

# 2025

## **Sprawozdanie Zarządu z działalności**

**PKP CARGO S.A.  
w restrukturyzacji oraz  
Grupy Kapitałowej  
PKP CARGO S.A.  
w restrukturyzacji  
za 2025 rok**



# Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok 2025

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XII Wydział Gospodarczy – Krajowy Rejestr Sądowy, pod numerem KRS 0000027702, NIP: 954-23-81-960, REGON: 277586360, BDO: 000000758 kapitał zakładowy 44.786.917,00 zł w całości wpłacony

# Spis treści

<b>1.Pismo Zarządcy masy sanacyjnej do Akcjonariuszy .....</b>	<b>9</b>
<b>2.Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....</b>	<b>11</b>
2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO .....	11
2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO .....	12
2.3. Jednostki podlegające konsolidacji.....	14
2.4. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.....	15
2.5. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem PKP CARGO S.A. i jego Grupą Kapitałową.....	16
2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej .....	20
<b>3.Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO .....</b>	<b>21</b>
3.1. Plan Restrukturyzacyjny .....	21
3.1.1. Sądowa Restrukturyzacja Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	21
3.1.2. Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....	22
3.1.3. Propozycje Układowe dla Wierzycieli PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	27
3.1.4. Działania w obszarze zatrudnienia w PKP CARGO .....	27
3.1.5. Najistotniejsze zrealizowane środki restrukturyzacyjne.....	28
3.1.6. Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR .....	28
3.2. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO .....	32
3.2.1. Konflikt zbrojny na Ukrainie .....	32
3.2.2. Konflikt w rejonie Bliskiego Wschodu .....	33
3.2.3. Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Polsce w 2025 roku .....	33
3.2.4. Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Czechach w 2025 roku.....	35
3.2.5. Infrastruktura kolejowa.....	37
3.2.6. Regulacje techniczne dotyczące taboru .....	37
3.2.7. Opis strategii i perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym .....	37
<b>4.Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>	<b>40</b>
4.1. Otoczenie makroekonomiczne .....	40
4.1.1. Przemysł i gospodarka w Polsce .....	41
4.1.2. Przemysł i gospodarka w Czechach .....	43
4.2. Działalność przewozowa .....	44
4.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce.....	44
4.2.2. Pozycja Grupy PKP CARGO i Spółki na rynku przewozów kolejowych w Polsce .....	46
4.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej .....	48
4.2.4. Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej .....	50
4.3. Skonsolidowane dane dotyczące przewozów w roku 2025 .....	52
4.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia.....	56
4.4.1. Główni odbiorcy .....	56
4.4.2. Główni dostawcy .....	56
4.5. Informacje dotyczące zatrudnienia .....	57
4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO .....	58
4.6.1. Nakłady inwestycyjne.....	58
4.6.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych .....	59
<b>5.Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO.....</b>	<b>60</b>
5.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	60
5.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A. ....	61
5.2.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. ....	61
5.2.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A. ....	62
5.2.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.....	65
5.2.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. ....	66
5.2.5. Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.....	67
5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	69
5.3.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO.....	69
5.3.2. Charakterystyka struktury aktywów i kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO.....	70
5.3.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO .....	72
5.3.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO .....	73

5.3.5.	Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO .....	75
5.4.	<b>Opis i ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO</b> .....	<b>77</b>
5.4.1.	Wpływ wojny w Ukrainie .....	77
5.4.2.	Wpływ poziomu cen paliwa trakcyjnego oraz ceny złomu .....	77
5.4.3.	Opłaty za dostęp do infrastruktury .....	77
5.4.4.	Inwestycje w infrastrukturę kolejową .....	78
5.4.5.	Zmiany otoczenia prawnego .....	78
5.4.6.	Dialog społeczny .....	79
5.4.7.	Efekty działań naprawczych w obszarze zatrudnienia – zwolnienia grupowe .....	81
5.5.	<b>Informacje o majątku produkcyjnym</b> .....	<b>81</b>
5.5.1.	Tabor .....	81
5.5.2.	Nieruchomości .....	82
5.6.	<b>Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO</b> .....	<b>83</b>
5.6.1.	Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek .....	83
5.6.2.	Informacja o udzielonych pożyczkach .....	83
5.6.3.	Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach .....	83
5.6.4.	Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych .....	84
5.6.5.	Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi .....	84
5.6.6.	Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	84
5.6.7.	Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO .....	84
5.7.	<b>Informacje dotyczące sprawozdania finansowego</b> .....	<b>85</b>
5.7.1.	Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO .....	85
5.7.2.	Opis istotnych pozycji pozabilansowych .....	85
5.7.3.	Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych .....	85
5.7.4.	Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską .....	85
<b>6. Pozostałe istotne zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO</b> .....		<b>87</b>
6.1.	<i>Pozostałe istotne informacje</i> .....	87
6.2.	<i>Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO</i> .....	88
6.3.	<i>Stanowisko Zarządcy masy sanacyjnej odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok</i> .....	88
6.4.	<i>Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i innych zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta i spółek Grup</i> .....	88
<b>7. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń</b> .....		<b>89</b>
7.1.	<i>Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk</i> .....	89
7.2.	<i>Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem</i> .....	98
7.3.	<i>Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka: zmian cen, kredytowego, istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej, na jakie narażona jest Spółka</i> .....	98
<b>8. Pozostałe informacje i zdarzenia</b> .....		<b>99</b>
8.1.	<i>Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.</i> .....	99
8.1.1.	Relacje Inwestorskie .....	99
8.1.2.	Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w propozycjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy .....	100
8.1.3.	Nabycie akcji własnych .....	100
8.1.4.	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych .....	100
8.1.5.	Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących .....	100
8.1.6.	Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy .....	101
8.1.7.	Obniżenie kapitału zakładowego oraz zmniejszenie wartości nominalnej akcji .....	101
8.2.	<i>Informacje o transakcjach zawartych przez Spółkę lub jednostkę zależną z podmiotami powiązаныmi na innych warunkach niż rynkowe</i> .....	101
8.3.	<i>Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej</i> .....	101
8.4.	<i>Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju</i> .....	101
8.5.	<i>Kluczowe wartości niematerialne</i> .....	101
8.6.	<i>Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń</i> .....	102
8.6.1.	Ogólna informacja na temat przyjętego w PKP CARGO systemu wynagrodzeń .....	102

8.6.2.	Wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu i Rady Nadzorczej .....	103
8.6.3.	Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku .....	106
8.6.4.	Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa .....	106
<b>9.Oświadczenia o stosowaniu ładu korporacyjnego .....</b>		<b>107</b>
9.1.	<i>Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny .....</i>	<i>107</i>
9.2.	<i>Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia .....</i>	<i>107</i>
9.3.	<i>Opis głównych cech stosowanych w Spółce oraz Grupie PKP CARGO systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych .....</i>	<i>109</i>
9.3.1.	Jednolite zasady rachunkowości .....	109
9.3.2.	Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych .....	109
9.3.3.	Prowadzenie ksiąg rachunkowych .....	109
9.3.4.	Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych .....	110
9.3.5.	Nadzór Komitetu Audytu .....	110
9.3.6.	Badanie i przegląd sprawozdań finansowych .....	110
9.4.	<i>Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji .....</i>	<i>110</i>
9.5.	<i>Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....</i>	<i>111</i>
9.6.	<i>Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne .....</i>	<i>111</i>
9.7.	<i>Wykonywanie prawa głosu z akcji na Walnym Zgromadzeniu .....</i>	<i>111</i>
9.8.	<i>Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A. ....</i>	<i>112</i>
9.9.	<i>Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji .....</i>	<i>113</i>
9.10.	<i>Zasady zmiany Statutu spółki PKP CARGO S.A. ....</i>	<i>113</i>
9.11.	<i>Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia .....</i>	<i>114</i>
9.12.	<i>Opis działania organów PKP CARGO zarządzających, nadzorujących oraz ich komitetów, wraz ze wskazaniem składu osobowego tych organów i zmian, które w nich zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego .....</i>	<i>114</i>
9.12.1.	ZARZĄD .....	114
9.12.2.	RADA NADZORCZA .....	118
9.12.3.	KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ .....	122
9.12.4.	KOMITET DS. NOMINACJI .....	125
9.12.5.	KOMITET DS. STRATEGII, RESTRUKTURYZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU .....	126
9.13.	<i>Polityka różnorodności .....</i>	<i>127</i>
9.14.	<i>Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze .....</i>	<i>127</i>
<b>10.Sprawozdanie Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2025 rok .....</b>		<b>128</b>
10.1.	<i>Informacje ogólne – ESRS 2 .....</i>	<i>128</i>
10.2.	<i>Informacje o środowisku .....</i>	<i>164</i>
10.2.1.	Informacje o środowisku – ESRS E1 Zmiana klimatu .....	174
10.2.2.	Informacje o środowisku – ESRS E2 Zanieczyszczenia .....	182
10.2.3.	Informacje o środowisku – ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym .....	188
10.3.	<i>Informacje dotyczące kwestii społecznych .....</i>	<i>190</i>
10.3.1.	Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S1 Własne zasoby pracownicze .....	190
10.4.	<i>Informacje związane z ładem korporacyjnym –ESRS G1 Postępowanie w biznesie .....</i>	<i>201</i>

## Spis tabel

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną .....	14
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	15
Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2025 roku.....	49
Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku i IV kwartał 2025 i 2024 roku.....	53
Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku i IV kwartał 2025 i 2024 roku.....	53
Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku i IV kwartał 2025 i 2024 roku .....	53
Tabela 7 Zatrudnienie w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. ....	57
Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A.....	57
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. ....	57
Tabela 10 Struktura zatrudnienia w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. ....	57
Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2021 - 2025 (mln zł) .....	58
Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2021 - 2025 (mln zł).....	59
Tabela 13 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	60
Tabela 14 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	61
Tabela 15 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2021 – 2025 (w dniach).....	64
Tabela 16 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2021 – 2025 .....	66
Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025 .....	67
Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025 .....	68
Tabela 19 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025 .....	68
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2021 – 2025 .....	73
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2021 – 2025.....	75
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2021 – 2025 .....	76
Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2021 - 2025 .....	76
Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji.....	82
Tabela 25 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów .....	82
Tabela 26 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2021-2025 .....	83
Tabela 27 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (dane w tysiącach zł netto).....	86
Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień zatwierdzenia sprawozdania.....	100
Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień zatwierdzenia sprawozdania .....	100
Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Zarządu PKP CARGO w 2025 roku (kwoty brutto, zł) .....	104
Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Rady Nadzorczej PKP CARGO w 2025 roku (kwoty brutto, zł).....	105
Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2025 roku .....	110
Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień zatwierdzenia sprawozdania .....	110
Tabela 34 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	111
Tabela 35 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia sprawozdania .....	111
Tabela 36 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....	116
Tabela 37 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	119
Tabela 38 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....	122
Tabela 39 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....	125
Tabela 40 Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania.....	126
Tabela 41 Skład organów administrujących, zarządczych i nadzorczych w Spółce na koniec 2025 roku .....	131
Tabela 42 Wykaz istotnych wpływów, ryzyk i szans, którymi w okresie sprawozdawczym zajmowały się organy administrujące, nadzorcze i zarządcze .....	134

Tabela 43 Podstawowe elementy procesu należytej staranności w raporcie .....	135
Tabela 44 Liczba pracowników na 31 grudnia 2025 roku w podziale na kraje .....	135
Tabela 45 Łańcuch wartości Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	138
Tabela 46 Kluczowe dla GK PKP CARGO zainteresowane strony i kanały ich angażowania .....	140
Tabela 47 Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A. w procesie analizy podwójnej istotności .....	142
Tabela 48 Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju .....	156
Tabela 49 Wykaz punktów danych zawartych w standardach przekrojowych i standardach tematycznych, które wynikają z innych przepisów UE .....	159
Tabela 50 Podsumowanie KPI .....	167
Tabela 51 Udział procentowy obrotu z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2025.....	170
Tabela 52 Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2025.....	172
Tabela 53 Całkowite zużycie energii Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku według głównych źródeł jej pochodzenia .....	176
Tabela 54 Wskaźnik energochłonności Grupy PKP CARGO w 2025 i 2024 roku .....	177
Tabela 55 Emisje gazów cieplarnianych (GHG) Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku .....	177
Tabela 56 Intensywność emisji gazów cieplarnianych Grupy PKP CARGO w 2025 i 2024 roku .....	178
Tabela 57 Źródła danych oraz wskaźników wykorzystane do obliczenia śladu węglowego .....	181
Tabela 58 Bilans masowy wykorzystanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku .....	187
Tabela 59 Zasoby wprowadzane przez Grupę PKP CARGO w 2025 roku .....	189
Tabela 60 Bilans odpadów wytworzonych przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A., dane za 2024 i 2025 rok .....	190
Tabela 61 Sposób zagospodarowania odpadów przez Grupę PKP CARGO w 2025 i 2024 roku .....	190
Tabela 62 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku w podziale na płeć .....	197
Tabela 63 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku w podziale na kraje.....	197
Tabela 64 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć .....	198
Tabela 65 Liczba pracowników, którzy odeszli z Grupy w 2025 i 2024 roku oraz wskaźnik rotacji pracowników .....	198
Tabela 66 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO objętych układem zbiorowym pracy oraz odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników, według krajów o znacznej liczbie zatrudnienia (w EOG), stan na 31.12.2025 roku i 31.12.2024 roku .....	199
Tabela 67 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników według kraju dla krajów o znaczącej liczbie pracowników (w EOG), stan na 31.12.2025 roku i 31.12.2024 roku .....	199
Tabela 68 Struktura wiekowa pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku .....	199
Tabela 69 Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A., dane za 2025 i 2024 rok.....	200
Tabela 70 Średni czas, jaki zajmuje Grupie PKP CARGO uregulowanie faktury, stan na 31.12.2025 roku i 31.12.2024 roku ...	204

## Spis rysunków

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2025 r.....	13
Rysunek 2 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	34
Rysunek 3 Kwartalnie wydobycie węgla kamiennego i brunatnego w Czechach w latach 2021-2025 (dane w tys. ton).....	36
Rysunek 4 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS) .....	41
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2021-2025 wraz z jego dekompozycją a także prognoza na lata 2026-2027 - dane niewyrównane sezonowo. ....	42
Rysunek 6 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2021-2025 (mln ton).....	46
Rysunek 7 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2021-2025 (mld tkm).....	46
Rysunek 8 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2021-2025 .....	47
Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2025 roku .....	47
Rysunek 10 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2021-2025 .....	48
Rysunek 11 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2025 roku .....	49
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2021-2025 (mln ton) .....	50
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2021-2025 (mld tkm).....	50
Rysunek 14 Kwartalne udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej w latach 2021-2025*.....	51
Rysunek 15 Kwartalne udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej w latach 2021-2025* .....	51
Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2025 roku (btkm) .....	52
Rysunek 17 Struktura pracy przewozowej oraz masy towarowej Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2025 i 2024 roku .54	
Rysunek 18 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za rok 2025 w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku (mln ton).....	54
Rysunek 19 Wynik EBIT Spółki w okresie 12 miesięcy 2025 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku (w mln zł) .....	62
Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku .....	63
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł) .....	63
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku .....	64
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł) .....	65
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2025 roku (w mln zł) .....	65
Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2025 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku (w mln zł) .....	69
Rysunek 26 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku .....	70
Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł).....	70
Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku .....	71
Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł) .....	72
Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2025 roku (w mln zł) .....	72
Rysunek 31 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2025 roku .....	99

# 1. Pismo Zarządcy masy sanacyjnej do Akcjonariuszy

Szanowni Państwo,

rok 2025 był dla PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji okresem intensywnych działań naprawczych prowadzonych w warunkach utrzymującej się niepewności makroekonomicznej, geopolitycznej oraz strukturalnych wyzwań na rynku kolejowych przewozów towarowych. Otoczenie rynkowe pozostawało wymagające, a zmienność popytu na usługi transportowe wpływała na skalę działalności operacyjnej Spółki oraz Grupy Kapitałowej.

Dla PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji rok 2025 był pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania Spółki na zasadach określonych prawem restrukturyzacyjnym - w ramach postępowania sanacyjnego. W tym okresie Zarząd Spółki oraz Zarządca Masy Sanacyjnej koncentrowali się na stabilizacji działalności operacyjnej, poprawie bieżącej płynności finansowej oraz przygotowaniu i wdrażaniu działań restrukturyzacyjnych, które skupiały się na trwałej poprawie efektywności funkcjonowania Spółki, jak i Grupy Kapitałowej.

Podjęte działania optymalizacyjne obejmowały strukturę organizacyjną, zatrudnienie, sposób zarządzania majątkiem oraz procesy operacyjne. Szczególną uwagę poświęcono racjonalizacji kosztów stałych, uporządkowaniu portfela aktywów oraz koncentracji działalności na obszarach o największym potencjale rynkowym. Należy podkreślić, iż działania te prowadzone były przy jednoczesnym zapewnieniu ciągłości realizacji kluczowych kontraktów oraz utrzymaniu zdolności operacyjnej Spółki.

Wyniki tych działań możemy zaobserwować analizując dane finansowe. W ubiegłym 2025 roku Grupa Kapitałowa PKP CARGO odnotowała dodatni wynik finansowy netto na poziomie 39,4 mln zł, co jest widoczną poprawą w stosunku do roku ubiegłego, kiedy to odnotowano ujemny wynik finansowy.

W okresie 12 miesięcy 2025 roku wynik EBIT wyniósł 173,3 mln zł tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku – 2 691,4 mln zł.

Wyniki finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2025 roku pozostawały pod wpływem czynników zewnętrznych, w tym ograniczonego popytu na przewozy towarowe, sytuacji w europejskim przemyśle oraz skutków konfliktu zbrojnego w Ukrainie. Uwarunkowania te miały bezpośrednie przełożenie na poziom wolumenów przewozowych oraz przychody Grupy. Jednocześnie w wynikach finansowych widoczne są efekty działań restrukturyzacyjnych, w tym poprawa kontroli kosztów oraz stopniowa stabilizacja wybranych obszarów działalności.

3 785,9 mln zł

PRZYCHODY Z TYTUŁU  
UMÓW Z KLIENTAMI

39,4 mln zł

WYNIK NETTO

409,7 mln zł

EBITDA

Marża EBITDA 10,6%

Rok 2025 był również okresem intensywnych prac nad Planem Restrukturyzacyjnym, który został złożony a celem jego jest przywrócenie długoterminowej zdolności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji a tym samym Grupy Kapitałowej do konkurowania na rynku kolejowych przewozów towarowych. Założenia Planu Restrukturyzacyjnego obejmują zarówno działania krótkoterminowe, ukierunkowane na poprawę płynności i efektywności operacyjnej, jak i inicjatywy o charakterze średnio- i długoterminowym, mające na celu odbudowę pozycji rynkowej oraz dostosowanie modelu biznesowego Grupy Kapitałowej do zmieniających się warunków rynkowych.

Działając wspólnie z Zarządem PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, będziemy kontynuować działania mające na celu ochronę interesów wierzycieli oraz akcjonariuszy, przy jednoczesnym dążeniu do zapewnienia trwałych podstaw funkcjonowania PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i Grupy Kapitałowej. Przedstawione w niniejszym Sprawozdaniu informacje odzwierciedlają aktualny stan realizacji tych działań oraz stanowią podstawę do dalszych decyzji w trwającym procesie restrukturyzacyjnym.

Z wyrazami szacunku

Zarządca Masy Sanacyjnej – kwalifikowany doradca restrukturyzacyjny (nr licencji 657) Paweł Głodek

## 2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

### 2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO<sup>1</sup>

Grupa PKP CARGO jako operator kolejowych przewozów towarowych, oferuje kompleksowe usługi logistyczne w Polsce i krajach Unii Europejskiej. Grupa Kapitałowa dysponuje komplementarnymi usługami około przewozowymi tj.: usługi intermodalne, spedycyjne (krajowe i zagraniczne), terminalowe, bocznicowe i trakcyjne, naprawy i serwisu taboru kolejowego oraz rekultywacyjne. Dodatkowo Grupa posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw Unii Europejskiej (UE): Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii, Węgier i Polski. Drugim największym podmiotem realizującym przewozy towarowe w Grupie PKP CARGO jest Spółka PKP CARGO International a.s., realizująca przewozy głównie na rynku czeskim. Polska i Czechy są istotnymi podmiotami europejskiej i globalnej wymiany handlowej oraz międzynarodowego łańcucha dostaw.



Integrując tak szerokie spektrum działalności Grupa PKP CARGO posiada zdolność operacyjną, aby świadczyć klientom usługi logistyki kolejowej samodzielnie i kompleksowo. Dysponuje również własnymi zasobami terminalowymi - terminale przeładunkowe konwencjonalne, kontenerowe oraz konwencjonalno-kontenerowe. W ramach operacyjnej działalności Grupa ma możliwość samodzielnego naprawiania i serwisowania taboru. Daje to dużą niezależność możliwości przeładunkowych oraz niezależnia od zewnętrznych podmiotów, specjalizujących się w naprawach taboru kolejowego.



Grupa PKP CARGO prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu, którym jest 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, utrzymaniem infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, które na ten moment nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne. W ramach kształtowania efektywnego modelu biznesowego funkcjonowania Grupy, prowadzone są dalsze prace segmentujące linie biznesowe w zakresie zwiększania sprawności operacyjnej, poprawy wydajności procesów, wykorzystania powstałych synergii i obniżenia kosztów funkcjonowania.

<sup>1</sup> Za każdym razem, gdy w niniejszym Sprawozdaniu będzie mowa o:

- Spółce, Jednostce dominującej, PKP CARGO, PKP CARGO S.A. należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- Grupie Kapitałowej PKP CARGO, Grupie, Grupie PKP CARGO czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i podmioty od niej zależne łącznie.

## 2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2025 roku skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, poza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, obejmował:

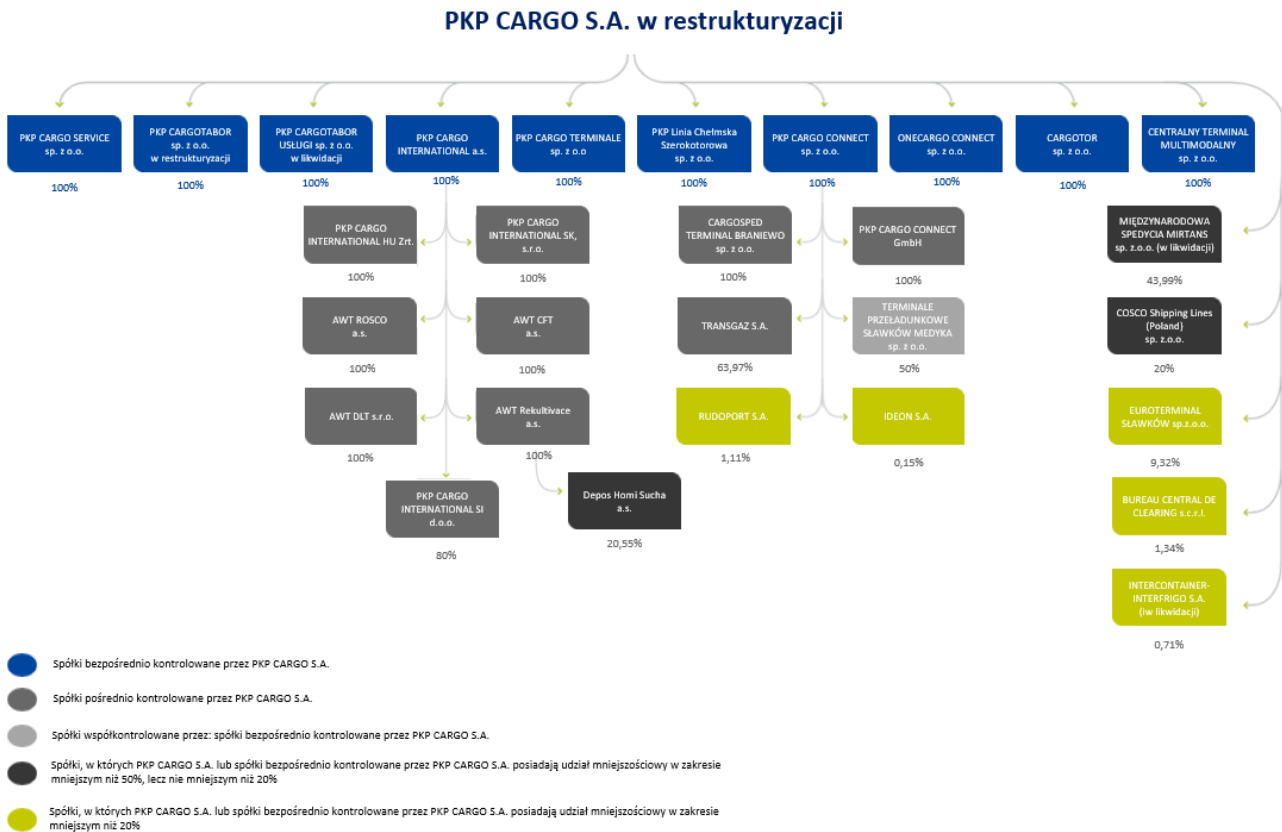
- a) 20 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
  - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO,
  - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio 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 (w której podmiot z Grupy Kapitałowej PKP CARGO posiada 50% udział w kapitale zakładowym), w tym:
  - 1 spółka współkontrolowana przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowana 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 grudnia 2025 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 spółka powiązana 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.

Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje – według stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2025 r.



Źródło: Opracowanie własne

Wskazany w powyższym schemacie graficznym wyrażony procentowo udział PKP CARGO i spółek zależnych (bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO w kapitałach zakładowych spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO odpowiada procentowi głosów przysługujących na Walnym Zgromadzeniu lub Zgromadzeniu Wspólników poszczególnych spółek.

Informacja w zakresie wypłaconych lub należnych dywidend na rzecz PKP CARGO w 2025 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania:

- Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki COSCO SHIPPING Lines (Poland) Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni w dniu 27 maja 2025 roku na mocy Uchwały Nr 7/ZW/25 postanowiło przeznaczyć zysk netto za rok obrotowy 2024 w kwocie 1.319.894,04 zł w całości na wypłatę dywidendy dla Wspólników, proporcjonalnie do posiadanych udziałów. Należna dywidenda w kwocie 263.978,81 zł została wypłacona na rachunek bankowy PKP CARGO w dniu 4 czerwca 2025 roku.
- Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach Uchwałą Nr 13/2025 z dnia 30 czerwca 2025 roku postanowiło przeznaczyć zysk netto, osiągnięty przez spółkę za rok obrotowy 2024 w kwocie 4.138.340,24 zł w następujący sposób: 50% wypracowanego zysku netto przeznaczyć na dywidendę dla jedynego Wspólnika oraz 50% wypracowanego zysku netto przeznaczyć na zwiększenie kapitału zapasowego PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z przeznaczeniem na finansowanie nakładów inwestycyjnych. Należna dywidenda w kwocie 2.069.170,12 zł, wpłynęła na rachunek bankowy PKP CARGO w dniu 9 lipca 2025 roku.

### 2.3. Jednostki podlegające konsolidacji

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku obejmuje PKP CARGO jako Jednostkę Dominującą oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
<b>PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o.</b> („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
<b>PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji</b> („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
<b>PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o. o. w likwidacji</b> („PKP CARGOTABOR USŁUGI w likwidacji”)	Na dzień zatwierdzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
<b>PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.</b> („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, również kontenerów. Spółka posiada możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
<b>CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o. o.</b> („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna węgla.
<b>CARGOTOR Sp. z o.o.</b> („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępnianie infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych. Od dnia 16 stycznia 2026 roku spółka jest poza strukturami Grupy Kapitałowej PKP CARGO.
<b>PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.</b> („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.
<b>PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.</b> („PKP CARGO INTERNATIONAL”)	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. Oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
<b>AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)</b>	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
<b>AWT CFT a.s.</b> („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne. Na dzień zatwierdzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
<b>AWT Rekultivace a.s.</b> („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.
<b>PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.</b> („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku obejmuje PKP CARGO jako Jednostkę Dominującą oraz 7 jednostek zależnych konsolidowanych metodą praw własności:

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

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

## 2.4. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórek organizacyjnych. Na dzień 31 grudnia 2025 roku struktura organizacyjna Spółki przedstawiała się następująco:

### Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

- Biuro Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich,
- Biuro Obsługi Prawnej,
- Biuro Teleinformatyki,
- Biuro Zarządzania Procesami Biznesowymi,
- Wydział Audytu Wewnętrznego,
- Wydział Compliance,
- Wydział Bezpieczeństwa i Higieny Pracy.

### Wiceprezes - Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

- Biuro Infrastruktury, w tym: Obszar Północ, Obszar Południe, Obszar Wschód, Obszar Zachód, w skład których wchodzi lokalne Sekcje Utrzymania Infrastruktury (9),
- Biuro Bezpieczeństwa i Kontroli,
- Biuro Grupy Kapitałowej,
- Biuro Projektów Restrukturyzacyjnych,
- Biuro Kierowania Przewozami, w tym: Obszar Centralny, Obszar Południowy, Obszar Północny, Obszar Wschodni, Obszar Zachodni, w skład których wchodzi lokalne Sekcje Przewozów i Eksploatacji (22).

#### Członek Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

- Biuro Rachunkowości i Podatków,
- Biuro Rozrachunków,
- Biuro Finansów,
- Biuro Kontrolingu,
- Biuro Zakupów.

#### Członek Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

- Biuro Polityki Handlowej i Wsparcia Sprzedaży,
- Biuro Handlowe - Rynek Przewozu Paliw i Chemii,
- Biuro Handlowe - Rynek Przewozu Artykułów Budowlanych,
- Biuro Handlowe - Rynek Przewozu Artykułów Hutniczych,
- Biuro Handlowe - Rynek Regionalny,
- Biuro Handlowe - Intermodal i Automotive,
- Wydział Przewozu Artykułów Rolnych i Drewna,
- Wydział Przewozów Międzynarodowych i Przesyłek Nadzwyczajnych.

#### Członek Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

- Biuro Taboru, w tym lokalne Sekcje Utrzymania Taboru (14),
- Biuro Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

#### Członek Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji\*

- Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi.

\*Z uwagi na brak obsady na stanowisku Członka Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji czasowy nadzór nad komórkami organizacyjnymi i sprawami leżącymi w jego kwestii pozostawał w kompetencji Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji: Nr 198/2025 z dnia 1 sierpnia 2025 r. oraz Nr 332/2025 z dnia 30 grudnia 2025 r.).

Ponadto na dzień 31 grudnia 2025 roku funkcjonował w strukturze Spółki Pełnomocnik Zarządu ds. Operacyjnych oraz Pełnomocnik Zarządu ds. Restrukturyzacji (odpowiednio Uchwała Nr 163/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 4 lipca 2025 r. oraz Uchwała Nr 225/2025 PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 4 września 2025 r.).

## 2.5. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem PKP CARGO S.A. i jego Grupą Kapitałową

W 2025 roku w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem Spółki doszło do istotnych zmian, których celem było dostosowanie Spółki do zarządzania w warunkach restrukturyzacji i poprawy efektywności zarządzania.

Na dzień 1 stycznia 2025 roku, zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zatwierdzonym Uchwałą Nr 305/2024 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 28 sierpnia 2024 r. z późn. zm., Spółka miała strukturę opartą na Centrali Spółki oraz 7 zakładach Spółki:

- PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki.

Jednocześnie czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Członka Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO S.A.

w restrukturyzacji sprawował p.o. Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wykonujący wówczas funkcję Członka Zarządu ds. Restrukturyzacyjnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji a następnie Wiceprezesa - Członka Zarządu ds. Restrukturyzacyjnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (odpowiednio Uchwała Nr 3/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 7 stycznia 2025 r. oraz Uchwała Nr 10/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 21 stycznia 2025 r.).

W trakcie 2025 roku wprowadzano liczne zmiany organizacyjne, w tym – w pierwszym półroczu - głównie związane z centralizacją i optymalizacją struktur (centralizacja usług teleinformatycznych realizowanych w Spółce i likwidacja Działów Teleinformatyki w zakładach Spółki), a także specjalizacją struktur sprzedażowych (utworzenie nowych struktur handlowych prowadzących sprzedaż i handlową obsługę klienta, tym samym w miejsce dotychczasowych dwóch biur o profilu sprzedażowym).

Na dzień 31 lipca 2025 roku struktura Spółki przedstawiała się następująco:

- Centrala Spółki:

Prezes Zarządu:

- Biuro Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich,
- Biuro Obsługi Prawnej,
- Biuro Teleinformatyki,
- Wydział Audytu Wewnętrznego,
- Wydział Compliance,
- Zespół ds. BHP.

Wiceprezes - Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji:

- Biuro Nieruchomości i Administracyjno-Gospodarcze,
- Biuro Bezpieczeństwa i Kontroli,
- Biuro Grupy Kapitałowej PKP CARGO,
- Biuro Projektów Restrukturyzacyjnych,
- Biuro Nadzoru Operacyjnego.

Członek Zarządu ds. Finansowych:

- Biuro Rachunkowości i Podatków,
- Biuro Rozrachunków,
- Biuro Finansów,
- Biuro Kontrolingu,
- Biuro Zakupów.

Członek Zarządu ds. Handlowych:

- Biuro Polityki Handlowej i Wsparcia Sprzedaży,
- Biuro Handlowe – Rynek Przewozu Paliw i Chemii,
- Biuro Handlowe – Rynek Przewozu Artykułów Budowlanych,
- Biuro Handlowe – Rynek Przewozu Artykułów Hutniczych,
- Biuro Handlowe – Rynek Regionalny,
- Biuro Handlowe – Intermodal i Automotive,
- Wydział Przewozu Artykułów Rolnych i Drewna,
- Wydział Przewozów Międzynarodowych i Przesyłek Nadzwyczajnych.

Członek Zarządu ds. Operacyjnych:

- Biuro Taboru i Wsparcia Technicznego,
- Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

Członek Zarządu ds. Pracowniczych:

- Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi.

- Zakłady Spółki:

- PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki,
- PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki,

których ramowa struktura przedstawiała się następująco:

Dyrektor zakładu:

- Dział Pracowniczy,
- Dział Zakupów,
- Dział Utrzymania Nieruchomości,
- Dział Kontrolingu,
- Stanowisko ds. BHP,
- Stanowisko ds. Ochrony Informacji Niejawnych i Spraw Obronnych,
- Stanowisko ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania,
- Kancelaria,
- Składnica Akt,
- Zastępca Dyrektora Zakładu:
- Zespół ds. Jakości Przewozów i Usług Okołoпрzewozowych,
- Zespół ds. Utrzymania Taboru,
- Stanowisko ds. Ochrony Środowiska,
- Stanowisko ds. Ochrony Przeciwpożarowej,
- Sekcje Przewozów i Eksploatacji,
- Sekcje Utrzymania.

Fundamentalną zmianą w funkcjonowaniu Spółki, także w kontekście jej całej historii działalności, było wdrożenie nowego Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dniem 1 sierpnia 2025 roku, zgodnie z którym Spółka obecnie funkcjonuje jako jeden pracodawca, bez struktury zakładowej – Uchwała Nr 152/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 27 czerwca 2025 r. oraz Uchwała Nr 153/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 27 czerwca 2025 r. w sprawie schematu organizacji struktur PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z późn. zm.: (1) Uchwała Nr 165/2025 z dnia 4 lipca 2025 r., (2) Uchwała Nr 175/2025 z dnia 15 lipca 2025 r., (3) Uchwała Nr 194/2025 z dnia 29 lipca 2025 r., (4) Uchwała Nr 196/2025 z dnia 30 lipca 2025 r.

Nowa, jednorodna i bardziej zintegrowana struktura organizacyjna składa się z komórek organizacyjnych bezpośrednio podległych Członkom Zarządu Spółki, w ramach których funkcjonują sekcje o charakterze wykonawczym: przewozowe, utrzymania taboru, utrzymania infrastruktury, zorganizowane w terenowe obszary działania (szczegółowe kompetencje komórek organizacyjnych Spółki i ich wewnętrznych struktur określają regulaminy organizacyjne tych komórek).

Od dnia 1 sierpnia 2025 roku struktura Spółki przedstawiała się następująco:

Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- Biuro Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich,
- Biuro Obsługi Prawnej,
- Biuro Teleinformatyki,
- Wydział Audytu Wewnętrznego,
- Wydział Compliance,
- Zespół ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy.

Wiceprezes - Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- Biuro Infrastruktury, w tym: Obszar Północ, Obszar Południe, Obszar Wschód, Obszar Zachód, w skład których wchodzi lokalne Sekcje Utrzymania Infrastruktury (9),
- Biuro Bezpieczeństwa i Kontroli,
- Biuro Grupy Kapitałowej,

- Biuro Projektów Restrukturyzacyjnych,
- Biuro Kierowania Przewozami, w tym: Obszar Centralny, Obszar Południowy, Obszar Północny, Obszar Wschodni, Obszar Zachodni, w skład których wchodzi lokalne Sekcje Przewozów i Eksploatacji (22).

Członek Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- Biuro Rachunkowości i Podatków,
- Biuro Rozrachunków,
- Biuro Finansów,
- Biuro Kontrolingu,
- Biuro Zakupów.

Członek Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- Biuro Polityki Handlowej i Wsparcia Sprzedaży,
- Biuro Handlowe - Rynek Przewozu Paliw i Chemii,
- Biuro Handlowe - Rynek Przewozu Artykułów Budowlanych,
- Biuro Handlowe - Rynek Przewozu Artykułów Hutniczych,
- Biuro Handlowe - Rynek Regionalny,
- Biuro Handlowe - Intermodal i Automotive,
- Wydział Przewozu Artykułów Rolnych i Drewna,
- Wydział Przewozów Międzynarodowych i Przesyłek Nadzwyczajnych.

Członek Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- Biuro Taboru, w tym lokalne Sekcje Utrzymania Taboru (14),
- Biuro Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

Członek Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi.

Następnie wprowadzono kolejne zmiany organizacyjne:

- Uchwałą Nr 224/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 4 września 2025 roku w sprawie schematu organizacji struktur PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- utworzono Wydział Bezpieczeństwa i Higieny Pracy w miejsce dotychczasowego Zespołu ds. BHP,
- utworzono Biuro Zarządzania Procesami Biznesowymi,
- rozdzielono Biuro Bezpieczeństwa i Kontroli na Biuro Bezpieczeństwa oraz Biuro Kontroli, wdrożenie wstrzymane.

- Uchwałą Nr 255/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 27 października 2025 roku w sprawie zmiany nr 1 w Schemacie struktur organizacyjnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- zrezygnowano z podziału Biura Bezpieczeństwa i Kontroli na Biuro Bezpieczeństwa oraz Biuro Kontroli – tym samym nadal funkcjonuje Biuro Bezpieczeństwa i Kontroli.

Zaistniała zmiana organizacyjna polegająca na centralizacji struktur (likwidacja zakładów) i utworzeniu w miejsce wielu – jednego pracodawcy spowodowała integrację procesów zarządczych oraz unifikację wielu procedur. Wdrożenie zmniejszonej liczby szczebli zarządzania, wzmocnienie procesów informatyzacji oraz promowanie zoptymalizowanych i bardziej elastycznych form realizacji zadań to działania zmierzające do efektywnej poprawy wydajności pracy w kluczowych obszarach operacyjnych i biznesowych. Uruchomiony został proces weryfikacji procedur określonych w licznych regulacjach wewnętrznych. Regulacje są systematycznie ujednoczane, możliwie upraszczane i przypisywane do właściwych merytorycznie komórek organizacyjnych ze wskazaniem referenta prowadzącego.

Całość zaistniałych w 2025 roku zmian organizacyjno-strukturalnych, w tym także związanych z procesami zarządczymi, była elementem restrukturyzacji Spółki uwzględnionym w Planie Restrukturyzacyjnym.

## 2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w 2025 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania zaszły następujące zmiany:

- Z dniem 5 kwietnia 2025 roku dokonano przekształcenia formy prawnej spółki PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (Słowacja), będącej jednoosobową spółką zależną PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy), w wyniku, którego to przekształcenia spółka funkcjonująca dotychczas jako spółka akcyjna, od dnia 5 kwietnia 2025 roku funkcjonuje jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK, s.r.o.
- W dniu 22 grudnia 2025 roku w Gdyni odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji z siedzibą w Gdyni (w której to spółce PKP CARGO S.A. posiada 245 udziałów stanowiących 43,99% w kapitale zakładowym), w ramach którego m.in.:
  - przyjęte zostało przedstawione przez Likwidatora spółki „Sprawozdanie likwidatora z działalności spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS w likwidacji”, obejmujące okres od dnia 1 stycznia 2025 roku do dnia 21 grudnia 2025 roku,
  - zatwierdzone zostało sprawozdanie finansowe (sprawozdanie likwidacyjne) spółki sporządzone na dzień 21 grudnia 2025 roku, tj. na dzień poprzedzający podział między wspólników majątku pozostałego po zaspokojeniu lub zabezpieczeniu wierzycieli likwidowanej spółki,
  - udzielone zostało absolutorium Likwidatorowi spółki za jego działania obejmujące okres od dnia 1 stycznia 2025 roku do dnia 21 grudnia 2025 roku.

Następnie Likwidator złożył wniosek o wykreślenie likwidowanej spółki z Krajowego Rejestru Sądowego. W dniu 23 stycznia 2026 roku w Krajowym Rejestrze Sądowym dokonano wpisu – wykreślenia spółki z rejestru przedsiębiorców. Uprawnienie wpisu nastąpiło 31 stycznia 2026 roku w wyniku czego Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

- W dniu 16 stycznia 2026 r. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zbyła wszystkie 20.181 udziałów, posiadanych w spółce CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 20.181.000,00 zł które stanowią 100% kapitału zakładowego spółki CARGOTOR sp. z o.o., za cenę: 28,8 mln zł na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, poprzez zawarcie Umowy Sprzedaży, pomiędzy PKP CARGO a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przeniesienie własności udziałów na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nastąpiło w dniu uznania ceny na rachunku bankowym PKP CARGO, tj. w dniu 16 stycznia 2026 roku.
- W dniu 2 kwietnia 2026 roku pomiędzy PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (spółką bezpośrednio zależną od PKP CARGO, w której PKP CARGO posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym), a „EUROTEMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, została zawarta Umowa Sprzedaży, na podstawie której spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zbyła wszystkie posiadane 21.407 udziałów w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie (stanowiących 50% udziałów w kapitale zakładowym spółki Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.) na rzecz Spółki „EUROTEMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o., za łączną cenę w kwocie 11,5 mln zł.

W 2025 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania, oprócz zdarzeń wskazanych 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.

Spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. nie mają ograniczonego czasu działalności, z wyjątkiem spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o., która z dniem 25 kwietnia 2024 roku została postawiona w stan likwidacji. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. nie prowadzi istotnej działalności gospodarczej.

## 3. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

### 3.1. Plan Restrukturyzacyjny

#### 3.1.1. Sądowa Restrukturyzacja Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

W dniu 25 lipca 2024 roku Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy postanowił o otwarciu postępowania sanacyjnego PKP CARGO, na podstawie art.288 ust.3 pr. r. zezwolił Spółce na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu oraz wyznaczył zarządcę w osobie Pani Izabeli Skoniecznej- Powałki (nr licencji 772).

W dniu 28 lutego 2025 roku Zarządca masy sanacyjnej Spółki złożyła w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie XVIII Wydział Gospodarczy spis wierzycieli.

W dniu 28 lutego 2025 roku Zarządca masy sanacyjnej Spółki otrzymała zgodę Sędziego-komisarza na przedłużenie terminu na złożenie do akt sprawy Planu restrukturyzacyjnego Spółki oznaczając ten termin na dzień 30 czerwca 2025 roku.

W dniu 17 kwietnia 2025 roku w Krajowym Rejestrze Zadłużonych opublikowane zostało obwieszczenie o dacie złożenia spisu wierzycieli i spisu wierzycieli spornych.

W dniu 19 kwietnia 2025 roku Sędzia-komisarz na podstawie art. 298 ust. 1, 2 i 3 Ustawy Prawo restrukturyzacyjne, wydał postanowienie uwzględniając w całości wniosek Zarządcy, wyrażając zgodę na odstąpienie przez Zarządcę od umowy wzajemnej, tj. Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawartego w dniu 14 lutego 2005 roku („Porozumienie Walentynkowe”) ze skutkiem od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki, tj. od dnia 25 lipca 2024 roku. W dniu 28 października 2025 roku wydane zostało Powiadomienie przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVII Wydział Gospodarczy zmieniającego Postanowienie Sędziego-komisarza z dnia 19 kwietnia 2025 roku w ten sposób, że oddała wniosek Zarządcy masy sanacyjnej Spółki.

W dniu 30 czerwca 2025 roku Zarządca masy sanacyjnej Spółki złożyła do akt sprawy Planu Restrukturyzacyjny oraz Propozycje Układowe.

W dniu 2 października 2025 roku Rada Wierzycieli PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwałę w przedmiocie zmiany Zarządcy masy sanacyjnej Spółki wyznaczonego w postępowaniu sanacyjnym Spółki.

W dniu 18 listopada 2025 roku Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. złożył w Krajowym Rejestrze Zadłużonych, skierowaną do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie, rezygnację z pełnienia funkcji zarządcy wraz z opartym o przepis art. 28 ust. 1 pkt. 1 prawa restrukturyzacyjnego wnioskiem o zmianę Zarządcy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

W dniu 8 grudnia 2025 roku Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy, na podstawie art. 28 ust. 1 pkt. 1 oraz pkt. 4 ustawy Prawo restrukturyzacyjne, wydał postanowienie o zmianie zarządcy PKP CARGO w ten sposób, iż z dniem 8 grudnia 2025 roku zwolnił z funkcji zarządcę Panią Izabelę Skonieczną-Powałkę (numer licencji 722) i powołał do pełnienia funkcji Zarządcy masy sanacyjnej PKP CARGO Pana Pawła Andrzeja Głodka (nr licencji 657).

W dniu 2 lutego 2026 roku Rada Wierzycieli podjęła Uchwałę nr 11 w której uznała, że na obecnym etapie odstępuje w swojej opinii od wyrażenia jednoznacznie pozytywnego bądź negatywnego stanowiska o Planie Restrukturyzacyjnym i jednocześnie zgłosiła zastrzeżenie do jego treści oraz zwróciła się do Sędziego-komisarza o zobowiązanie Zarządcy Spółki do jego uzupełnienia.

W dniu 17 marca 2026 roku Rada Wierzycieli PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła Uchwałę nr 14 wyrażając następujące stanowisko w przedmiocie Planu Restrukturyzacyjnego:

- podtrzymała wyrażone w Uchwale Rady Wierzycieli nr 11 stanowisko zgodnie z którym złożony Plan Restrukturyzacyjny powinien zostać zmieniony oraz uszczegółowiony,
- zwróciła uwagę, że założenia przyjęte w treści złożonego Planu Restrukturyzacyjnego wiążą się z istotnym ryzykiem braku osiągnięcia prognozowanych wyników w okresie wykonywania układu oraz niosą wysokie ryzyko braku jego realizacji,
- podtrzymała wyrażone stanowisko, że ewentualne środki pieniężne pozyskane przez Spółkę w ramach odszkodowania za wydaną tzw. „decyzję węglową” oraz pozyskane z dezynwestycji, powinny zostać w pierwszej kolejności i w przeważającej części przeznaczone na spłatę zobowiązań względem wierzycieli układowych.

Jednocześnie Rada Wierzycieli poinformowała, iż jej intencją jest sprawne kontynuowanie prowadzonego postępowania sanacyjnego, zatem w jej ocenie celowe jest rozpoczęcie dyskusji nad treścią propozycji układowych, w celu wypracowania ostatecznej treści propozycji, akceptowalnej dla ogółu wierzycieli.

W dniu 18 marca 2026 roku Spółka otrzymała postanowienie Sędziego-komisarza, który na podstawie art. 315 ust. 1 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. Prawo Restrukturyzacyjne, zatwierdził Plan Restrukturyzacyjny Spółki złożony do Sądu przez Zarządcę w dniu 30 czerwca 2025 roku.

### 3.1.2. Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Złożony w dniu 30 czerwca 2025 roku Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGO przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie Spółce rentowności, 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 nieujęty 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 zł - koszty odpraw, czas wdrożenia: czerwiec 2025 – wrzesień 2026) oraz na stanowiskach produkcyjnych (koszt wdrożenia ok. 297 mln zł - 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 zł - 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 zł (8% wartości sprzedaży), nieruchomości nieoperacyjnych koszt wdrożenia ok. 13 mln zł (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 Restrukturyzacyjnym wskazano działania jakie Spółka zamierza podjąć w celu realizacji określonych Inicjatyw oraz zidentyfikowane ryzyka z tym związane:

#### 1. Stymulacja sprzedaży, której celem jest 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 premiovania 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 prycingu kontraktów - PKP CARGO podejmie działania w obszarze zarządzania warunkami handlowymi oraz rentownością kontraktów. Kluczowe działania obejmują udoskonalenie modelu prycingu oraz analizę nierentownych kontraktów;

- adaptacja organizacji do potrzeb rynku i sprzedaży;
- poprawa efektywności organizacji w zakresie wsparcia działań sprzedażowych.

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, której celem jest rozwój sprzedaży na rynkach zagranicznych.

W ramach tej inicjatywy założono 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 a.s., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.;
- 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, której celem jest 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 użycia pracy. Kluczowe działania obejmą zwiększenie efektywnego czasu pracy pracowników przewozowych, redukcje 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, której celem jest obniżenie kosztów świadczenia usług wsparcia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

W pierwszym etapie wdrożenia inicjatywy, zmianom podlegać będą 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, którego celem jest 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 Restrukturyzacyjnego 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, której celem jest 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 (PUT), 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, której celem jest 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 pociągów;
- 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, którego celem jest uporządkowanie kompetencji biznesowych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

Celem tej inicjatywy jest to reorganizacja i przyporządkowanie kompetencji biznesowych do konkretnych podmiotów w Grupie Kapitałowej. Systematyzacja działań biznesowych 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. Spółka 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, którego celem jest 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, którego celem jest integracja usług logistycznych, spedycyjnych i terminalowych w ramach Grupy PKP CARGO.

Główne działania w ramach tej inicjatywy obejmują:

- fuzję prawną i organizacyjną obu spółek;
- ujednoczenie 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;
- ujednoczenie 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;
- niedostosowanie systemów do zintegrowanej struktury.

#### 11. Utworzenie Biura Zarządzania Projektami i Procesami (PMO), którego celem jest przeprowadzenie operacjonalizacji strategii i powołanie jednostki PMO nadzorującej wdrożenie inicjatyw restrukturyzacyjnych w grupie Kapitałowej PKP CARGO.

Inicjatywa ta jest kluczowa z punktu widzenia wdrażania strategii w PKP CARGO. Do głównych zadań należą: nadzorowanie prawidłowego i zgodnego z harmonogramem wdrażania inicjatyw restrukturyzacyjnych oraz nadzorowanie opracowania bazy procesów operacyjnych i zarządzanie nią. Biuro PMO będzie podlegało bezpośrednio Prezesowi Zarządu Spółki 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 Spółki.

Ryzyka:

- niechęć współpracy organizacji z osobami pracującymi z ramienia Zarządu Spółki, 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 Restrukturyzacyjny zawiera opis wstępnych założeń nowej Strategii Spółki, która koncentruje się na stabilizacji finansowej poprzez optymalizację przepływów pieniężnych i wzmacnianie przychodów. Kluczowe działania obejmują lepsze zarządzanie należnościami i zobowiązaniami, renowację 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.

W ramach Planu Restrukturyzacyjnego założono 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 także podjęte i zrealizowane na dzień 30 czerwca 2025 roku środki restrukturyzacyjne, które zostały opisane w pkt 3.1.5 niniejszego sprawozdania z uwzględnieniem również środków restrukturyzacyjnych zrealizowanych do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania.

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.

### 3.1.3. Propozycje Układowe dla Wierzycieli PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

W dniu 30 czerwca 2025 roku Spółka złożyła do właściwego sądu wstępne Propozycje Układowe, określające założenia restrukturyzacji zobowiązań, w tym podział wierzycieli na grupy oraz warunki ich zaspokojenia.

Na ten dzień łączne zadłużenie objęte układem wynosiło 2 937,75 mln PLN, przy proponowanym poziomie zaspokojenia na poziomie 2 647 mln zł.

W dniu 27 lutego 2026 roku skierowano do Sędziego-komisarza prowadzącego postępowanie wnioski o przedłużenie terminu na złożenie ostatecznej treści Propozycji Układowych, do dnia 30 kwietnia 2026 roku. W dniu 24 marca 2026 roku Sędzia-komisarz wydał Zarządzenie, pozytywnie rozpatrując ww. wniosek Spółki, dotyczące ostatecznego przedłużenia terminu na złożenie przez PKP CARGO oraz podmioty wskazane w art. 155 ust. 2 ustawy z dnia 15 maja 2025 roku Prawo restrukturyzacyjne ostatecznej treści Propozycji Układowych, które zostaną poddane pod głosowanie, w terminie do dnia 30 kwietnia 2026 roku. Obecnie trwają dalsze prace nad doprecyzowaniem Propozycji Układowych oraz uzgodnieniem ich warunków z Wierzycielami.

Zgodnie z procedurą po przedstawieniu przez Spółkę ostatecznych Propozycji Układowych nastąpi głosowanie Wierzycieli nad Układem. Wymagane jest uzyskanie większości co najmniej 2/3 sumy wierzytelności oraz większości liczby Wierzycieli (połowa plus jeden głos). Następnie sąd oceni, czy Układ jest wykonalny oraz czy nie prowadzi do pokrzywdzenia którejkolwiek ze stron. Zawarcie układu możliwe jest zatem do końca 2026 roku.

W dniu 23 kwietnia 2026 roku skierowano do Sędziego-komisarza prowadzącego postępowanie wnioski o przedłużenie terminu na złożenie ostatecznej treści Propozycji Układowych, do dnia 30 czerwca 2026 roku. W dniu 25 kwietnia 2026 roku Sędzia – komisarz, w odpowiedzi na powyższy wniosek Zarządcy i Spółki, wydał Zarządzenie w którym określił Radzie Wierzycieli i poszczególnym jej członkom termin do złożenia ewentualnych uzasadnionych sprzeciwów co do wniosku Zarządcy i Spółki do dnia 5 maja 2026 roku. W przypadku braku w/w sprzeciwów ze strony Wierzycieli, Sędzia – komisarz uzna, że Wierzyciele nie sprzeciwiają się wnioskowi o oznaczenie nowego terminu na złożenie propozycji układowych na dzień 30 czerwca 2026 roku. Po upływie w/w terminu określonego Wierzycielom, Sędzia – komisarza, mając na uwadze ewentualne sprzeciwy Wierzycieli, zarządzi ewentualne dalsze przedłużenie terminu w związku z wyżej wymienionymi wnioskami lub podejmie czynności proceduralne i nadzorcze celem niezwłocznego głosowania nad układem.

### 3.1.4. Działania w obszarze zatrudnienia w PKP CARGO

W 2025 roku Spółka kontynuowała działania w zakresie optymalizacji obszaru kosztowego, które miały na celu zapewnienie stabilności finansowej i poprawy jej rentowności.

W dniu 18 września 2025 roku podjęto decyzję oraz rozpoczęto proces zwolnień na podstawie ustawy z dnia 13 marca 2003 roku o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Decyzja ta była spowodowana utrzymującą się trudną sytuacją finansową Spółki oraz spadkiem przewozów, co oznaczało mniejsze zapotrzebowanie na pracę. Przeprowadzone w 2025 roku zwolnienia objęły finalnie niższą liczbę pracowników od początkowo zakładanej, a ostateczna liczba pracowników, z którymi rozwiązano stosunek pracy w ramach tego procesu wyniosła 450 osób.

Obsługa kosztów otrzymanej przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na potrzeby przeprowadzonych zwolnień grupowych w 2024 roku stanowiła w raportowanym okresie obciążenie dla finansów Spółki.

W dniu 6 października 2025 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o dokonaniu, do dnia 8 października 2025 roku, spłaty ostatnich zaległych świadczeń pracowniczych na łączną kwotę 57,73 mln zł obejmujących: odprawy emerytalne i rentowe, nagrody jubileuszowe, ekwiwalenty za niewykorzystane urlopy. Powyższe świadczenia wypłacone zostały w kwocie należności głównej, bez odsetek.

Wszystkie powyższe decyzje i działania miały na celu zapewnienie stabilności finansowej, dalszego rozwoju Spółki oraz odzyskania jej silnej pozycji rynkowej.

### 3.1.5. Najistotniejsze zrealizowane środki restrukturyzacyjne

Najistotniejsze zrealizowane środki restrukturyzacyjne mające na celu poprawę sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki:

- redukcja zatrudnienia – przeprowadzenie zwolnień grupowych w 2024 i 2025 roku,
- zmiana struktury organizacyjnej w tym m.in. reorganizacja pionu przewozowego, reorganizacja pionu handlowego oraz wdrożenie koncepcji jednego pracodawcy,
- kontynuacja rozpoczętej Reformy Dyspozytury, która całkowicie zmieniła podejście do procesu planowania i nadzoru nad przewozem,
- sprzedaż spółki zależnej CARGOTOR Sp. z o.o.,
- sprzedaż przez PKP CARGO CONNECT udziałów w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o.o.,
- optymalizacja majątku nieruchomego wykorzystywanego do bieżącej działalności operacyjnej, w tym m.in. zmniejszenie kosztów dzierżawy i najmu nieruchomości, optymalizacja zagospodarowania nieruchomości własnych oraz optymalizacja podatku od nieruchomości,
- optymalizacja taboru (wagony i lokomotywy), działania optymalizacyjne w obszarze utrzymania taboru - w tym m.in.: ograniczenie Punktów Utrzymania Taboru (PUT) w strukturach PKP CARGO, reorganizacji struktur utrzymaniowych, optymalizacja kosztów związanych z postojem taboru nieużytkowego.

### 3.1.6. Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR

W dniu 2 września 2024 roku Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy, postanowił o otwarciu postępowania sanacyjnego PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., na podstawie art.288 ust.3 pr. r. zezwolił spółce zależnej na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu i wyznaczył zarządcę, którym został Geromin Lewandowski Restrukturyzacje Sp. z o.o. (numer KRS 0000998859).

W dniu 14 marca 2025 roku spółka PKP CARGOTABOR złożyła do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie plan restrukturyzacyjny sporządzony na potrzeby postępowania sanacyjnego prowadzonego wobec Spółki zależnej o sygnaturze WA1M/GRs/8/2024.

Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie jej rentowności oraz zdolności do regulowania zobowiązań. Wskazane działania obejmują zarówno wariant kontynuacji działalności, jak i ewentualną sprzedaż aktywów, przy czym ostateczna ścieżka restrukturyzacji będzie uzależniona od dalszego przebiegu procesu, w tym wyników negocjacji z potencjalnym inwestorem.

Strategia kontynuacji działalności Spółki zależnej zakłada:

- ograniczenie działalności do 12 sekcji napraw taboru kolejowego;
- sprzedaż majątku uznanego za zbędny dla podstawowej działalności operacyjnej;
- dywersyfikację źródeł przychodu PKP CARGOTABOR poprzez rozszerzenie zakresu świadczonych usług oraz ich adresatów.

W ramach Planu Restrukturyzacyjnego zostały zidentyfikowane dwie główne grupy środków restrukturyzacyjnych:

1. Środki strategiczne, obejmujące dwa potencjalne scenariusze restrukturyzacji:

- kontynuację działalności z równoczesnym podjęciem działań optymalizacyjnych oraz generowaniem środków na spłatę zobowiązań poprzez zyski operacyjne w latach przyszłych;
- pozyskanie inwestora i podwyższenie kapitału zakładowego lub sprzedaż przedsiębiorstwa bądź zorganizowanej części przedsiębiorstwa, jeżeli takie rozwiązanie okaże się bardziej efektywne ekonomicznie i zgodne z interesem wierzycieli.

2. Środki wspomagające, w tym restrukturyzacja:

- zakładów i sekcji naprawczych (sprzedaż sekcji i zakładów o niskiej rentowności);
- zatrudnienia (redukcja etatów);
- majątkowa (dzierżawa lub sprzedaż wybranych aktywów);
- organizacyjna (uproszczenie struktury zarządzania);
- operacyjna (renegocjacja warunków umów, dywersyfikacja źródeł przychodu, dostosowanie kompetencji kadry do potrzeb rynkowych);
- finansowa (pozyskanie wsparcia z FGŚP, uzyskanie zwrotu podatku VAT, zawarcie układu z Wierzycielami).

W dniu 3 kwietnia 2025 roku odbyło się spotkanie Zarządu PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji ze Związkami Zawodowym na którym podpisano Porozumienie wraz z Regulaminem Premiowania pracowników spółki.

W dniu 21 maja 2025 roku Rada Wierzycieli PKP CARGOTABOR podjęła Uchwałę, w której pozytywnie zaopiniowała Plan Restrukturyzacyjny sporządzony w postępowaniu sanacyjnym toczącym się wobec spółki.

W dniu 11 czerwca 2025 roku Sędzia-komisarz zatwierdził Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji.

W 2025 roku PKP CARGOTABOR otrzymała środki pieniężne z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 10,2 milionów zł w celu sfinansowania części niewypłaconych świadczeń wobec pracowników na zasadach określonych Ustawą z dnia 13 lipca 2006 roku o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy. Zgodnie z zatwierdzonym przez Dyrektora Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie harmonogramem, całkowita spłata zobowiązania nastąpi w dziesięciu ratach do dnia 20 sierpnia 2026 roku.

W dniu 24 marca 2026 roku spółka PKP CARGOTABOR złożyła do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie Propozycje Układowe do postępowania sanacyjnego o sygnaturze WA1M/GRs/8/2024.

W ramach Propozycji Układowych obejmujących wszystkich Wierzycieli przewidziano podział na 6 Grup wierzycieli, przyjmując podział uwzględniający poszczególne kategorie interesu tj:

- Grupa 1 - Wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności publicznoprawne wyodrębnione na podstawie przepisów art. 160 ust. 1 p. r. tj.: Zakład Ubezpieczeń Społecznych;
- Grupa 2 - Wierzyciele, których wierzytelności wynikają z umów leasingu;
- Grupa 3 - Wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub mniejsza niż 10.000 zł, niekwalifikujący się do innych grup;
- Grupa 4 - Wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub większa niż 10.000,01 zł, ale nie większa niż 70.000,00 zł, niekwalifikujący się do innych grup;
- Grupa 5 - Wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub większa niż 70.000,01 zł, niekwalifikujący się do innych grup;
- Grupa 6 - Wierzyciele pozostający z Dłużnikiem w stosunkach bliskości, o których mowa w art. 116 p.r.

Dla Wierzycieli zakwalifikowanych do Grupy 5 przewiduje się dodatkowy mechanizm zaspokojenia (cash sweep), polegający na możliwości dokonania dodatkowych płatności dla wierzycieli z tej grupy, zgodnie z następującymi zasadami:

- mechanizm *cash sweep* obejmuje lata obrotowe 2027 - 2036,
- w każdym roku obrotowym objętym mechanizmem *cash sweep*, w przypadku, gdy Dłużnik wypracuje zysk netto przekraczający kwotę 12.000.000,00 zł, nadwyżka zysku netto ponad tę kwotę przeznaczana jest na dodatkowe zaspokojenie Wierzycieli zakwalifikowanych do Grupy 5, przy czym kwota przeznaczona w danym roku obrotowym na dodatkowe zaspokojenie wierzycieli w ramach mechanizmu *cash sweep* nie może przekroczyć 4.000.000,00 zł,

- środki przeznaczone na dodatkowe zaspokojenie Wierzycieli w ramach mechanizmu *cash sweep* podlegają podziałowi proporcjonalnie do wysokości wierzytelności głównej objętej układem przypadającej na danego Wierzyciela, w stosunku do łącznej sumy wierzytelności głównych objętych układem przysługujących Wierzycielom Grupy 5,
- wypłata środków przypadających Wierzycielom w ramach mechanizmu *cash sweep* następuje do dnia 30 września roku następującego po roku obrotowym, którego dotyczy dodatkowe zaspokojenie,
- łączna kwota świadczeń otrzymanych przez danego Wierzyciela w wykonaniu układu, obejmująca zarówno spłaty ratalne przewidziane w pkt 6 jak i dodatkowe płatności dokonane na rzecz tego Wierzyciela w ramach mechanizmu *cash sweep*, nie może przekroczyć 100% nominalnej kwoty wierzytelności głównej tego Wierzyciela objętej układem,
- w przypadku gdy zastosowanie mechanizmu *cash sweep* skutkowałoby przekroczeniem limitu, o którym mowa w lit. e), kwota przypadająca temu Wierzycielowi ulega odpowiedniemu pomniejszeniu, a niewykorzystana część podlega proporcjonalnemu podziałowi pomiędzy pozostałych Wierzycieli uprawnionych do udziału w mechanizmie *cash sweep*,
- w przypadku niewystąpienia w danym roku obrotowym zysku netto przekraczającego kwotę, o której mowa w lit. b), po stronie Dłużnika nie powstaje obowiązek dokonania jakichkolwiek dodatkowych płatności w ramach mechanizmu *cash sweep*.

Plan spłaty Wierzycieli spółki PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji kształtować się ma w następujący sposób:

- Grupa 1 - spłata 100% kwoty wierzytelności głównej wraz z należnymi należnościami ubocznymi, w tym odsetkami, zarówno za okres przed jak i po otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego, w 40 kwartalnych ratach, liczonych od wysokości wierzytelności przysługującej wierzycielowi w zakresie objętym układem.
- Grupa 2 - spłata 100 % kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo do ostatniego dnia pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, lecz nie wcześniej niż 31 grudnia 2026 r., umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.
- Grupa 3 - spłata 100% kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo do ostatniego dnia pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, lecz nie wcześniej niż 31 grudnia 2026 r., umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.
- Grupa 4 - spłata 75,80% kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo do ostatniego dnia pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, lecz nie wcześniej niż 31 grudnia 2026 r., umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej, umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.
- Grupa 5 - spłata 75,80% kwoty wierzytelności głównej w 40 ratach, umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej, umorzenie wierzytelności ubocznych w całości, wierzyciele z tej Grupy mogą być objęci dodatkowym zaspokojeniem w ramach *cash sweep*.
- Grupa 6 - spłata 5% kwoty wierzytelności głównej płatne jednorazowo do ostatniego dnia czterdziestego pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu i zarazem nie wcześniej niż po spłacie wierzycieli z wszystkich pozostałych Grup, umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej, umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.

Łączna kwota wierzytelności ujętych w spisie wierzytelności PKP CARGOTABOR złożonym do akt postępowania, według stanu na dzień 24 marca 2026 roku, tj. dzień złożenia Propozycji Układowych, wynosiła 243.012.123,65 zł.

W dniu 22 kwietnia 2026 Rada Wierzycieli PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji złożyła do akt postępowania sanacyjnego pismo określające sposób restrukturyzacji zobowiązań dłużnika.

W ramach propozycji zaprezentowanych przez Radę, przewidziano 6 Grup wierzycieli, przyjmując podział uwzględniający poszczególne kategorie interesu (układ nie jest układem częściowym), tj.:

- Grupa 1 wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności publicznoprawne wyodrębnione na podstawie przepisów art. 160 ust. 1 p.r. tj.: Zakład Ubezpieczeń Społecznych;
- Grupa 2 wierzyciele, których wierzytelności wynikają z umów leasingu;
- Grupa 3 wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub mniejsza niż 10.000,00 zł, niekwalifikujący się do innych grup;

- Grupa 4 wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub większa niż 10.000,01 zł, ale nie większa niż 70.000,00 zł, niekwalifikujący się do innych grup;
- Grupa 5 wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub większa niż 70.000,01 zł, niekwalifikujący się do innych grup;
- Grupa 6 wierzyciele pozostający z Dłużnikiem w stosunkach bliskości, o których mowa w art. 116 p.r.

Dla wierzycieli zakwalifikowanych do Grupy 5 przewiduje się dodatkowy mechanizm zaspokojenia (cash sweep), polegający na możliwości dokonania dodatkowych płatności dla wierzycieli z tej grupy, zgodnie z następującymi zasadami:

- mechanizm cash sweep obejmuje kolejne 10 lat obrotowych po uprawomocnieniu się postanowienia o zatwierdzeniu układu, przy czym pierwszym rokiem stanowiącym podstawę wyliczenia mechanizmu cash sweep będzie rok 2027, a ostatnia wypłata z tytułu cash sweep nastąpi w roku 2037 (za rok 2036);
- każdym roku obrotowym objętym mechanizmem cash sweep, w przypadku gdy Dłużnik wypracuje zysk netto przekraczający kwotę 12.282.348,83 zł (stanowiącą minimalną wartość podstawowych rat układowych wynikających z niniejszych propozycji układowych, które to 12.282.348,83 zł zostanie przeznaczone na spłatę podstawowych rat układowych), nadwyżka zysku netto ponad tę kwotę na poziomie 75% tej nadwyżki przeznaczana jest na dodatkowe zaspokojenie wierzycieli zakwalifikowanych do Grupy 5, przy czym kwota przeznaczona w danym roku obrotowym na dodatkowe zaspokojenie wierzycieli w ramach mechanizmu cash sweep nie może przekroczyć 8.000.000,00 zł;
- środki przeznaczone na dodatkowe zaspokojenie wierzycieli w ramach mechanizmu cash sweep podlegają podziałowi proporcjonalnie do wysokości wierzytelności głównej objętej układem przypadającej na danego wierzyciela, w stosunku do łącznej sumy wierzytelności głównych objętych układem przysługujących wierzycielom Grupy 5;
- wypłata środków przypadających wierzycielom w ramach mechanizmu cash sweep następuje do dnia 30 września roku następującego po roku obrotowym, którego dotyczy dodatkowe zaspokojenie;
- w przypadku niewystąpienia w danym roku obrotowym zysku netto przekraczającego kwotę, o której mowa w lit. b), po stronie Dłużnika nie powstaje obowiązek dokonania jakichkolwiek dodatkowych płatności w ramach mechanizmu cash sweep.

Łączna kwota pierwszej płatności (rata uwierzytelniająca - rata „0”) dla wierzycieli z Grup 1-5 wyniesie 30.000.000,00 zł (trzydzieści milionów złotych) i zostanie rozdysponowana według zasad określonych poniżej:

- wierzycielom z Grupy 2, Grupy 3 oraz Grupy 4 przypada część kwoty przeznaczona na spłatę jednorazową, w wysokości określonej w pkt 5 propozycji układowych;
- pozostała część kwoty przypada wierzycielom z Grupy 1 oraz Grupy 5 i jest dzielona proporcjonalnie do wysokości wierzytelności objętych układem, przypadających na poszczególnych wierzycieli z tych grup w stosunku do łącznej sumy wierzytelności tych grup;
- dla wierzycieli z Grupy 1 i Grupy 5 dalsza realizacja świadczeń następuje w równych ratach układowych (podstawowe raty układowe) o numerach porządkowych 1-40.

Niezależnie od mechanizmu, o którym mowa w pkt 2), dla wierzycieli zakwalifikowanych do Grupy 5 przewiduje się odrębny, dodatkowy mechanizm zaspokojenia, polegający na przeznaczeniu na ich rzecz środków uzyskanych przez Dłużnika w wykonaniu układu zawartego przez PKP CARGO S.A. zgodnie z następującymi zasadami:

- mechanizm obejmuje wszelkie środki pieniężne faktycznie otrzymane przez Dłużnika od PKP CARGO tytułem zaspokojenia wierzytelności przysługującej Dłużnikowi wobec PKP CARGO, objętej układem zawartym przez PKP CARGO, niezależnie od podstawy prawnej ich wypłaty (w szczególności rat układowych, płatności dodatkowych lub innych świadczeń przewidzianych układem),
- środki, o których mowa w lit. a), przeznaczone są w całości na dodatkowe zaspokojenie wierzycieli zakwalifikowanych do Grupy 5,
- podział środków następuje proporcjonalnie do wysokości wierzytelności głównej objętej układem przysługującej danemu wierzycielowi z Grupy 5, w stosunku do łącznej sumy wierzytelności głównych objętych układem przysługujących wierzycielom tej Grupy,
- przekazanie środków wierzycielom następuje w terminie do ostatniego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środki te wpłynęły na rachunek Dłużnika;
- mechanizm obejmuje środki, które wpłyną na rachunek Dłużnika do dnia dokonania ostatniej płatności na rzecz wierzycieli z Grupy 5,
- łączna kwota świadczeń otrzymanych przez danego wierzyciela w wykonaniu układu, obejmująca zarówno spłaty ratałne przewidziane w pkt 5 propozycji układowych, jak i dodatkowe płatności dokonane na rzecz tego wierzyciela w ramach

mechanizmu określonego w niniejszym punkcie oraz w pkt 2, nie może przekroczyć 100% nominalnej kwoty wierzytelności głównej tego wierzyciela objętej układem,

- w przypadku gdy zastosowanie mechanizmu skutkowałoby przekroczeniem limitu, o którym mowa w lit. f), kwota przypadająca temu wierzycielowi ulega odpowiedniemu pomniejszeniu, a niewykorzystana część podlega proporcjonalnemu podziałowi pomiędzy pozostałych wierzycieli z Grupy 5,
- brak uzyskania przez Dłużnika środków, o których mowa w lit. a), w tym w szczególności na skutek niezatwierdzenia układu zawartego przez PKP CARGO, jego uchylenia, bądź niewykonywania, nie rodzi po stronie Dłużnika obowiązku dokonania jakichkolwiek płatności w ramach niniejszego mechanizmu.

Plan spłaty kształtować się ma w następujący sposób:

- Grupa 1 Spłata 100% kwoty wierzytelności głównej wraz z należnymi należnościami ubocznymi, w tym odsetkami, zarówno za okres przed jak i po otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego, w 40 kwartalnych równych podstawowych ratach (raty nr 1-40), liczonych od wysokości wierzytelności przysługującej wierzycielowi w zakresie objętym układem oraz dodatkowo płatnością wynikającą z raty uwierzytelniającej (rata „0”) opisanej w pkt 3
- Grupa 2 Spłata 100% kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo w ramach raty uwierzytelniającej (rata „0”) opisanej w pkt 3. Umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.
- Grupa 3 Spłata 100% kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo w ramach raty uwierzytelniającej (rata „0”) opisanej w pkt 3. Umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.
- Grupa 4 Spłata 75,80% kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo w ramach raty uwierzytelniającej (rata „0”) opisanej w pkt 3. Umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej. Umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.
- Grupa 5 Spłata co najmniej 75,80% kwoty wierzytelności głównej w 40 równych, podstawowych ratach (raty nr 1-40) oraz dodatkowo płatnością wynikającą z raty uwierzytelniającej (rata „0”) opisanej w pkt 3. Wierzyciele z niniejszej Grupy zostaną objęci dodatkowym zaspokojeniem w ramach mechanizmów określonych pkt 2 oraz w pkt 4. Umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej w zakresie niespłaconym w ramach wszystkich płatności wynikających z niniejszych propozycji układowych oraz wierzytelności ubocznych w całości nastąpi na koniec okresu wykonywania układu, po przewidzianych w nin. spłatach.
- Grupa 6 Spłata 5% kwoty wierzytelności głównej płatne jednorazowo do ostatniego dnia pełnego kwartału kalendarzowego następującego po wypłacie na rzecz Grupy 5 środków w ramach mechanizmu cash sweep opisanego pkt 2 i zarazem nie wcześniej niż po spłacie wierzycieli z wszystkich pozostałych Grup. Umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej. Umorzenie wierzytelności ubocznych w całości.

W celu zabezpieczenia roszczeń Wierzycieli należących do Grupy 1 oraz Grupy 5, propozycje obejmują:

- ustanowienie hipoteki łącznej umownej na prawach użytkowania wieczystego trzech nieruchomości:
  - położonej przy ul. Kolejowej 6 w Zduńskiej Woli,
  - położonej przy ul. Kolejowej 1 w Kluczborku,
  - położonej przy ul. Dworcowej 17 w Gorzowie Wielkopolskim,
 na okres do dnia wykonania układu, do najwyższej sumy zabezpieczenia wynoszącej 243.018.326,89 zł.
- zastawu rejestrowego na zbiorze rzeczy ruchomych i praw należących do Dłużnika tj. na wyposażeniu ruchomym Dłużnika, a w szczególności na maszynach, urządzeniach, środkach transportu oraz innym wyposażeniu technicznym służącym prowadzeniu działalności gospodarczej przez Dłużnika, do najwyższej sumy zabezpieczenia wynoszącej 243.018.326,89 zł.

W dniu 23 kwietnia 2026 Rada Wierzycieli PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji złożyła do akt postępowania sanacyjnego pismo korygujące propozycje określające sposób restrukturyzacji zobowiązań. Korekta dotyczyła usunięcia z wykazu ruchomości i praw należących do dłużnika ruchomości i praw jednej z nieruchomości. Ponadto doprecyzowano, że przedmiotem zastawu rejestrowego będzie zbiór ruchomości i praw aktualny na dzień uprawomocnienia się postanowienia o zatwierdzeniu układu.

## 3.2. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

### 3.2.1. Konflikt zbrojny na Ukrainie

Wojna w Ukrainie i jej reperkusje są jednym z elementów wpływających na poziom przewozów towarów koleją w Polsce oraz w państwach ościennych, co przekłada się również na wyniki przewozowe i finansowe PKP CARGO. Obustronne restrykcje

państw Zachodu oraz Rosji i Białorusi wpływają negatywnie na poziom wymiany międzynarodowej, co przejawia się w niższym wykorzystaniu mocy produkcyjnych. Dodatkowo skutki kryzysu energetycznego w Europie wpływają negatywnie na skalę produkcji wielu branż, które muszą konkurować z tanim importem ze wschodu.

W stosunku do okresu sprzed wojny w Ukrainie wymiana z Federacją Rosyjską i Republiką Białorusi jest mocno ograniczona, natomiast z Ukrainą zauważalnie wzrosła, mimo ograniczeń w przewozach m.in. zboża (ale także i innych produktów).

Szanse na wzrost obrotów towarowych pomiędzy Polską a Ukrainą należy dostrzegać w zakresie zaopatrzenia sił zbrojnych Ukrainy, otwarcia unijnych rynków na liczne grupy towarów, które są przedmiotem eksportu z Ukrainy, a także zaopatrzenie w dobra konieczne dla funkcjonowania gospodarki oraz życia w tym ogarniętym działaniami zbrojnymi państwie.

Spółka obecnie nie dostrzega szczególnie istotnych ryzyk dla działalności operacyjnej prowadzonej przez podmiot, które byłyby skutkiem wojny w Ukrainie lub oddziaływania otoczenia makroekonomicznego. Z uwagi na wysoką zmienność sytuacji międzynarodowej niezbędny jest stały monitoring oraz regularne podejmowanie działań dostosowawczych.

### 3.2.2. Konflikt w rejonie Bliskiego Wschodu

PKP CARGO na bieżąco monitoruje i analizuje wpływ sytuacji polityczno-gospodarczej w regionie Bliskiego Wschodu na działalność Spółki oraz całej Grupy Kapitałowej, jak również jej wpływ na wyniki finansowe przedsiębiorstwa w perspektywie kolejnych okresów. Oceniana jest skala faktycznych i potencjalnych skutków tej kryzysowej sytuacji na działalność firmy m.in. ograniczenia lub utrudnienia w prowadzeniu działalności, przerwanie ciągłości dostaw, wzrost cen surowców itd. Największe obawy związane z wpływem konfliktu w rejonie Bliskiego Wschodu dotyczą zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw energii i paliwa oraz potencjalnego spowolnienia wzrostu gospodarczego. Długotrwały konflikt oraz wysoka zmienność cen energii i paliwa byłyby negatywne dla całej światowej gospodarki. Droższa energia i paliwo oznaczają wyższe koszty produkcji, transportu i życia, co w konsekwencji prowadzi do spowolnienia wzrostu gospodarczego w wielu regionach świata.

Należy też zwrócić uwagę, że ograniczenia dostaw surowców z Bliskiego Wschodu spowodują silną rywalizację o dostępne ładunki z innych kierunków, co spowoduje istotne zmiany w łańcuchach dostaw. Ekonomiści wskazują, że nawet jeśli ceny surowców w przyszłości spadną, to niekoniecznie powrócą już do poziomów sprzed konfliktu, może to być zatem dodatkowy koszt wynikający z ryzyka politycznego i niestabilności regionu.

Obecnie w następstwie uderzenia USA i Izraela na Iran i zablokowania cieśniny Ormuz notuje się skokowy wzrost cen ropy naftowej i gazu na rynkach światowych. Ta sytuacja to źródło olbrzymiej niepewności dla światowej gospodarki. Konflikt ten już teraz stał się impulsem do korekty światowych prognoz makroekonomicznych (obniżeniu uległy przewidywania dotyczące wzrostu gospodarczego, konsumpcji czy inwestycji), a kluczowe czynniki tej rewizji to wyższe ceny paliw i energii, opóźnienie cyklu obniżek stóp procentowych oraz słabszy popyt krajowy i zagraniczny. Sytuacja ta już stanowi więc ryzyko w funkcjonowaniu firm transportowych.

Na rynku krajowym także można już zauważyć znaczny wzrost niepewności co do kształtowania się cen energii i przez to całego wskaźnika towarów i usług, jak również skokowy wzrost cen detalicznych paliw do środków transportu. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na inflację mogą być także przyszłe zmiany tariff na gaz, energię elektryczną i ciepło. Biorąc pod uwagę niepewność dotyczącą sytuacji geopolitycznej na Bliskim Wschodzie, tj. jak długo potrwa konflikt, jak silny będzie i na ile trwały okaże się wzrost cen energii trudno jednak dzisiaj formułować precyzyjne scenariusze rozwoju sytuacji w kraju.

PKP CARGO z dużą uwagą obserwuje rozwój wydarzeń, ponieważ dalsza eskalacja konfliktu na Bliskim Wschodzie mogłaby doprowadzić do gwałtownego wzrostu cen surowców energetycznych i powrotu presji inflacyjnej, co przełoży się na utrudnienia w funkcjonowaniu Spółki, która w dużym stopniu uzależniona jest od koniunktury przemysłowej w swoim otoczeniu.

### 3.2.3. Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Polsce w 2025 roku

#### Przemysł górniczy

- Spadek wydobycia węgla kamiennego: do 42,8 mln ton (-1,2 mln ton, tj. o -2,7% r/r).<sup>2</sup>
- Wzrost krajowej sprzedaży węgla kamiennego: do 43,2 mln ton (+0,6 mln ton r/r, tj. o +1,5% r/r).<sup>3</sup>
- Wysoki stan zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na koniec grudnia 2025 roku zapasy wynosiły ponad 4,6 mln ton (zmniejszenie -0,7 mln ton względem końca 2024 roku, tj. o -13,9% r/r), przy relatywnie niskich cenach na rynkach światowych.<sup>4</sup>
- Spadek importu węgla kamiennego (dane Eurostat) - import surowca do Polski w trakcie 2025 roku zmniejszył się o -8,7% r/r, do 7,5 mln ton (tj. o -0,7 mln ton). Głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec był Kazachstan

<sup>2</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

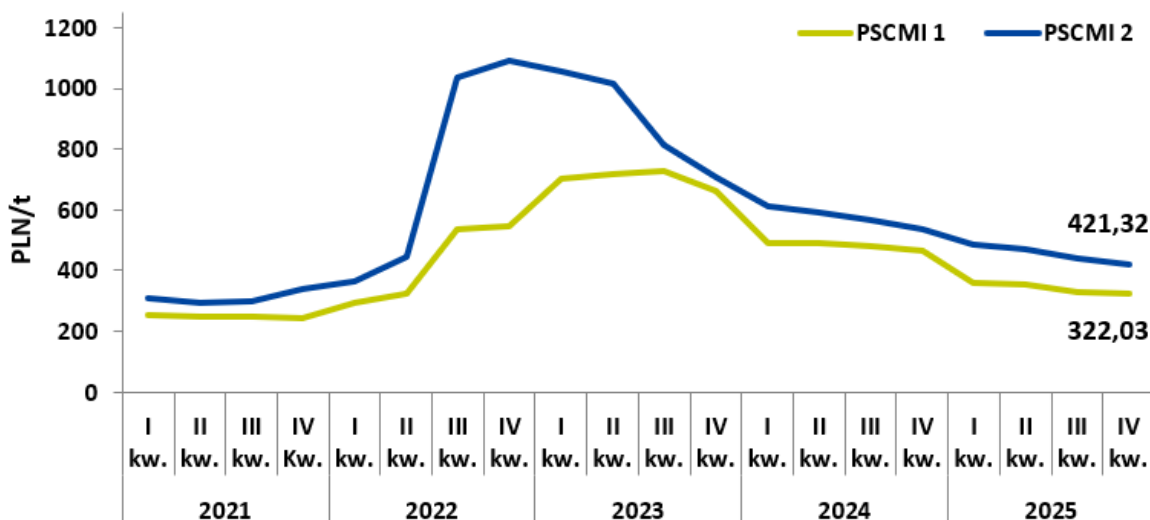
<sup>3</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

<sup>4</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapasow-wegla-kamiennego-caly-okres-czasu

(ze wzrostem wolumenu o +30,3% r/r, do 4,2 mln ton, co przełożyło się na 56,8% udziału w rynku). Drugim największym eksporterem węgla do Polski była Kolumbia (spadek wolumenu o -37,1% r/r, do 1,5 mln ton i udział 20,6%). Dwóch głównych dostawców odpowiadało za 77,5% importu węgla do Polski (wzrost o +7,7 pp. r/r).<sup>5</sup>

- Obniżenie cen na polskim rynku węgla przy wyhamowaniu tendencji spadkowych stawek w wymianie międzynarodowej: w IV kwartale 2025 roku średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 322,03 zł/t (-30,7% r/r oraz -2,7% kw./kw.), podczas gdy indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa osiągnął poziom 421,32 zł/t (-20,2% r/r oraz -4,7% kw./kw.).<sup>6</sup>

Rysunek 2 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

- Stopniowy spadek stawek w trakcie roku, liczne wahania i stabilizacja w drugiej połowie 2025 roku cen węgla kamiennego w portach ARA - w ubiegłym roku występowało stłumione zapotrzebowanie i wykorzystanie węgla kamiennego w skali globalnej, z uwagi na okresowe spowolnienie gospodarki światowej, choć przy osiągniętych rekordach produkcji i zużycia. Były one napędzane przez Chiny i Indie, które wyraźnie stawiały na wewnętrzne źródła surowca, co skutkowało zmniejszeniem popytu na globalnych rynkach (m.in. ok. -10% r/r spadkiem eksportu surowca dla głównego gracza na rynku, jakim jest Indonezja) i ogólnym obniżeniem cen (w tym także w portach ARA).<sup>7</sup> Wahania cen spot (kontrakty miesięczne) w portach ARA w ubiegłym roku powiązane były z konfliktami zbrojnymi (szczególnie okresowymi wzrostami napięcia na Bliskim Wschodzie) oraz wynikającymi z nich potencjalnymi problemami z dostawami gazu ziemnego i reakcjami rynków. Po osiągnięciu 114,5 \$/t na początku stycznia 2025 roku, stawki za węgiel energetyczny uległy redukcji do ok. 100,0 \$/t od końca marca do połowy czerwca ub.r., by po ataku Izraela na Iran zauważalnie wzrosnąć, osiągając na początku lipca ub.r. poziom blisko 110,0 \$/t. Następnie po kolejnej deeskalacji działań obniżyły się do poziomu ok. 90,0 \$/t w październiku ub.r., a w kolejnych miesiącach 2025 roku kształtowały się na poziomie poniżej 100,0 \$/t.<sup>8</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu podaje, że notowania spot węgla wysokoenergetycznego w portach ARA od grudnia 2024 roku do marca 2025 roku znajdowały się w trendzie spadkowym, natomiast w kwietniu 2025 roku nastąpiła niewielka ich poprawa. Następnie w maju 2025 ub.r. stawki uległy ponownemu zmniejszeniu, w czerwcu i lipcu ub.r. ponownie surowiec zyskiwał na wartości, by z kolei od sierpnia do października ub.r. ponownie poruszać się w trendzie spadkowym. Dwa ostatnie miesiące 2025 roku przyniosły nieznaczną poprawę notowań i stabilizację cen surowca.<sup>9</sup>
- Niewielki spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce, tj. zmniejszenie o -0,9% r/r do 167,5 TWh.<sup>10</sup>
- Minimalne zmniejszenie produkcji energii elektrycznej w kraju o -0,3% r/r (do 166,5 TWh). W elektrowniach zasilanych węglem kamiennym odnotowano spadek produkcji o -0,5% r/r (do 68,7 TWh), a w elektrowniach opartych na węglu brunatnym o -7,0% r/r (do 33,3 TWh). W tym okresie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się

<sup>5</sup> Eurostat - European Commission / Eurostat / International Trade (EU trade since 2002 by HS2-4-6 and CN8) - stan na 13.02.2026 roku.

<sup>6</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu – komunikaty (polskirynekwegla.pl/krajowe-indeksy-weglowe-notowanie-z-grudnia-2025-r)

<sup>7</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (polskirynekwegla.pl/miedzynarodowy-rynek-wegla-w-grudniu-2025-r, a także komunikaty za poszczególne miesiące ub.r.)

<sup>8</sup> WNP (wnp.pl/gornictwo/notowania/ceny\_wegla/)

<sup>9</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (polskirynekwegla.pl/miedzynarodowy-rynek-wegla-w-grudniu-2025-r, a także komunikaty za poszczególne miesiące ub.r.)

<sup>10</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne (https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne)

o +13,9% r/r (do 19,1 TWh), w elektrowniach innych odnawialnych wzrosła o +10,2% r/r (do 19,1 TWh), a w elektrowniach wiatrowych odnotowano spadek produkcji o -5,0% r/r (do 23,6 TWh).<sup>11</sup>

- Niewielkie ograniczenie znaczenia węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii elektrycznej zmniejszył się do 41,3% (-0,1 pp. r/r), co było konsekwencją niższej dostępności energii z elektrowni wiatrowych i zastępowania brakującej mocy bardziej stabilnymi źródłami w tym m.in. gazem, którego rola w systemie elektroenergetycznym kraju stale rośnie.<sup>12</sup>

#### Przemysł budowlany

- Wzrost produkcji budowlano-montażowej: o +0,7% r/r (wobec spadku o -7,7% r/r w 2024 roku). W tym czasie nastąpił nieznaczny spadek produkcji u podmiotów zajmujących się budową budynków (-2,1% r/r) oraz w nieco większym stopniu dla specjalizujących się w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-3,1% r/r). Istotne zwiększenie produkcji nastąpiło dla podmiotów zajmujących się robotami budowlanymi specjalistycznymi (+10,4% r/r).<sup>13</sup>
- Zmniejszenie produkcji cementu w Polsce o -3,2% r/r do 17,1 mln ton, przy równoczesnym minimalnym zwiększeniu produkcji klinkieru cementowego o +0,5% r/r do 12,6 mln ton.<sup>14</sup>

#### Przemysł hutniczy

- Niewielki wzrost produkcji stali surowej w Polsce o +1,1% r/r do 7,2 mln ton.<sup>15</sup>
- Istotny wzrost produkcji wybranych wyrobów stalowych w Polsce: tj. zwiększenie produkcji wyrobów walcowanych na gorąco o +6,1% r/r do 8,2 mln ton, prętów i płaskowników o +7,0% r/r do 3,2 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o +13,4% r/r do 1,2 mln ton oraz blach cienkich o +14,7% r/r do 1,2 mln ton.<sup>16</sup>
- Minimalny spadek produkcji blach walcowanych na zimno o -0,6% r/r do 1,4 mln ton.<sup>17</sup>
- Spadek produkcji koksu w Polsce: o -1,4% r/r do 7,5 mln ton.<sup>18</sup>

#### Przemysł chemiczny

- Wzrost produkcji nawozów w Polsce, w tym nawozów: azotowych (+6,0% r/r do 1,9 mln ton), fosforowych (+9,6% r/r do ponad 0,2 mln ton) oraz potasowych (+10,9% r/r do 0,3 mln ton).<sup>19</sup>
- Nieznaczne zwiększenie produkcji: kwasu azotowego (+5,9% r/r do 2,5 mln ton), amoniaku (+0,2% r/r do 2,1 mln ton) oraz tworzyw sztucznych (+0,1% r/r do 3,2 mln ton).<sup>20</sup>
- Zmniejszenie produkcji m.in. następujących wyrobów chemicznych: benzyny silnikowej (-1,6% r/r do 5,4 mln ton), olejów napędowych (-2,0% r/r do 15,9 mln ton) oraz kwasu siarkowego (-2,3% r/r do 1,2 mln ton).<sup>21</sup>

#### Sektor automotive

- Niewielki wzrost w trakcie 11 miesięcy ub.r. importu ropy o +1,8% r/r do 23,4 mln ton (tj. o +0,4 mln ton).<sup>22</sup>
- Wysoki spadek produkcji motoryzacyjnej w Polsce, przy ograniczonym popycie w Europie - w kraju wyprodukowano jedynie 102,4 tys. sztuk samochodów osobowych (wobec 216,2 tys. sztuk w 2024 roku, co oznacza poważne ograniczenie mocy produkcyjnych, tj. o -52,6% r/r). Zmniejszyła się także produkcja pojazdów do transportu publicznego – do przewozu 10 i więcej osób do 6,2 tys. sztuk (tj. o -12,2% r/r), a samochodów ciężarowych i ciągników drogowych do ciągnięcia naczep do 300,1 tys. pojazdów (tj. o -9,6% r/r) oraz silników do pojazdów mechanicznych do 2 173,2 tys. sztuk (tj. o -2,5% r/r, co jest pochodną bardzo wysokich wyników z lat 2023-2024 oraz obecnej dekonjunkury).<sup>23</sup>

### 3.2.4. Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Czechach w 2025 roku

#### Czeski sektor węglowy

- Wydobycie węgla kamiennego w trakcie 11 miesięcy 2025 roku: wyprodukowano 1,18 mln ton węgla (-12,1% r/r), w tym 0,73 mln ton węgla koksującego (+19,4% r/r) oraz 0,45 mln ton węgla energetycznego (-38,4% r/r). W imporcie nastąpił minimalny spadek przybycia surowca do kraju (-1,2% r/r, do 2,58 mln ton), natomiast eksport uległ zauważalnemu zmniejszeniu (-16,0% r/r, do 1,00 mln ton). Fundamentalne znaczenie dla gospodarki Czech ma wciąż

<sup>11</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

<sup>12</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

<sup>13</sup> Główny Urząd Statystyczny ([sgk.stat.gov.pl/Sytuacja\\_spoleczno-gospodarcza\\_kraju\\_2025.pdf](https://sgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczno-gospodarcza_kraju_2025.pdf), w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób z dn. 23.10.2025 r., str. 76)

<sup>14</sup> Główny Urząd Statystyczny ([stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodk-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2025-r,-2,165.html](https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodk-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2025-r,-2,165.html))

<sup>15</sup> Jw.

<sup>16</sup> Jw.

<sup>17</sup> Jw.

<sup>18</sup> Jw.

<sup>19</sup> Jw.

<sup>20</sup> Jw.

<sup>21</sup> Jw.

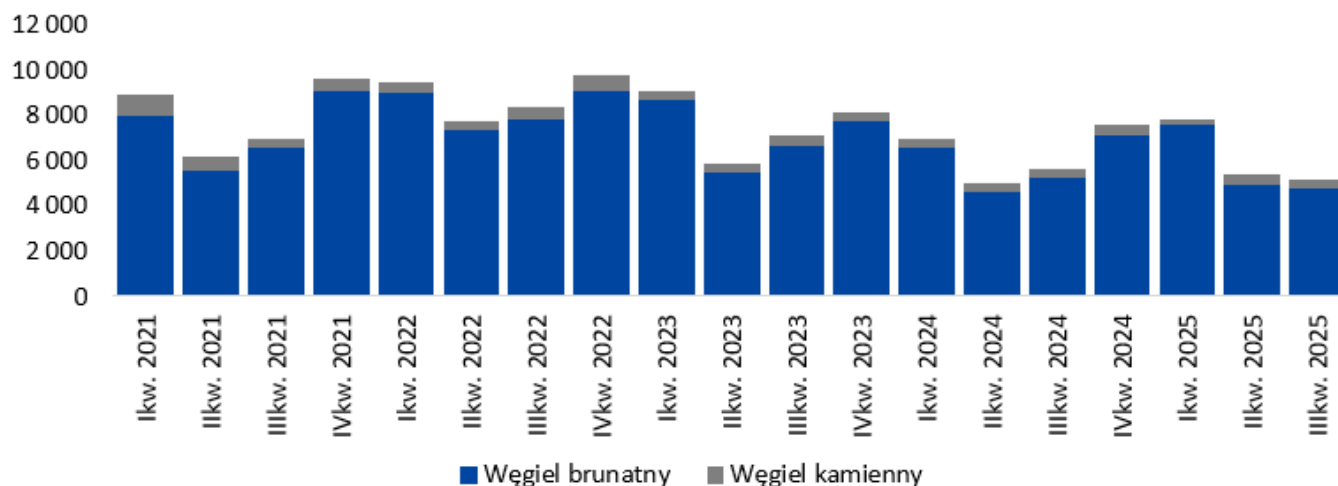
<sup>22</sup> Główny Urząd Statystyczny - Biuletyn Statystyczny Nr 12/2025 (tabela 1, kolumna MC)

<sup>23</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego ([pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Produkcja-pojazdow-samochodowych-i-silnikow-do-pojazdow-mechanicznych-w-Polsce/GRUDZIEN-2025](https://pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Produkcja-pojazdow-samochodowych-i-silnikow-do-pojazdow-mechanicznych-w-Polsce/GRUDZIEN-2025))

węgiel brunatny, ze względu na oparcie istotnej części energetyki na tym surowcu. W danym okresie jego produkcja wzrosła o +2,7% r/r (do 21,86 mln ton).<sup>24</sup> Wydobycie węgla kamiennego w ostatniej działającej w Czechach kopalni OKD w Stonawie koło Karwiny na Zaolziu zakończyło się w dniu 31 stycznia 2026 roku, tj. po blisko 250 latach wydobycia surowca w kraju.<sup>25</sup>

- Niewielki spadek produkcji koksu w trakcie 11 miesięcy 2025 roku, tj. o -1,5% r/r do 1,25 mln ton. Zarazem zanotowano spadek importu surowca (do 0,20 mln ton, tj. o -1,4% r/r), a także zauważalne zmniejszenie jego eksportu (do 0,48 mln ton, tj. o -12,8% r/r).<sup>26</sup> Wyniki są rezultatem wciąż trudnej sytuacji producentów stali i wyrobów stalowych w Europie (w tym także w Czechach), która jest związana z relatywnie wysokimi kosztami produkcji w UE (efekt m.in. odczuwalnie wyższych cen energii), w powiązaniu z napływającym szerokim strumieniem importem spoza Unii Europejskiej

Rysunek 3 Kwartalnie wydobycie węgla kamiennego i brunatnego w Czechach w latach 2021-2025 (dane w tys. ton).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu

### Czeski sektor hutniczy

Najniższy wynik w historii produkcji stali surowej w trakcie trzech kwartałów 2025 roku, po rekordowo niskich poziomach produkcji w analogicznym okresie 2024 roku. Ocelárska unie a.s. opublikowała najnowsze całociowe dane dla rynku czeskiego, gdzie po historycznie niskich rezultatach w ub.r., wyniki produkcji stali uległy dalszemu niewielkiemu pogorszeniu. Wciąż trudne otoczenie makroekonomiczne oraz relatywnie wysokie koszty energii, przy silnej konkurencji podmiotów spoza Unii Europejskiej i wciąż słabym popycie nie pozwalają na zauważalną poprawę niskiego poziomu wykorzystania mocy wytwórczych. Równocześnie w tym okresie, odnotowano nieznaczny wzrost produkcji wyrobów walcowanych, co było wynikiem wznowienia produkcji przez zakład NOVÁ HUŤ w Ostrawie. W trakcie trzech kwartałów 2025 roku wyprodukowano niespełna 1,78 mln ton stali surowej, co oznacza spadek produkcji o ok. -4,5% r/r. Obniżenie wyników zanotowano także dla surowego żelaza (z 1,50 mln ton do 1,43 mln ton) oraz wyrobów płaskich (z 388 tys. ton do 381 tys. ton). Wzrosty rezultatów odnotowano natomiast w produkcji innych wyrobów gotowych, w tym w największym stopniu w produkcji rur (wzrost z 166 tys. ton do 242 tys. ton, tj. o blisko +46% r/r), a także jedynie w minimalnym stopniu dla wyrobów długich oraz dla materiałów walcowanych. Równocześnie o ok. -5,0% zmniejszyło się jawne zużycie stali w gospodarce (z 4,39 mln ton w trakcie trzech kwartałów 2024 roku do 4,17 mln ton w analogicznym okresie 2025 roku). W trakcie trzech kwartałów 2025 roku eksport stali i wyrobów stalowych wyniósł 2,59 mln ton (wzrost ok. +12,2% r/r, tj. o +0,28 mln ton). Zarazem import do Czech wzrósł do 5,65 mln ton (wzrost ok. +12,3% r/r, tj. o +0,62 mln ton).<sup>27</sup>

### Czeski sektor automotive

Stagnacja w 2025 roku produkcji sektora automotive w Czechach: wyprodukowano łącznie 1 453,5 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (samochodów osobowych oraz ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza spadek o -0,4% względem analogicznego okresu 2024 roku. W tym czasie wyprodukowano 1 445,8 tys. aut osobowych, tj. ograniczono produkcję o -0,5% r/r (przy dominującym udziale tej kategorii na poziomie 99,5% w całości produkcji pojazdów silnikowych). Zarazem nastąpił wysoki spadek produkcji motocykli (-23,9% r/r, do niespełna 0,7 tys. sztuk) oraz w nieco mniejszej skali

<sup>24</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu ([mipo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/1/Mesicni-statistika-uhli-2025.pdf](https://mipo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/1/Mesicni-statistika-uhli-2025.pdf)) – aktualizacja z 30.01.2026 r.

<sup>25</sup> [https://karvinsky.denik.cz/zpravy\\_region/dolu-csm-uhli-vyjede-posledni-vozik-okd-tezba-cesko-skoncila-karvinsko-2026.html](https://karvinsky.denik.cz/zpravy_region/dolu-csm-uhli-vyjede-posledni-vozik-okd-tezba-cesko-skoncila-karvinsko-2026.html)

<sup>26</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu ([mipo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/1/Mesicni-statistika-uhli-2025.pdf](https://mipo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/1/Mesicni-statistika-uhli-2025.pdf)) – aktualizacja z 30.01.2026 r.

<sup>27</sup> [Ocelarskaunie.cz/statistiky/cr/](https://ocelarskaunie.cz/statistiky/cr/) - Data o výrobě a obchodu s ocelí v ČR, Statistika za 1. – 3. čtvrtletí roku 2025

samochodów ciężarowych (-11,4% r/r, do ponad 1,3 tys. sztuk). Zwiększyła się natomiast produkcja autobusów (o +25,9% r/r, tj. do 5,7 tys. sztuk). Należy zauważyć, że po spadku w I kwartale 2025 roku (-7,1% r/r), minimalnym wzroście w II kwartale ub.r. (+0,3% r/r), w III kwartale ub.r. nastąpił istotny wzrost produkcji o +6,0% r/r (m.in. efekt niskiej bazy z 2024 roku), a w IV kwartale ub.r. ponownie niski wzrost (+0,3% r/r). Oznacza to już trzeci kwartał z rzędu braku spadków w ujęciu r/r, przy stabilizacji lub nieznacznym zwiększeniu produkcji. Ostatni kwartał 2025 roku charakteryzował się wzrostem dla każdej z kategorii pojazdów silnikowych, tj. zwiększeniem produkcji: samochodów osobowych (+0,2% r/r, do 356,4 tys. sztuk), samochodów ciężarowych (+18,7% r/r), autobusów (+21,0% r/r) oraz motocykli (+45,3% r/r).

Decydującymi czynnikami dla słabszych wyników przemysłu motoryzacyjnego w 2025 roku były zwłaszcza: import samochodów z Chin, ograniczony popyt w Europie, wzrost barier celnych w wymianie międzynarodowej, co wysoce zależnej od eksportu branży wyraźnie blokuje możliwości rozwoju produkcji.<sup>28</sup>

#### Czeski sektor chemiczny

Wzrost produkcji przemysłu chemicznego w Czechach w IV kwartale 2025 roku o +4,8% r/r (dane skorygowane kalendarzowo, ceny bieżące), wobec wzrostu o +2,1% r/r w III kwartale 2025 roku oraz o +0,1% r/r w IV kwartale 2024 roku.<sup>29</sup> Pozytywne wyniki innych branż, które wspiera przemysł chemiczny, a także nieco lepsze oczekiwania i dane dotyczące produkcji przemysłowej oraz popytu w Europie, pozwoliły na okresowy wzrost aktywności branży (ale nie na odpracowanie strat z lat 2022-2023). Nie zmienia to trudnej sytuacji sektora w Unii Europejskiej, przy silnej konkurencji m.in. ze strony podmiotów z Azji. Podjęte środki ochronne są w dużej mierze niewystarczające, co może budzić uzasadnione obawy o dalsze losy branży.

#### Czeski sektor budowlany

Wzrost produkcji budowlanej w IV kwartale 2025 roku o +8,8% r/r (dane skorygowane sezonowo i kalendarzowo, ceny bieżące), po jej zwiększeniu o +16,3% r/r w III kwartale 2025 roku i o +5,4% r/r w IV kwartale 2024 roku. Podmioty zajmujące się budową budynków w trakcie kolejnych kwartałów ub.r. odnotowały wysoki przyrost produkcji (kolejno odpowiednio o: +10,4% r/r, +11,7%, +15,0% r/r oraz +9,2% r/r). Nieco dynamiczniejszy wzrost odnotowali wykonawcy robót inżynieryjno-budowlanych (zwiększenie odpowiednio o: +10,8% r/r, +16,7% r/r, +18,6% r/r oraz +8,1% r/r). Oba obszary produkcji budowlanej wykazują pozytywne wyniki kwartalne w ujęciu r/r od III kwartału 2024 roku.<sup>30</sup>

### 3.2.5. Infrastruktura kolejowa

Realizowane w 2025 roku na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej oraz planów utrzymaniowo-naprawczych były jedną z istotnych przyczyn mających wpływ na działalność przewozową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. W 2026 roku przewiduje się dalszy wzrost uciążliwości zamknięć torowych dla ruchu towarowego. Prawdopodobnie nie będzie on tak wyraźny, jak wzrost odnotowany w 2025 roku w stosunku do roku 2024, jednak wciąż obserwowalny a aktualnie posiadane informacje dotyczące planowanych inwestycji infrastrukturalnych praktycznie wykluczają możliwość spadku uciążliwości.

### 3.2.6. Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK.

### 3.2.7. Opis strategii i perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym

#### Strategia Restrukturyzacyjna Grupy Kapitałowej PKP CARGO na lata 2025-2031

Strategia Restrukturyzacyjna, zatwierdzona przez Radę Nadzorczą Spółki w dniu 28 kwietnia 2026 roku, zakłada systematyczny rozwój Grupy oparty o inicjatywy strategiczne i kluczowe projekty, ukierunkowane na odzyskanie stabilności finansowej oraz przywrócenie trwałej rentowności działalności operacyjnej.

Priorytetem Strategii Restrukturyzacyjnej jest realizacja planowanych środków restrukturyzacyjnych oraz skuteczne zawarcie i realizacja układu z Wierzycielami, a zaproponowane inicjatywy będą stanowiły punkt wyjścia do rozmów z Wierzycielami, w szczególności w zakresie form, terminów oraz wartości przyszłych spłat w ramach zawieranych uгод.

<sup>28</sup> AutoSap (<https://autosap.cz/en/data-and-statistics/manufacture-and-sale-of-vehicles/>) - dane narastające za grudzień 2025 r.)

<sup>29</sup> Czeski Urząd Statystyczny / Industrial production index / Manufacture of chemicals and chemical products – publikacja danych w dn. 06.02.2026 r.

<sup>30</sup> Czeski Urząd Statystyczny / Construction production index – publikacja danych w dn. 06.02.2026 r.

Równolegle Strategia Restrukturyzacyjna koncentruje się na rozwoju oferty produktowej w perspektywicznych segmentach rynku, podnoszeniu efektywności kosztowej i procesowej, a także wdrażaniu inicjatyw wspierających transformację biznesową i poprawę płynności w całej Grupie Kapitałowej, stąd określa ona kluczowe działania optymalizacyjne, operacyjne i organizacyjne, których celem będzie trwała poprawa efektywności operacyjnej oraz konkurencyjności Grupy na rynku przewozów towarowych.

Kluczowe sześć filarów Strategii Restrukturyzacyjnej to:

1. rozwój organiczny - stopniowa poprawa wyników poprzez reorganizację wewnętrzną i optymalizację procesów oraz działania akwizycyjne w przypadku poprawy sytuacji finansowej,
2. wzrost i odzyskanie utraconych udziałów rynkowych - skoncentrowanie się na segmentach o wysokim potencjale wzrostu, w szczególności przewozach specjalistycznych oraz intermodalnych,
3. efektywne zarządzanie taborem - racjonalizacja nakładów remontowych i zwiększenie dostępności eksploatacyjnej taboru, w celu poprawy efektywności operacyjnej,
4. zbycie aktywów nieoperacyjnych - sprzedaż nadmiarowych aktywów nieoperacyjnych w postaci taboru oraz nieruchomości, które nie są kluczowe dla działalności podstawowej Grupy,
5. redukcja kosztów - zwiększenie efektywności pracy oraz lepsze wykorzystanie zasobów oraz usprawnienie procesów operacyjnych,
6. synergie w Grupie - uporządkowanie ról i funkcji w ramach Grupy, tworzenie centrów kompetencji, wspólnej oferty produktowej oraz eliminacja „kanibalizmu” wewnętrznego między spółkami Grupy.

Strategia Restrukturyzacyjna określa również dziewięć inicjatyw strategicznych:

- Inicjatywa 1 – Stymulacja sprzedaży służąca podniesieniu efektywności sprzedaży PKP CARGO, cele strategiczne - zwiększenie przychodów i marż przewozowych;
- Inicjatywa 2 – Ekspansja zagraniczna - wykorzystanie wszystkich posiadanych zasobów i przewag rynkowych PKP CARGO w obszarze świadczenia usług przewozowych na rynkach zagranicznych, cele strategiczne - rozwój sprzedaży przewozów na rynkach zagranicznych;
- Inicjatywa 3 – Zwiększenie sprawności operacyjnej - poprawa efektywności operacyjnej PKP CARGO w obszarze procesów przewozowych, cele strategiczne – pozytywny wpływ na wynik EBITDA;
- Inicjatywa 4 – Poprawa efektywności drużyn trakcyjnych - dostosowanie poziomu zatrudnienia w PKP CARGO do poziomu rynkowego, cele strategiczne – pozytywny wpływ na wynik EBITDA;
- Inicjatywa 5 – Zarządzanie informacjami - automatyzacja i digitalizacja procesów operacyjnych oraz wprowadzenie zintegrowanego systemu IT, ujednoczenie raportowania zarządczego w ramach Grupy, dające możliwość pozyskania informacji niezbędnych do podejmowania decyzji zarządczych, cele strategiczne - integracja i rozwój systemów IT w kierunku Business Intelligence;
- Inicjatywa 6 – Optymalizacja majątku - pozyskanie dodatkowych środków poprzez sprzedaż posiadanych aktywów nieoperacyjnych (nieruchomości i taboru), cele strategiczne – pozytywny wpływ na wynik EBITDA;
- Inicjatywa 7 – Optymalizacja zatrudnienia w obszarze administracyjnym – optymalizacja zasobów niezbędnych do realizacji usług administracyjnych i wsparcia biznesowego, cele strategiczne – pozytywny wpływ na wynik EBITDA;;
- Inicjatywa 8 – Ustrukturyzowanie Grupy Kapitałowej - przyporządkowanie kompetencji biznesowych do konkretnych podmiotów w Grupie Kapitałowej, cele strategiczne - identyfikacja i sprzedaż wybranych podmiotów z Grupy Kapitałowej, uporządkowanie obszaru sprzedaży w Grupie Kapitałowej oraz uporządkowanie obszaru intermodalnego i terminalowego w Grupie Kapitałowej;
- Inicjatywa 9 – Project Management Office - PMO - przeprowadzenie operacjonalizacji strategii i powołanie jednostki PMO nadzorującej wdrożenie strategii w organizacji, cele strategiczne - operacjonalizacja strategii oraz monitorowanie jej wdrożenia.

Wpływ inicjatyw strategicznych określonych w Strategii Restrukturyzacyjnej na wyniki Grupy Kapitałowej:

- przychody Grupy PKP CARGO w latach 2025-2031 rosną w średniorocznym tempie CAGR 6,4%;
- na skutek wdrożonych inicjatyw strategicznych marża EBITDA wzrasta do 26% w 2031 roku;
- w 2031 roku możliwe będzie osiągnięcie zysku EBITDA na poziomie ok. 1 507 mln zł,
- Grupa od 2026 roku odzyskuje rentowność na poziomie wyniku netto;
- udział kosztów świadczeń pracowniczych w kosztach ogółem ulegnie znaczącej redukcji – z obecnych ok. 43% do ok. 32%;
- marża zysku netto dynamicznie wzrasta do 9% w 2027 roku, następnie stabilnie rośnie do ok. 12% w roku 2031;
- od 2026 roku Grupa generuje dodatnie przepływy środków pieniężnych.
- 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;
- prognoza zakłada stopniową odbudowę udziału PKP CARGO w rynku do 32% w 2031 roku.

Strategia Restrukturyzacyjna zakłada kluczowe działania strategiczne, tj.:

- rozbudowę oferty intermodalnej i operatorskiej;
- intensyfikację sprzedaży w korytarzach międzynarodowych na kluczowych korytarzach wzrostu m.in. Bałtyk-Adriatyk, Nowy Jedwabny Szlak, relacje Polska – CEE;
- optymalizację procesów i kosztów w ramach całej Grupy – wprowadzenie zarządzania segmentowego, optymalizację procesów wewnętrznych oraz centralizację wybranych funkcji;
- rozwój usług dodanych w terminalach i bocznicach - rozszerzenie oferty terminalowej o magazynowanie, cross-docking, usługi celne; bocznicę – kompleksowa obsługa klienta obejmująca manewry, przewozy i dodatkowe usługi techniczne;
- usprawnienie systemów IT do zarządzania zasobami i relacjami z klientami, automatyzację procesów;
- zawarcie i skuteczną realizację układu z Wierzycielami w PKP CARGO i PKP CARGOTABOR.

Fundamenty rozwoju Grupy PKP CARGO:

- kapitał ludzki i zaangażowanie pracowników – motywacja, rozwój kompetencji, bezpieczeństwo pracy;
- zaufanie właścicieli i akcjonariuszy – transparentność oraz stabilność wyników;
- interes publiczny i odpowiedzialność społeczna – rola w systemie transportowym i jej wpływ na gospodarkę;
- relacje z klientami i partnerami biznesowymi – długoterminowa współpraca z dostawcami i odbiorcami;
- adaptacyjność i ciągłe doskonalenie – reakcja na zmiany rynkowe, transformacja energetyczna, cyfryzacja.

Przyjęta Strategia Restrukturyzacyjna zakłada możliwości przewyższenia aktualnych barier oraz określa kierunki działań naprawczych poprzez:

- głębokie cięcie kosztów i optymalizację zatrudnienia, zmianę ZUZP oraz wdrożenie nowego systemu motywacyjnego;
- redukcję zadłużenia i poprawę płynności poprzez zawarcie i skuteczną realizację Propozycji Układowych, ograniczenie wydatków inwestycyjnych, dokapitalizowanie lub pomoc rządowa, zbycie nadmiarowych i nierentownych nieruchomości i taboru;
- reorganizację struktury Grupy i skupienie na core-business, scalenie działalności naprawczej i logistycznej w ramach Grupy, zbycie części spółek zależnych nierokujących bądź niezwiązanych bezpośrednio z przewozami towarowymi;
- inwestycje w digitalizację i efektywność operacyjną, automatyzacja i integracja systemów planowania oraz realizacji przewozów, ujednoczenie infrastruktury IT, cyfryzacja usług dla klientów;
- dywersyfikację rynku i oferty, odejście od węgla oraz rozwój segmentu przewozów intermodalnych, odbudowa relacji z utraconymi klientami, niezbędne będą inwestycje w infrastrukturę i sprzęt związany z intermodalem, kompleksowa oferta door-to-door oraz last mile;
- wzmocnienie pozycji PKP CARGO INTERNATIONAL na rynkach zagranicznych, współpraca z kolejami państw ościennych oraz integracja z ekosystemem logistycznym (porty morskie, duże terminale lądowe, operatorzy intermodalni);
- wsparcie właściciela i otoczenia regulacyjnego zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym.

Zatwierdzona Strategia Restrukturyzacji stwarza fundamenty pod przyszłą Strategię Rozwoju, rozszerzając plany Grupy o inicjatywy prorozwojowe obejmujące m.in. projekty kapitałowe, finansowanie zewnętrzne oraz potencjalne akwizycje.

### Strategia ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028

Strategia ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028 określa cele strategiczne związane ze zrównoważonym rozwojem w odniesieniu do istotnych świadczonych usług. PKP CARGO planuje oferować zrównoważony transport kolejowy, oparty o transport intermodalny – segment ten jest w organizacji systematycznie rozwijany. Strategia ESG określa osiem celów operacyjnych odnoszących się do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem:

- włączenie kryteriów ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy;
- ograniczenie zużycia zasobów i wdrożenie zasady gospodarki o obiegu zamkniętym;
- wzmocnienie kapitału ludzkiego poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy;
- dążenie do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego;
- budowa świadomości korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym w łańcuchu wartości;
- budowa zrównoważonej oferty usługowej, opierającej się o działania na rzecz ESG;
- pogłębienie dialogu z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa,
- optymalizacja procesów biznesowych i przewozów pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych.

## 4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 4.1. Otoczenie makroekonomiczne

Zgodnie z projekcją Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) ze stycznia 2026 roku wzrost globalnego PKB w 2026 roku wyniesie ok. +3,3% r/r, a w przyszłym 2027 roku ok. +3,2% r/r (tj. będzie na poziomie zbliżonym do szacunku za 2025 rok i wyniku z 2024 roku, to jest przy wzroście światowej gospodarki o ok. +3,3% r/r). Stabilizacja tempa rozwoju światowej gospodarki będzie wynikać z równoważenia negatywnych zjawisk (m.in. postępująca częściowa deglobalizacja, wzrost ceł i ograniczeń handlowych), przez rozwój technologiczny, wsparcie fiskalne i monetarne, a także zdolności dostosowania się sektora prywatnego do szybko zmieniających się warunków rynkowych. Analitycy IMF spodziewają się spadku inflacji z szacowanych +4,1% r/r w 2025 roku, przez +3,8% r/r w 2026 roku, do +3,4% r/r w 2027 roku. W 2025 roku estymacja tempa wzrostu w dynamicznie rozwijających się gospodarkach azjatyckich wyróżnia się na tle wyników pozostałych obszarów gospodarczych (w tym m.in. w Indiach +7,3% r/r oraz w Chinach +5,0% r/r), kolejne dwa lata przyniosą niewielkie spowolnienie wzrostu tych państw (korekta o niespełna -1,0 pp. r/r). W krajach wysokorozwiniętych, zgodnie z szacunkami, tempo wzrostu PKB w 2025 roku wyniosło +1,7% r/r (wobec +1,8% r/r w 2024 roku), by w kolejnych latach osiągnąć odpowiednio +1,8% r/r i +1,7% r/r. W 2025 roku w Stanach Zjednoczonych wzrost PKB wyniósł ok. +2,1% r/r, a w strefie euro +1,4% r/r (w obu obszarach należy spodziewać się zbliżonej dynamiki w latach 2026-2027). W Niemczech PKB w 2025 roku zwiększył się o ok. +0,2% r/r, a następnie zgodnie z prognozami osiągnie +1,1% r/r w 2026 roku i +1,5% r/r w 2027 roku, co będzie związane z poluzowaniem polityki fiskalnej i powinno sprzyjać zwiększeniu dynamiki PKB Polski, z uwagi na silne powiązania gospodarcze. Wzrost gospodarczy dla Polski jeszcze w bieżącym roku powinien ulec przyśpieszeniu (+3,5% r/r, wobec szacowanych +3,3% r/r w 2025 roku), ale już w 2027 roku zgodnie z prognozami IMF należy oczekiwać obniżenia dynamiki do +2,7% r/r.<sup>31</sup>

Ceny towarów i usług konsumpcyjnych (HICP) w Unii Europejskiej w 2025 roku były wyższe o +2,5% r/r (po wzroście o +2,6% r/r w 2024 roku). Wzrost cen r/r odnotowano we wszystkich państwach UE, w tym w największym stopniu w Estonii (+4,8% r/r), na Węgrzech i w Chorwacji (po +4,4% r/r) oraz na Słowacji (+4,2% r/r). W Polsce wzrost wyniósł +3,3% r/r (wobec +3,7% r/r w 2024 roku). Wśród największych gospodarek Unii Europejskiej ceny rosły najszybciej w Hiszpanii (+2,7% r/r) oraz w Niemczech (o +2,3% r/r).<sup>32</sup>

Napięcia na rynkach światowych, brak pokojowego zażegnania licznych konfliktów zbrojnych, w tym wojny w Ukrainie oraz konfrontacyjna polityka światowych mocarstw, w tym także w stosunku do Unii Europejskiej, zauważalnie obniżają aktywność przemysłu w Europie. Osią sporów pozostaje otwarty konflikt pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami, który silnie oddziałuje na inne gospodarki w ujęciu globalnym, dodatkowo generując liczne perturbacje w obszarach, gdzie dwa najważniejsze organizmy gospodarcze posiadają rozbieżne interesy.

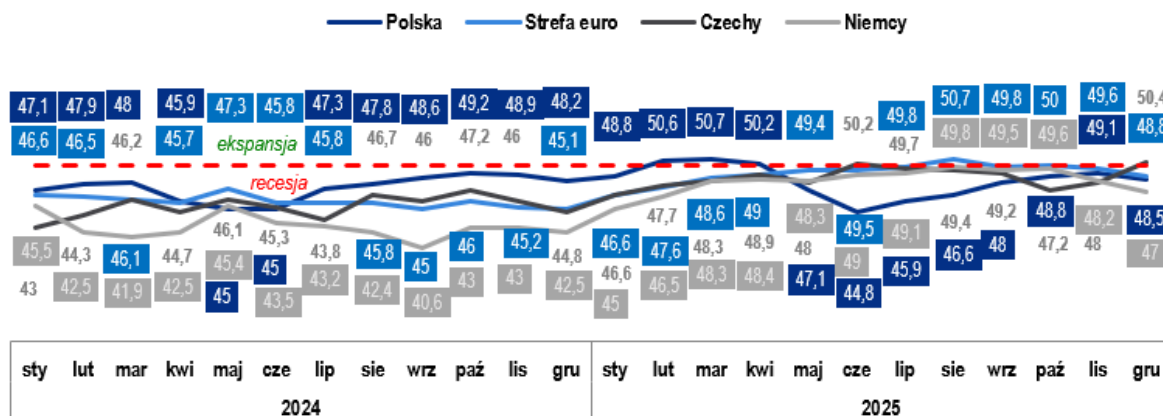
Choć istnieje odczuwalny optymizm co do możliwości wzrostu europejskiej gospodarki i notowań indeksu PMI w 2026 roku, to wciąż występuje brak oznak realnego ożywienia w przetwórstwie przemysłowym, co wskazuje na liczne problemy sektora w Europie. Indeks HCOB Eurozone Manufacturing PMI, będący barometrem koniunktury w sektorze produkcji w strefie euro w grudniu 2025 roku obniżył się do poziomu 48,8 pkt., co wskazuje na dalsze pogorszenie sytuacji w przemyśle wytwórczym strefy euro (tj. wynik poniżej 50,0 pkt.), po stosunkowo stabilnych rezultatach od kwietnia ub.r. (kiedy to indeks nie obniżał się poniżej poziomu 49,0 pkt.). W grudniu 2025 roku wskaźnik PMI niemieckiego sektora przemysłowego zmalał do 47,0 pkt. Choć oba indeksy w trakcie ub.r. uległy zauważalnej poprawie w stosunku do grudnia 2024 roku (odpowiednio +3,7 pp. oraz +4,5 pp.), to istnieją poważne strukturalne problemy w europejskiej gospodarce, które skutecznie wraz z wysoce nieprzyjawnym otoczeniem międzynarodowym hamują ekspansję przemysłu Unii Europejskiej, a w konsekwencji redukują wykorzystanie mocy wytwórczych m.in. dla polskich producentów.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> [www.imf.org/en/publications/weo/issues/2026/01/19/world-economic-outlook-update-january-2026?cid=bl-com-WEOET2026003](http://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2026/01/19/world-economic-outlook-update-january-2026?cid=bl-com-WEOET2026003)

<sup>32</sup> Główny Urząd Statystyczny ([ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\\_spoleczeno-gospodarcza\\_kraju\\_2025.pdf](http://ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczeno-gospodarcza_kraju_2025.pdf), str. 122)

<sup>33</sup> IHS Markit ([www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases](http://www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące)

Rysunek 4 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Markit IHS

W trakcie 11 miesięcy 2025 roku w większości państw Unii Europejskiej obroty towarowe handlu zagranicznego (wyrażone w euro) były wyższe niż rok wcześniej, przy czym dla eksportu dóbr wzrost zanotowano w dwudziestu jeden krajach, a importu dla dwudziestu trzech państw Wspólnoty.<sup>34</sup>

Obecna stagnacja dla wzrostu gospodarczego na relatywnie niskim poziomie w ujęciu globalnym jest wynikiem licznych ograniczeń w handlu międzynarodowym. Polska gospodarka, a także m.in. czeska jako byty silnie związane z międzynarodową wymianą gospodarczą, w znaczącym stopniu odczuwają kolejne zmiany zawężające pola współpracy (z uwagi na wciąż stosunkowo wysoki udział przemysłu i jego produkcji w wymianie). Niesprzyjające stabilizacji sytuacji są działania eskalujące konflikty, a także generowanie nowych obszarów sporu, które zaogniają tylko antagonizmy. Niestabilność jest przyczynkiem do wstrzymania przez biznes działań, co w wymiernym stopniu hamuje tempo przyszłego rozwoju. Jednakże część działań po stronie fiskalnej i monetarnej wzmacnia impulsy do ekspansji, co może przerodzić się w umiarkowane, ale i trwałe ożywienie.



#### 4.1.1. Przemysł i gospodarka w Polsce

Wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w 2025 roku o +3,1% r/r (wobec wzrostu o +0,6% r/r w 2024 roku). Pozytywny wynik przetwórstwa przemysłowego (odpowiadającego za ponad 4/5 obrotów sektora), które uzyskało wzrost o +3,4% r/r, a także sekcji dostawy wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja (wzrost o +4,5% r/r), pozwoliły na zauważalny wzrost produkcji branży. Spadki (choć nieznaczne) odnotowały sekcje: wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (-1,8% r/r) oraz górnictwo i wydobywanie (-1,5% r/r).<sup>35</sup>

Wzrost produkcji r/r w 2025 roku odnotowano w 23 działach przemysłu (spośród 34 działów), w tym m.in.: produkcji wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+1,2%), papieru i wyrobów z papieru (+1,6%), mebli (+2,3%), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+2,9%), wyrobów z drewna (+4,7%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+5,9%), metali (+5,9%) oraz wyrobów z metali (+6,1%). Zmniejszenie aktywności r/r zanotowano w 11 działach przemysłu, w tym m.in. w tak kluczowym dla Grupy PKP CARGO dziale jak produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (-1,9%). Zmniejszenie produkcji wystąpiło jednak przede wszystkim dla całej sekcji górnictwo i wydobywanie (-5,3%), która składa się m.in. z działu wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (spadek o -11,7% r/r).<sup>36</sup>

Wzrost PKB w 2025 roku według wstępnego szacunku GUS wyniósł +3,6% r/r (wobec +3,0% r/r w 2024 roku).<sup>37</sup>

<sup>34</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\_spoleczno-gospodarcza\_kraju\_2025.pdf; str. 128)

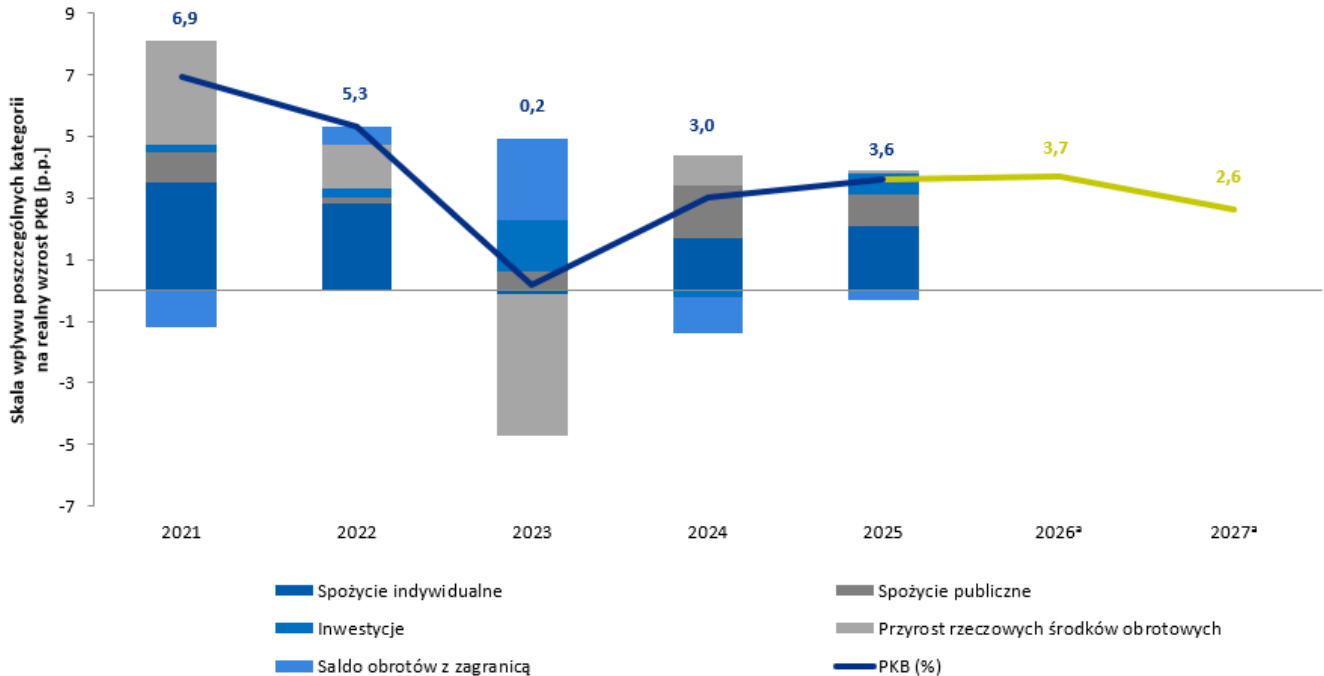
<sup>35</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\_spoleczno-gospodarcza\_kraju\_2025.pdf, w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

<sup>36</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\_spoleczno-gospodarcza\_kraju\_2025.pdf, w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób oraz Biuletyn Statystyczny Nr 12/2025 - tabela 46)

<sup>37</sup> Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/roczne-rachunki-narodowe//produkt-krajowy-brutto-w-2025-r-szacunek-wstepny,2,15.html)

Dynamika wzrostu PKB niewyrównanego sezonowo dla Polski w ujęciu r/r w IV kwartale 2025 roku osiągnęła +4,0% r/r (wobec +3,5% r/r w IV kwartale 2024 roku i +3,8% r/r w III kwartale ub.r.).<sup>38</sup>

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2021-2025 wraz z jego dekompozycją a także prognoza na lata 2026-2027 - dane niewyrównane sezonowo.



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2026-2027 (listopad 2025 roku)

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

Ceny towarów i usług konsumpcyjnych w 2025 roku wzrosły o +3,6% r/r (bez zmian do 2024 roku).<sup>39</sup> Zarazem odnotowano zmniejszenie cen produkcji sprzedanej przemysłu o -1,6% r/r (wobec spadku o -6,8% r/r w 2024 roku), przy wzroście cen produkcji budowlano-montażowej, tj. o +3,2% r/r (wobec wzrostu o +6,0% r/r w 2024 roku).<sup>40</sup>

Znaczne wahania odczytów notowań wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI w trakcie 2025 roku – indeks PMI w styczniu 2025 roku i ponownie od maja ub.r. kształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Od lutego do kwietnia wskaźnik znajdował się powyżej progu, kiedy to po osiągnięciu 48,8 pkt. w styczniu, następnie osiągnął wynik odpowiednio: 50,6 pkt., 50,7 pkt. i 50,2 pkt. Jednak wyniki z kolejnych miesięcy 2025 roku wyraźnie rozczarowały, gdyż indeks kształtował się na poziomie od 44,8 pkt. w czerwcu do 49,1 pkt. w listopadzie (kończąc rok spadkiem do 48,5 pkt.). Przetwórstwo przemysłowe w Europie Zachodniej niestety nie zdołało na stałe przebić granicy 50 pkt. i powrócić do ekspansji rynku, a spadki z grudnia, choć niezbyt głębokie, wskazują na liczne problemy strukturalne dla europejskiego przetwórstwa przemysłowego, które do tej pory nie zostały przezwyciężone. Średni wynik miesięcznego wskaźnika w ujęciu kwartalnym od początku 2025 roku to odpowiednio: 50,0 pkt., 47,4 pkt., 46,8 pkt. oraz 48,8 pkt. Choć nastąpiła zauważalna poprawa wyników w ostatnich miesiącach ub.r. to jej skala i tempo zmian są zbyt powolne. Polscy przedsiębiorcy pomimo wszystko spoglądają w przyszłość z rosnącym optymizmem, tj. oczekują wyraźnej poprawy koniunktury w 2026 roku, czego wyraz dali w badaniach, w których to w grudniu ub.r. „Wskaźnik przyszłej produkcji” zanotował drugi pod względem wielkości zmiany przyrost w okresie ostatnich pięciu lat.<sup>41</sup>

Postępująca poprawa w trakcie roku i pogorszenie odczytów indeksu koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) w ostatnim kwartale 2025 roku. Notowania wskaźnika od grudnia 2024 roku poprawiły się z -13,0 do -6,2 w kwietniu 2025 roku,

<sup>38</sup> Główny Urząd Statystyczny ([new.stat.gov.pl/portal/publikacje/szybki-szacunek-produktu-krajowego-brutto-za-4-kwartal-2025](http://new.stat.gov.pl/portal/publikacje/szybki-szacunek-produktu-krajowego-brutto-za-4-kwartal-2025))

<sup>39</sup> Główny Urząd Statystyczny ([ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\\_spoeczno-gospodarcza\\_kraju\\_2025.pdf](http://ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoeczno-gospodarcza_kraju_2025.pdf), str. 42)

<sup>40</sup> Główny Urząd Statystyczny ([ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\\_spoeczno-gospodarcza\\_kraju\\_2025.pdf](http://ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoeczno-gospodarcza_kraju_2025.pdf), str. 51 i 53)

<sup>41</sup> IHS Markit ([www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases](http://www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące)

by ponownie pogorszyć się do -7,7 w czerwcu i lipcu, a następnie odnotować zauważalną poprawę do -5,6 w sierpniu ub.r. (najlepszy wynik od września 2021 roku) i zanotować kolejny głęboki spadek do -11,6 w grudniu 2025 roku Średnia wartość wskaźnika za I kwartał 2025 roku (-8,0), została zauważalnie poprawiona przez średni wynik II kwartału (-6,8) i III kwartału (-6,6), ale w IV kwartale 2025 roku nastąpił wyraźny regres (-9,2). Oznacza to postępujący przyrost liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do grona przedsiębiorców oczekujących polepszenia warunków. Sytuacja pomimo niewielkiej poprawy względem końca 2024 roku pozostaje wciąż trudna, ograniczona ilość nowych zamówień, w powiązaniu ze słabym popytem zewnętrznym są źródłem wahań koniunktury oraz ograniczonego wykorzystania mocy produkcyjnych.<sup>42</sup>

Prognozy: projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego z listopada 2025 roku przewiduje wzrost dynamiki PKB w latach 2026-2027, przy jej obniżeniu w 2025 roku. Zgodnie z przewidywaniami analityków NBP wzrost PKB ma wynieść: +3,7% r/r w 2026 roku oraz +2,6% w 2027 roku. W latach 2026-2027 powinien nastąpić istotny spadek inflacji, gdyż ścieżka centralna projekcji przewiduje, że wzrost cen konsumpcyjnych wyniesie: +2,9% r/r w 2026 roku i +2,5% r/r w 2027 roku.<sup>43</sup>



#### 4.1.2. Przemysł i gospodarka w Czechach

Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach w IV kwartale 2025 roku spadła o -0,4% r/r (ceny bieżące, dane nieskorygowane), po obniżeniu wyniku o -0,1% r/r w III kwartale 2025 roku i wzroście o +0,5% r/r w IV kwartale 2024 roku. W IV kwartale 2025 roku odnotowano znaczne zmniejszenie wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (-21,3% r/r), a także m.in. spadek produkcji: papieru i wyrobów z papieru (-5,4% r/r) oraz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (-2,7% r/r). W tym czasie nastąpił m.in. wzrost produkcji sprzedanej: metali (+1,0% r/r), maszyn i urządzeń (+2,6% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+2,1% r/r), drewna i wyrobów z drewna (+5,5% r/r) oraz wyrobów z metali (+8,8% r/r).<sup>44</sup>

Wartość nowych zamówień w IV kwartale 2025 roku wzrosła o +8,9% r/r (ceny bieżące, dane nieskorygowane), po wzroście o +2,9% r/r w III kwartale 2025 roku oraz +1,2% r/r w IV kwartale 2024 roku. Wzrost wynikał ze znacznego zwiększenia wartości zamówień zagranicznych (+15,4% r/r), który zauważalnie zniwelował wpływ spadku wartości zamówień krajowych (-2,5% r/r).<sup>45</sup> Aktywny wzrost zamówień zewnętrznych budzi nadzieje na stopniową odbudowę popytu w Europie Zachodniej, przy czym niestabilność wyników w tym obszarze jest wciąż widoczna. Równocześnie oczekuje się, że wynik IV kwartału 2025 roku na rynku wewnętrznym był jedynie zdarzeniem jednorazowym, które nie przełoży się na wyraźne osłabienie wcześniejszej tendencji wzrostowej.

Wzrost PKB skorygowanego o efekt cenowy i sezonowo w IV kwartale 2025 roku według wstępnego szacunku CZSO wyniósł +2,4% r/r (to już czwarty kwartał ze zmianą powyżej +2,0% r/r) oraz +0,5% kw./kw. Wzrost PKB r/r był głównie wspierany przez wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych oraz popyt zewnętrzny, przy zarazem negatywnym wpływie akumulacji.<sup>46</sup>

<sup>42</sup> Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62, kolumna C

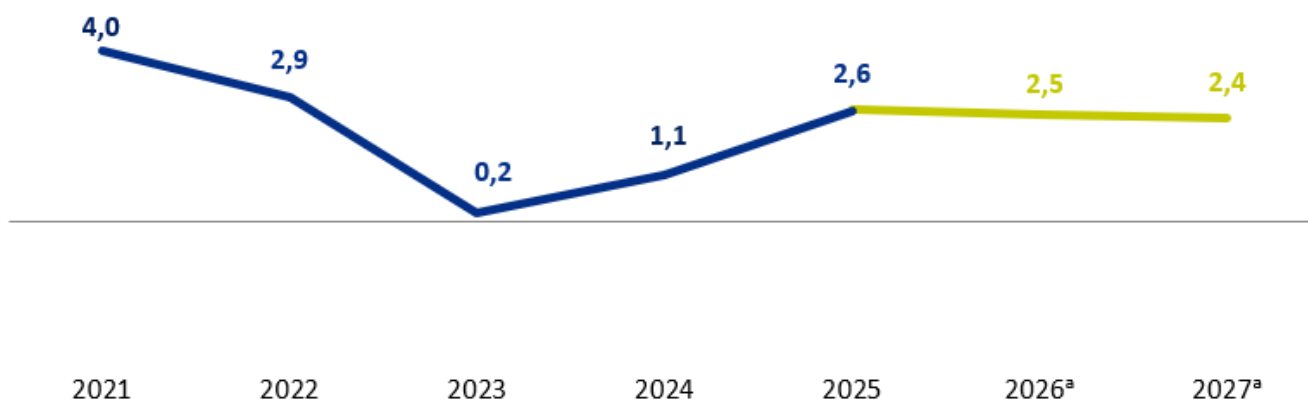
<sup>43</sup> Narodowy Bank Polski ([nbp.pl/raport-o-inflacji-listopad-2025-r/](http://nbp.pl/raport-o-inflacji-listopad-2025-r/))

<sup>44</sup> Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data - publikacja danych w dn. 06.02.2026 r.

<sup>45</sup> Czeski Urząd Statystyczny / New industrial orders by selected CZ-NACE divisions: unadjusted data - publikacja danych w dn. 06.02.2026 r.

<sup>46</sup> Czeski Urząd Statystyczny ([csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-4-quarter-of-2025](http://csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-4-quarter-of-2025))

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2021-2025 oraz prognoza na lata 2026-2027 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów (styczeń 2026 roku)

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

Inflacja w IV kwartale 2025 roku osiągnęła poziom +2,2% r/r (po wzroście o +2,5% r/r w III kwartale 2025 roku), co oznacza, że już od ośmiu kwartałów wzrost cen utrzymuje się poniżej prognozy +3,0% r/r.<sup>47</sup>

Prognozy Czeskiego Ministerstwa Finansów zgodnie z aktualizacją ze stycznia 2026 roku przewidują wzrost PKB (dane wyrównane sezonowo i skorygowane o ilość dni roboczych) o: +2,5% r/r w 2026 roku i +2,4% r/r w 2027 roku. W w/w okresie inflacja konsumencka CPI powinna utrzymywać się na poziomie nieprzekraczającym +2,5% r/r tj. zbliżonym do celu inflacyjnego.<sup>48</sup>

Zauważalny wzrost notowań Indeksu PMI w Czechach na koniec 2025 roku pomimo słabego popytu w krajach europejskich – indeks w grudniu 2025 roku osiągnął wartość 50,4 pkt., przekroczył więc poprzednie notowane dla ub.r. maksimum z czerwca, kiedy wyniósł 50,2 pkt. Z kolei średnia wartość wskaźnika w IV kwartale 2025 roku osiągnęła poziom 48,5 pkt. (wobec 47,5 pkt. w I kwartale, 49,0 pkt. w II kwartale oraz 49,4 pkt. w III kwartale ub.r.), a więc była zauważalnie poniżej oczekiwań, choć wskazywała na poprawiające się z miesiąca na miesiąc wyniki. Ponowne przebicie po pięciu miesiącach prognozy 50,0 pkt., oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, oznacza, że możliwa jest dalsza ekspansja, w przypadku poprawy w kolejnych miesiącach wyników kluczowych dla czeskiej gospodarki partnerów handlowych ze strefy euro. Jednakże wysokie wahania wyników indeksu i popytu w Europie Zachodniej, wskazują na niepewną sytuację i możliwy powrót do stagnacji przetwórstwa przemysłowego w Czechach.<sup>49</sup>

## 4.2. Działalność przewozowa

### 4.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku są realizowane przez 3 spółki należące do Grupy PKP CARGO, tj.: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego na koniec grudnia 2025 roku aktywną licencję na przewozy kolejowe rzeczy posiadały 134 podmioty (wobec 132 przewoźników na koniec grudnia 2024 roku).<sup>50</sup>

<sup>47</sup> vdb.czso.cz / Statistics > Prices, Inflation (Consumer price index according to ECOICOP - year-on-year index) – stan na 06.02.2026 roku

<sup>48</sup> <https://mf.gov.cz/en/fiscal-policy/macroeconomic-analysis/macroeconomic-forecast/2026/macroeconomic-forecast-january-2026-62669>

<sup>49</sup> Markit PMI ([www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases](http://www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases))

<sup>50</sup> Urząd Transportu Kolejowego (dane.utk.gov.pl/sts/rejestry/rejestr-licencjonowanyc/16733,Wykaz-przedsiębiorców-posiadających-licencje-przewoźnika-kolejowego-wydana-przez.html – stan po aktualizacji z dnia 12.12.2025 roku)

W 2025 roku w kolejowym transporcie towarowym w Polsce nadal widać było niekorzystne tendencje obserwowane w ostatnich latach, a przewieziona masa towarowa miała najniższy poziom od 2012 roku. W tym czasie wolumen na rynku kolejowych przewozów towarowych zmniejszył się o -5,7 mln ton r/r (-2,6% r/r do 217,8 mln ton), a zrealizowana praca przewozowa spadła o -2,0 mld tkm r/r (-3,5% r/r do 56,2 mld tkm).<sup>51</sup> Wyniki średniej odległości przewozów zmniejszyły się względem 2024 roku o -1,0%, osiągając poziom 258 km.

Najgorszym miesiącem dla transportu kolejowego w 2025 roku pod względem wykonania wolumenu był luty, kiedy kolej przewiozła niespełna 16,7 mln ton towarów, a dynamika spadku osiągnęła poziom -6,4% r/r (tj. -1,1 mln ton r/r). Największą ujemną dynamikę przewozów odnotowano w kwietniu ub.r. (-8,6% r/r), co przełożyło się na największy spadek wolumenu w ujęciu r/r (tj. o -1,6 mln ton). Najwyższą ilość przewiezionej masy towarowej zanotowano w październiku 2025 roku (jedyne miesiące z wynikiem powyżej 20 mln ton), kiedy to wolumen był bliski 20,4 mln ton, przy dodatniej dynamice przewozów (+1,7% r/r). Najwyższą dodatnią dynamikę w ujęciu r/r (przy realizacji 18,7 mln ton przewozów) odnotowano we wrześniu 2025 roku, co zaowocowało zwiększeniem wyniku o +4,1% r/r i największym przyrostem masy o ponad 0,7 mln ton. Była to pierwsza w 2025 roku poprawa miesięcznego wyniku w stosunku do poprzedniego roku (po 8 kolejnych miesiącach spadków). Poprawę zanotowano zarówno dla masy towarowej, jak i pracy przewozowej, co zostało utrzymane również w październiku i listopadzie 2025 roku. Grudzień 2025 roku przyniósł spadek rynku o -1,0% r/r w zakresie wolumenu, przy zachowaniu pozytywnego wyniku dla pracy przewozowej (wzrost o +2,1% r/r)<sup>52</sup>. Rodzi to nadzieje, że wraz ze spodziewanym stopniowym wzrostem koniunktury w 2026 roku, rynek w obszarze transportu towarów kolejową zacznie stopniową odbudowę wyników przewozowych.

Przewozy towarowe zrealizowane przez branżę kolejową w 2025 roku potwierdziły trudną sytuację sektora, która była związana z ograniczonym popytem na wyroby przemysłowe na zachodzie Europy, słabnącą wymianą globalną (m.in. ograniczeniami taryfowymi, kontyngentami) oraz turbulencjami w stosunkach międzynarodowych. Pozostałymi kluczowymi czynnikami prowadzącymi do redukcji przewozów w skali całego roku były m.in.: wojna w Ukrainie, poziom kosztów produkcji w Europie na tle konkurencji z Azji i Stanów Zjednoczonych, w tym niekonkurencyjne stawki za energię elektryczną oraz niestabilność warunków prowadzenia biznesu, co prowadziło do ograniczenia inwestycji prywatnych.

Analizując strukturę towarów przewożonych kolejowym transportem towarowym w Polsce w trakcie 2025 roku należy zauważyć, że wciąż największą przewożoną grupą towarową<sup>53</sup> był węgiel kamienny (którego udział stopniowo zmniejsza się w strukturze przewozów), który stanowił nadal 28,9% ogółu przewozów. W tym okresie odnotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w największych wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych<sup>54</sup>:

- węgiel kamienny (spadek o -0,02% r/r do 62,3 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (spadek o -5,7% r/r do 50,0 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (spadek o -0,2% r/r do 21 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (wzrost o +9,8% r/r do 10,5 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -3,7% r/r do 10,4 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -15,0% r/r do 8,7 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o -10,8% r/r do 5,1 mln ton),
- produkty rolnictwa (spadek o -27,9% r/r do 4,3 mln ton).

Największe zmniejszenie masy towarowej transportowanej kolejową w stosunku do wyników z 2024 roku zanotowano m.in. w przewozach: kruszyw, piasku i żwiru (-3,0 mln ton), produktów rolnictwa (-1,7 mln ton), koksu, brykietów, gazów (-1,5 mln ton), rudy żelaza (-0,6 mln ton), pozostałych ładunków (-0,5 mln ton), a także w mniejszym stopniu chemikaliów, produktów chemicznych (-0,4 mln ton). Zarazem na rynku w 2025 roku odnotowano istotny wzrost przewozów kolejowych r/r m.in.: metali, wyrobów metalowych (+0,9 mln ton) oraz pozostałych materiałów budowlanych (+0,3 mln ton). Pozostałe grupy towarowe tj. surowce wtórne, złom, drewno i wyroby oraz cement, wapno i gips odnotowały już mniejsze wzrosty średnio ok. +0,2 mln ton. Kolejowe przewozy węgla kamiennego w 2025 roku pozostały na poziomie porównywalnym z wynikami roku poprzedniego.<sup>55</sup>

<sup>51</sup> Urząd Transportu Kolejowego

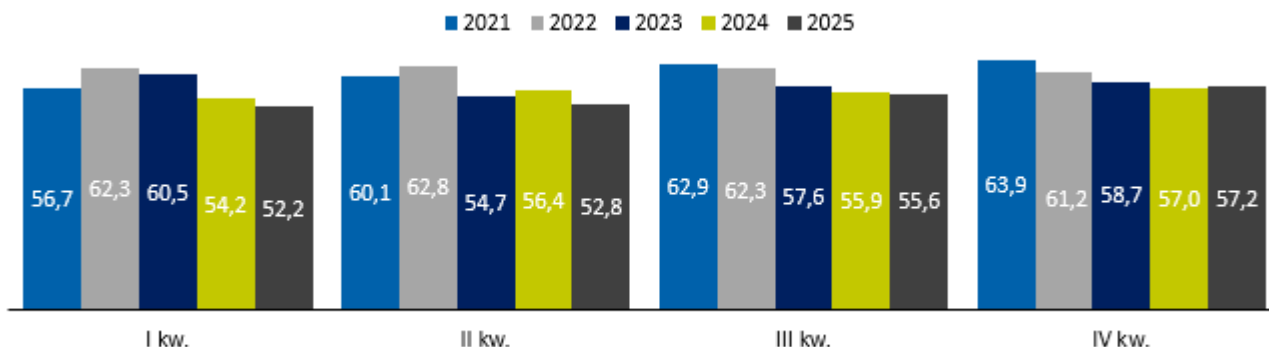
<sup>52</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>53</sup> Na podstawie klasyfikacji NST – dane Głównego Urzędu Statystycznego – dane za 12 miesięcy 2025 roku

<sup>54</sup> Główny Urząd Statystyczny

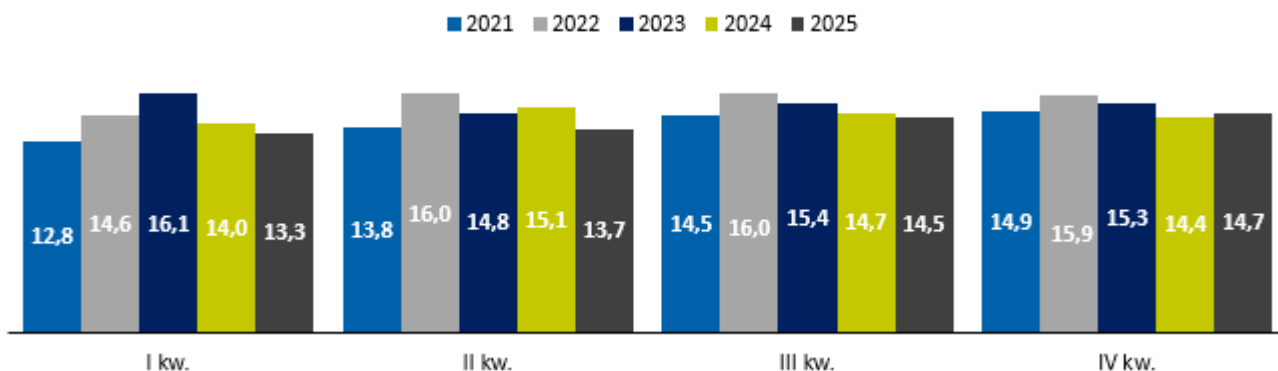
<sup>55</sup> Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 6 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2021-2025 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 7 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2021-2025 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

#### 4.2.2. Pozycja Grupy PKP CARGO i Spółki na rynku przewozów kolejowych w Polsce

W 2025 roku zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 34 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy towarowej przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (wobec 32 przewoźników w 2024 roku). W tym zestawieniu znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO Service Sp. z o.o.<sup>56</sup>

Grupa PKP CARGO<sup>57</sup> jest liderem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w 2025 roku wyniosły 27,7% (-1,4 pp. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 26,6% w pracy przewozowej (-1,5 pp. r/r).<sup>58</sup> Udziały rynkowe Jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w tym samym czasie wyniosły 26,6% (-1,4 pp. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 26,4% (-1,4 pp. r/r) w pracy przewozowej.<sup>59</sup>

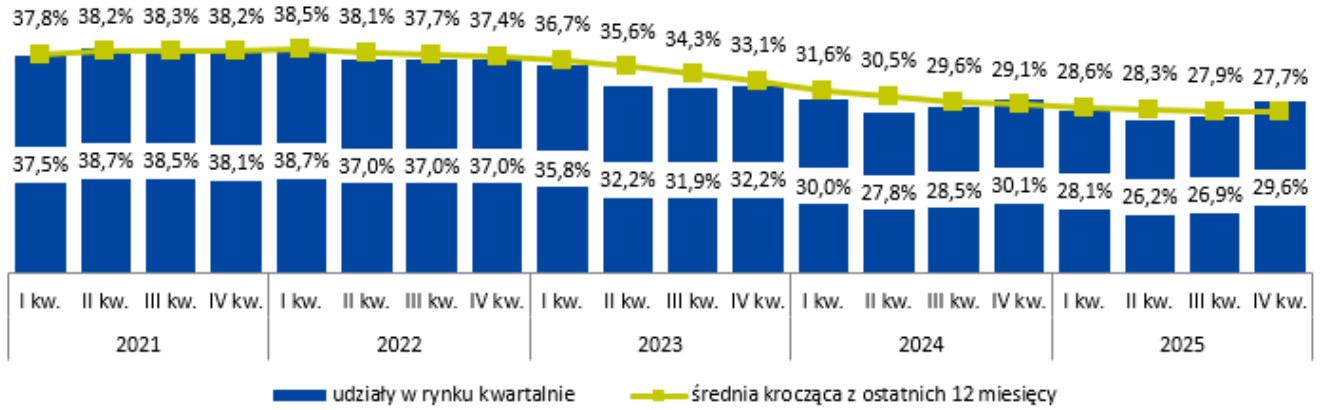
<sup>56</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>57</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

<sup>58</sup> Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

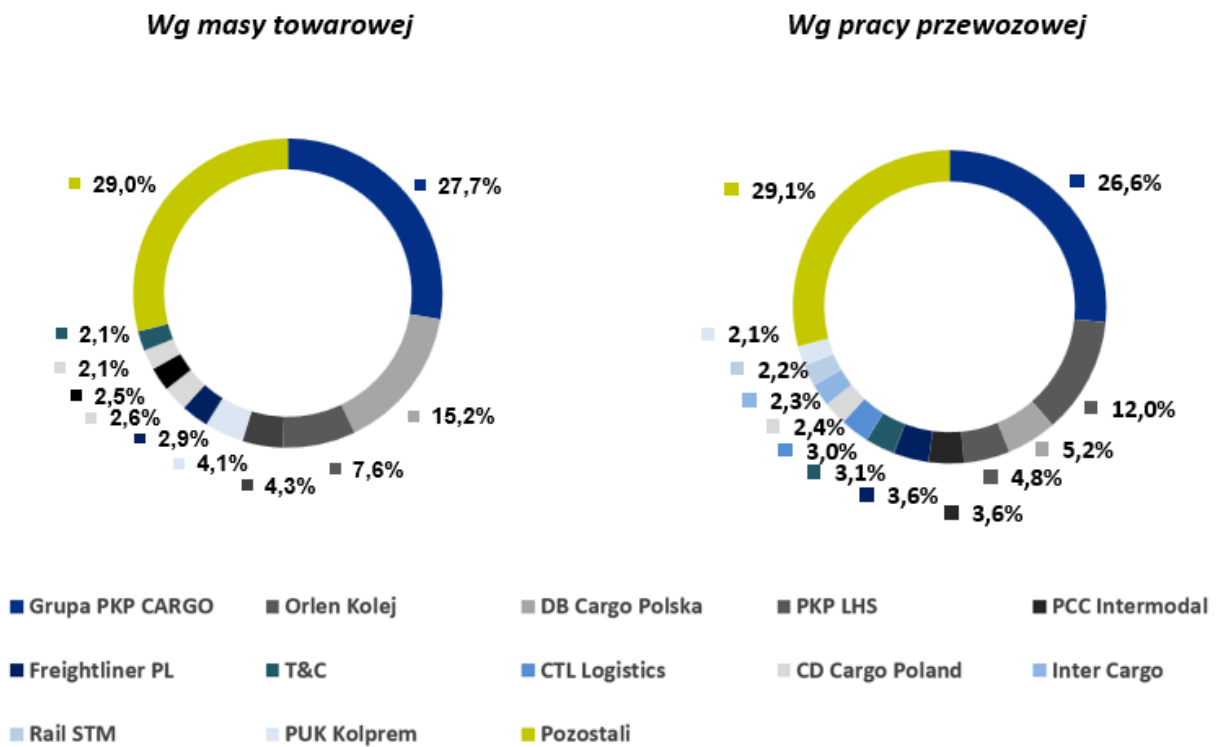
<sup>59</sup> Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2021-2025



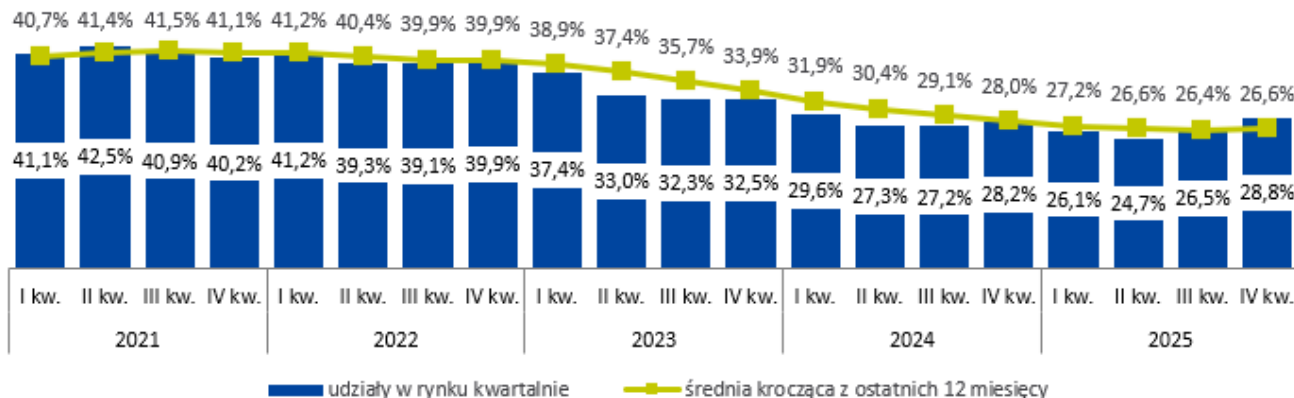
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2021-2025



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w 2025 roku pod względem masy towarowej przewożonych ładunków byli następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Orlen Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Freightliner PL, CD Cargo Poland, PCC Intermodal, Pol-Miedź Trans oraz T&C. To przewoźnicy posiadający powyżej 2% udziału w wolumenie na rynku transportu towarów kolejaj.<sup>60</sup>

W 2025 roku konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przewieźli na polskim rynku łącznie 157,4 mln ton ładunków (-0,7% r/r). Największym konkurentem Spółki pod względem obsłużonego wolumenu był DB Cargo Polska z 15,2% udziałem w rynku i przewiezioną w trakcie 2025 roku masą na poziomie 33,0 mln ton (+1,8 mln ton, tj. +5,7% wobec masy przewiezionej w 2024 roku). Przewoźnik ten zyskał w 2025 roku +1,2 pp. r/r udziału rynkowego (był to największy wzrost udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO). Największy spadek udziału rynkowego wśród konkurentów w trakcie ub.r. zanotowano dla PKP LHS i T&C (po -0,6 pp. r/r), przy spadku wolumenu odpowiednio o: -14,8% r/r i -24,4% r/r.<sup>61</sup>

Równocześnie w 2025 roku wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa spadła o -1,6% r/r do poziomu 41,3 mld tkm. W tym zakresie w największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe IGL oraz PCC Intermodal (po +0,5 pp.). Znaczące spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów zanotowano natomiast w PKP LHS (-0,9 pp. r/r) oraz w T&C (-0,7 pp. r/r).<sup>62</sup>

### 4.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W trakcie 9 miesięcy 2025 roku w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 416,4 mln ton towarów (+4,6% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 65,9 mld tkm (+3,4% r/r).<sup>63</sup> W tym okresie zanotowano wyraźne zmniejszenie aktywności w ujęciu r/r w transporcie wodnym (tj. o -20,9% r/r w zakresie przewiezionej masy oraz o -19,5% r/r w zakresie wykonanej pracy przewozowej), przy umiarkowanym wzroście przewożonej masy towarowej w transporcie samochodowym o +4,3% r/r oraz wykonanej pracy przewozowej o +4,9% r/r. Natomiast w transporcie kolejowym masa towarowa wzrosła o +6,9% r/r, ale praca przewozowa spadła o -3,3% r/r.

Średnia odległość przewozu ładunków na tym rynku w trakcie 9 miesięcy 2025 roku spadła o -1,2% r/r i wyniosła 158,3 km, w tym w transporcie drogowym wzrosła o +0,6% r/r (do 156,0 km), a w transporcie wodnym zwiększyła się o +1,8% r/r (do 404,9 km). Jedynie w transporcie kolejowym zanotowano znaczny spadek średniej odległości wykonanych transportów towarów (-9,6% r/r, do 169,0 km).<sup>64</sup>

<sup>60</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>61</sup> opracowanie własne na podstawie danych UTK

<sup>62</sup> opracowanie własne na podstawie danych UTK

<sup>63</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za IV kwartał 2025 roku będą dostępne na przełomie I i II kwartału 2026 roku (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

<sup>64</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

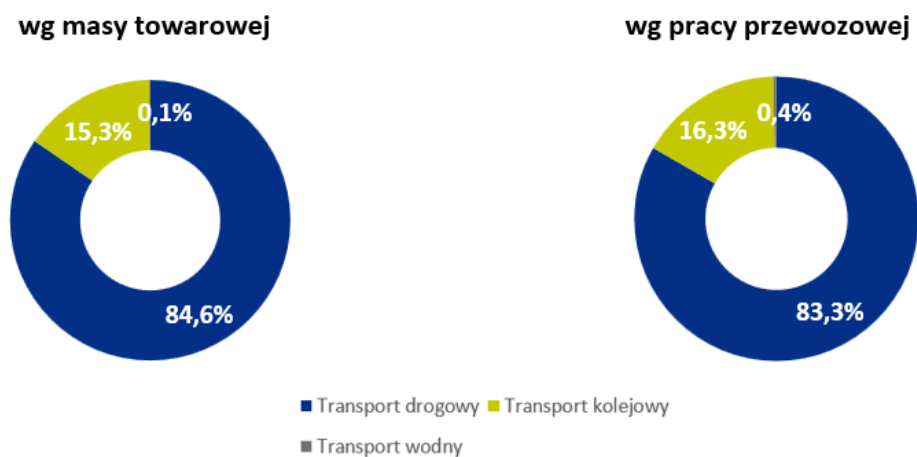
Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2025 roku

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	416,4	18,5	4,6%	65,9	2,2	3,4%	158,3	-1,9	-1,2%
Transport drogowy	352,2	14,5	4,3%	54,9	2,6	4,9%	156,0	1,0	0,6%
Transport kolejowy	63,6	4,1	6,9%	10,8	-0,4	-3,3%	169,0	-18,0	-9,6%
Transport wodny	0,6	-0,2	-20,9%	0,2	-0,1	-19,5%	404,9	7,1	1,8%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

W trakcie 9 miesięcy 2025 roku transport kolejowy w Czechach zanotował istotny wzrost wolumenu przewiezionej masy do 63,6 mln ton (+6,9% r/r), przy równoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej do 10,8 mld tkm (-3,3% r/r).<sup>65</sup> W tym samym czasie przewozy towarów realizowane transportem samochodowym wzrosły o +4,3% (do 352,2 mln ton) w ujęciu masy towarowej oraz wzrosły o +4,9% (do poziomu 54,9 mld tkm) w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te spowodowały niewielki spadek udziału transportu drogowego w zakresie masy towarowej (o -0,3 pp. r/r), przy zbliżonym wzroście udziału transportu kolejowego (o +0,3 pp. r/r). Równocześnie kolej zanotowała (z uwagi na spadek średniej odległości o -18 km r/r) zmniejszenie udziału w zakresie pracy przewozowej (-1,1 pp. r/r), przy podobnym wzroście udziału transportu drogowego (+1,2 pp. r/r).<sup>66</sup>

Rysunek 11 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2025 roku

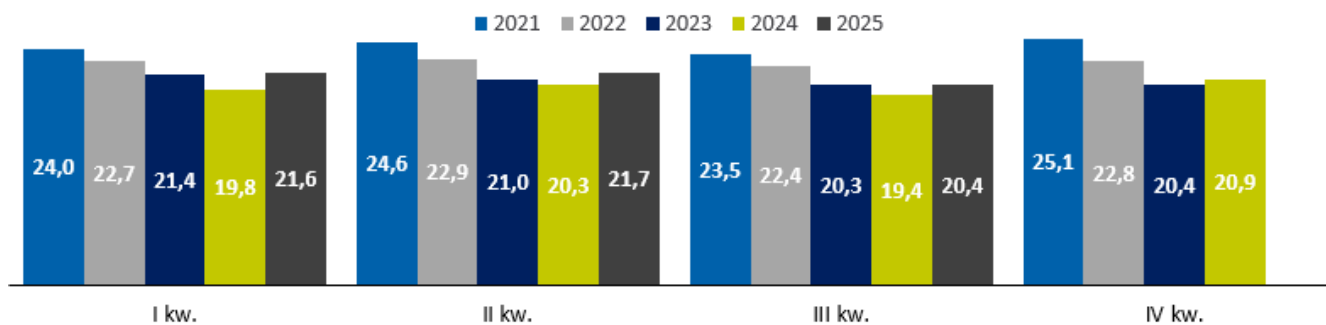


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego

<sup>65</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

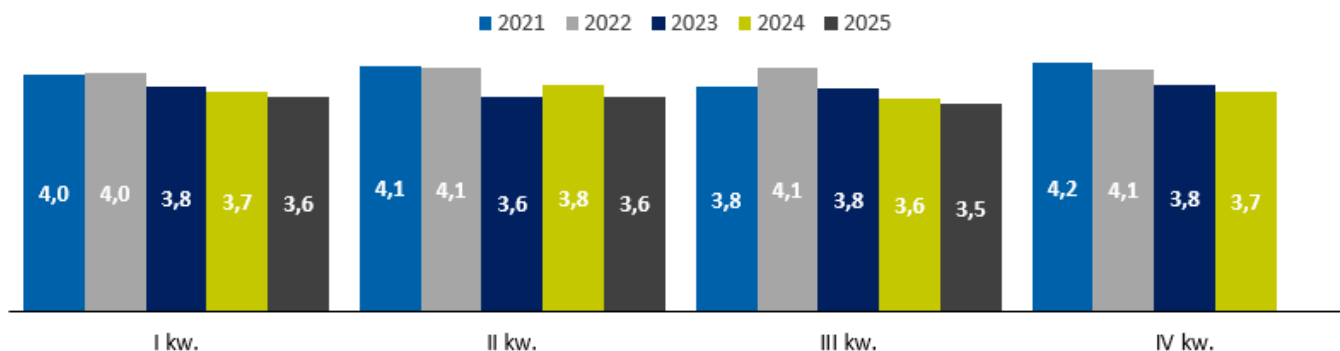
<sup>66</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2021-2025 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2021-2025 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego

#### 4.2.4. Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w 2025 roku na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych funkcjonowało 106 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO International a.s.<sup>67</sup>

Spółka PKP CARGO International a.s. odnotowywała w 2025 roku kilkuprocentowe zwiększenie przewozów, zarówno w zakresie masy towarowej, jak i pracy przewozowej. Wzrost aktywności nastąpił pomimo trudnego otoczenia makroekonomicznego, niskiego popytu w Europie zachodniej oraz wciąż ograniczonej liczby nowych zamówień kierowanych do przemysłu czeskiego.

W trakcie 2025 roku spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 5,6 mln ton ładunków (+4,8% r/r) i wykonała pracę przewozową na poziomie 0,6 mld tkm (+3,6% r/r). Równocześnie średnia odległość przewozu Spółki zmniejszyła się do 107,4 km (-1,2% r/r).<sup>68</sup> Największą grupą towarową pod względem przewożonej masy towarowej pozostawały paliwa stałe, przy zauważalnym spadku udziału tej grupy towarowej w strukturze przewozów Spółki w 2025 roku do 48,7%, tj. o -6,1 pp. r/r. Drugie miejsce pod względem znaczenia zachowały przewozy intermodalne, których udział w całkowitym wolumenie zmniejszył się w 2025 roku do 16,9% (z 18,6% w 2024 roku).

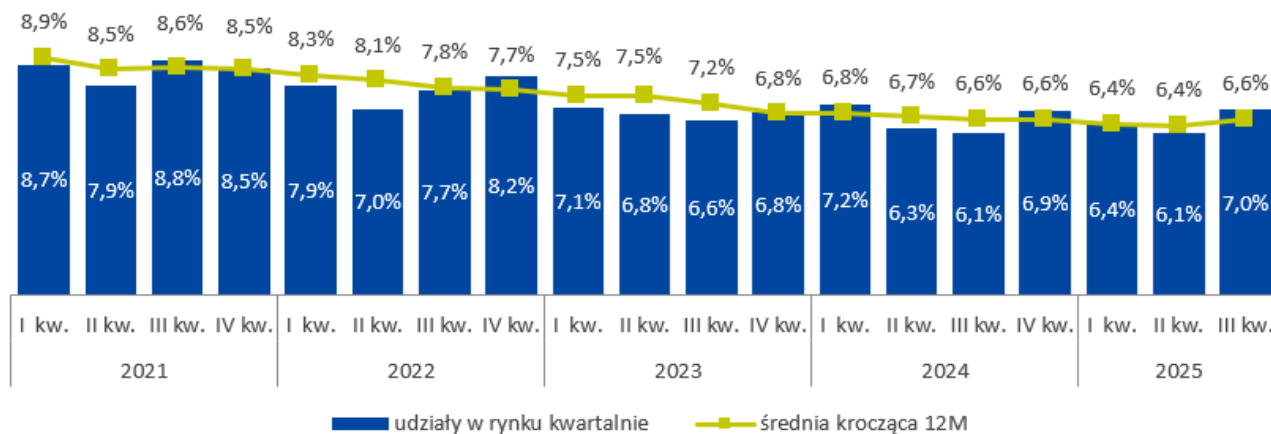
Największy wzrost wolumenu w tym okresie odnotowano w przewozach: metali i rud (+396,1 tys. ton, tj. o +120,0% r/r), produktów chemicznych (+57,7 tys. ton, tj. o +15,4% r/r), kruszyw i materiałów budowlanych (+47,3 tys. ton, tj. +42,5% r/r) oraz pozostałych towarów (+36,0 tys. ton, tj. o +37,9% r/r). Natomiast największy spadek transportowanej masy odnotowano w segmentach: paliw stałych (-200,4 tys. ton, tj. o -6,9% r/r), paliw płynnych (-51,0 tys. ton, tj. o -11,2% r/r) oraz przewozów intermodalnych (-47,2 tys. ton, tj. o -4,8% r/r). Należy odnotować, że w 2025 roku Spółka nieznacznie obniżyła wykonanie

<sup>67</sup> SŽDC (wykaz przewoźników na torach ogólnokrajowych i regionalnych z dn. 19.12.2025 roku)

<sup>68</sup> statystyka własna PKP CARGO International

przewozów węgla kamiennego (-44,6 tys. ton, tj. -2,7% r/r), a jego udział w strukturze przewozów stanowił 29,6% wszystkich towarów (tj. spadek o -2,3 pp. r/r). Surowiec ten pomimo zakończenia wydobycia w Czechach, wciąż stanowił dla Spółki główny towar pod względem wolumenu przewozów (kolejne grupy towarowe nie osiągają poziomu 20% udziału w zrealizowanych transportach).<sup>69</sup>

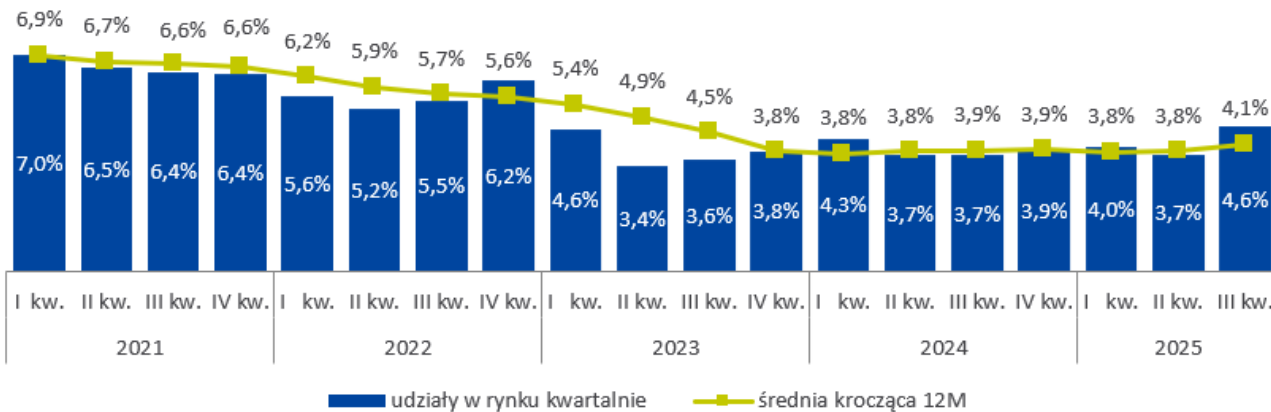
Rysunek 14 Kwartalne udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej w latach 2021-2025\*



\* dane za IV kw. 2025 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2026 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu, Czeskiego Urzędu Statystycznego i PKP CARGO International

Rysunek 15 Kwartalne udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej w latach 2021-2025\*

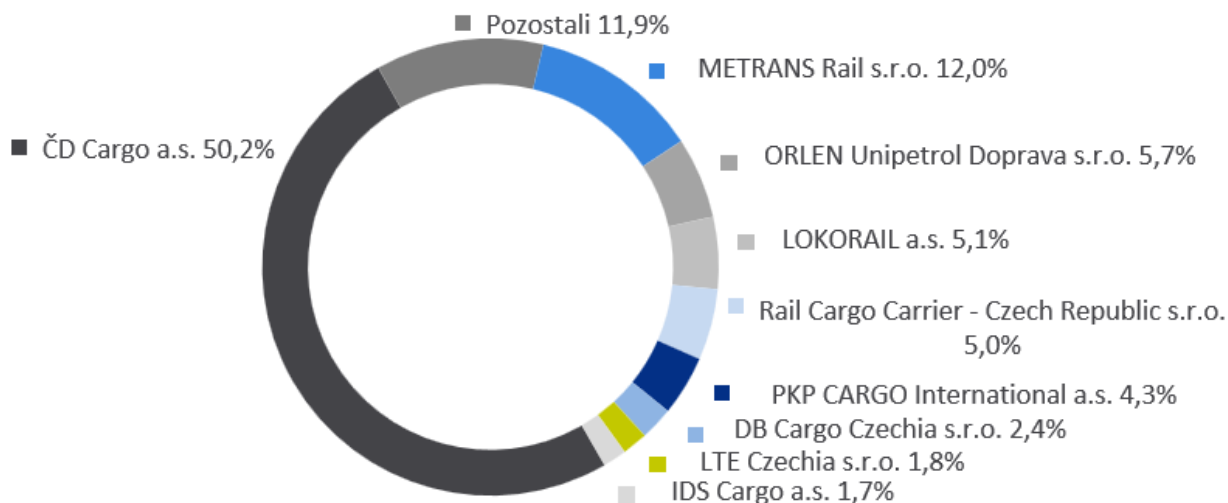


\* dane za IV kw. 2025 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2026 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu, Czeskiego Urzędu Statystycznego i PKP CARGO International

<sup>69</sup> statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2025 roku (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej w 2025 roku PKP CARGO International odnotowało nieznaczne zwiększenie udziału w rynku r/r (+0,1 pp. do 4,3%).<sup>70</sup> Spółka utrzymała szóstą pozycję wśród operatorów kolejowych na rynku czeskim, przy istotnych zmianach wyników u poszczególnych przewoźników.

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim za 2025 roku nie uwzględnia wyniku PKP CARGO S.A., z uwagi na brak przekroczenia progu określonego na poziomie 1% udziału w rynku. W 2025 roku w porównaniu do poprzedniego roku, przewozy PKP CARGO na terenie Czech uległy niewielkiemu wzrostowi. Zwiększyły się przewozy tranzytowe papieru i metali. Realizowano przewozy podkładów betonowych do Rumunii oraz przetworów naftowych na Słowację, których nie prowadzono w 2024 roku. Zmniejszyły się natomiast przewozy węgla kamiennego, drewna i koksu.<sup>71</sup>

### 4.3. Skonsolidowane dane dotyczące przewozów w roku 2025

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, 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.

<sup>70</sup> SŽDC

<sup>71</sup> Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku i IV kwartał 2025 i 2024 roku

Wyszczególnienie	2025	2024	Zmiana 2025/2024		2025	2024	IV kw. 2025	IV kw. 2024	Zmiana IV kw. 2025/IV kw. 2024	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	5 725	6 258	-532	-8,5%	34%	35%	1 707	1 657	50	3,0%
z czego węgiel kamienny	4 907	5 104	-197	-3,9%	29%	28%	1 483	1 386	96	6,9%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	3 587	4 315	-728	-16,9%	22%	24%	924	1 019	-95	-9,4%
Metale i rudy <sup>3</sup>	1 526	1 172	354	30,2%	9%	7%	418	301	117	38,9%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	1 459	1 707	-248	-14,5%	9%	9%	360	399	-39	-9,8%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	413	643	-230	-35,7%	2%	4%	126	161	-35	-21,9%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	574	787	-213	-27,1%	3%	4%	191	197	-6	-2,8%
Przewozy intermodalne	2 797	2 618	179	6,8%	17%	15%	834	612	222	36,2%
Pozostałe <sup>7</sup>	560	481	79	16,4%	3%	3%	140	117	23	20,0%
<b>Razem</b>	<b>16 641</b>	<b>17 981</b>	<b>-1 340</b>	<b>-7,5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>4 701</b>	<b>4 464</b>	<b>237</b>	<b>5,3%</b>

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

Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku i IV kwartał 2025 i 2024 roku

Wyszczególnienie	2025	2024	Zmiana 2025/2024		2025	2024	IV kw. 2025	IV kw. 2024	Zmiana IV kw. 2025/IV kw. 2024	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	31,5	33,3	-1,7	-5,2%	48%	47%	9,3	9,6	-0,3	-2,6%
z czego węgiel kamienny	28,5	29,0	-0,5	-1,7%	43%	41%	8,5	8,6	-0,1	-1,0%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	12,9	16,1	-3,1	-19,5%	20%	23%	3,2	3,8	-0,5	-13,6%
Metale i rudy <sup>3</sup>	5,3	4,5	0,8	17,0%	8%	6%	1,4	1,1	0,2	22,2%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	4,2	5,2	-1,0	-18,6%	6%	7%	1,0	1,2	-0,2	-13,8%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	1,2	2,3	-1,0	-45,5%	2%	3%	0,3	0,6	-0,3	-56,5%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	1,9	2,1	-0,2	-9,1%	3%	3%	0,6	0,6	0,1	10,2%
Przewozy intermodalne	6,7	6,0	0,7	11,7%	10%	8%	2,0	1,5	0,5	32,1%
Pozostałe <sup>7</sup>	1,9	1,5	0,4	26,8%	3%	2%	0,5	0,4	0,1	26,6%
<b>Razem</b>	<b>65,7</b>	<b>70,8</b>	<b>-5,2</b>	<b>-7,3%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>18,3</b>	<b>18,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2,1%</b>

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

Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2025 i 2024 roku i IV kwartał 2025 i 2024 roku

Wyszczególnienie	2025	2024	Zmiana 2025/2024		IV kw. 2025	IV kw. 2024	Zmiana IV kw. 2025/IV kw. 2024	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	182	188	-7	-3,5%	183	173	10	5,8%
z czego węgiel kamienny	172	176	-4	-2,2%	174	161	13	8,0%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	277	269	9	3,3%	285	272	13	5,0%
Metale i rudy <sup>3</sup>	290	261	29	11,3%	309	272	37	13,7%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	348	331	17	5,0%	350	334	15	4,6%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	334	283	51	18,0%	471	263	209	79,6%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	296	369	-73	-19,8%	299	339	-40	-11,8%
Przewozy intermodalne	418	437	-19	-4,3%	427	414	13	3,1%
Pozostałe <sup>7</sup>	298	325	-27	-8,2%	277	292	-15	-5,2%
<b>Razem</b>	<b>253</b>	<b>254</b>	<b>0</b>	<b>-0,2%</b>	<b>257</b>	<b>239</b>	<b>18</b>	<b>7,5%</b>

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

<sup>1</sup> Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

<sup>2</sup> Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.

<sup>3</sup> Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

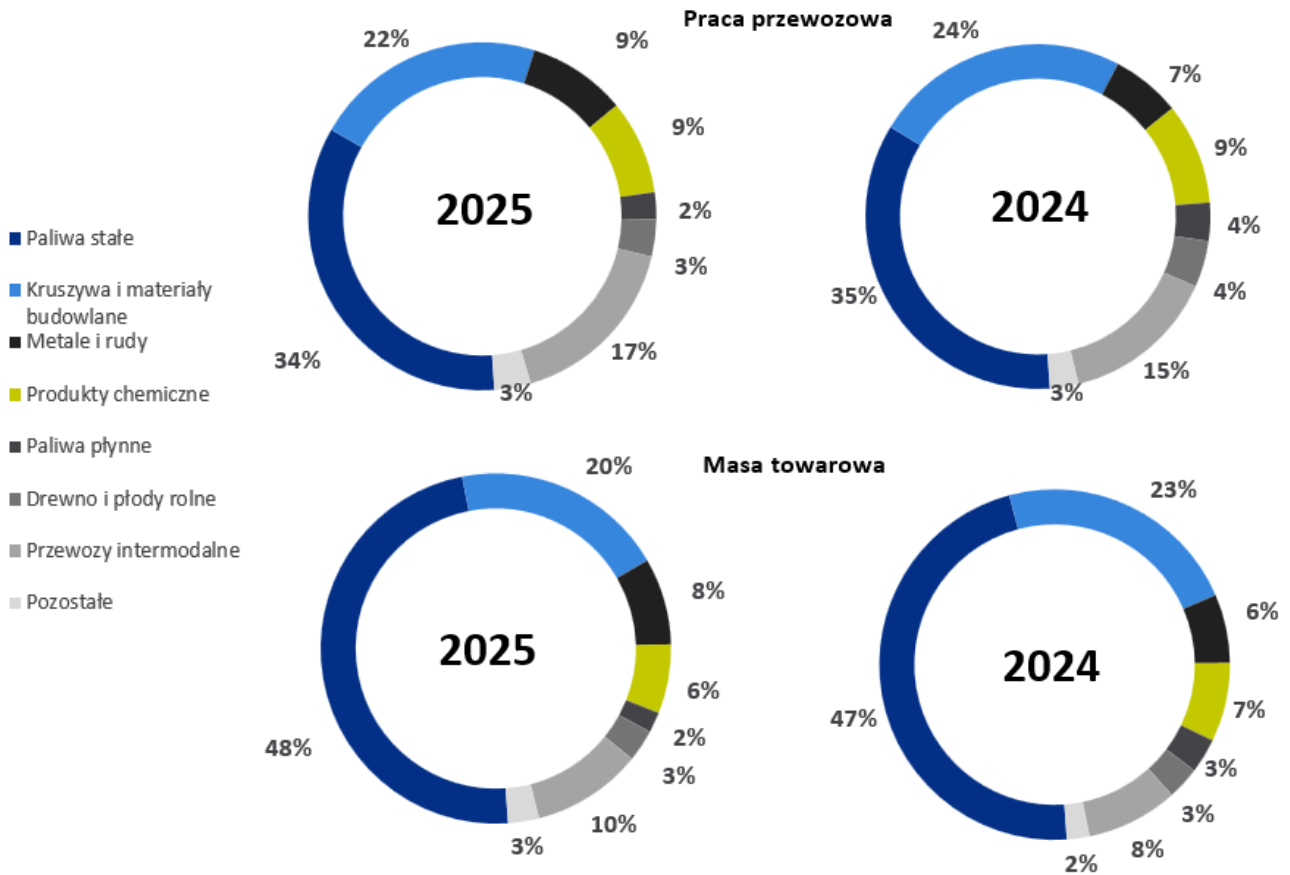
<sup>4</sup> Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

<sup>5</sup> Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

<sup>6</sup> Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

<sup>7</sup> Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

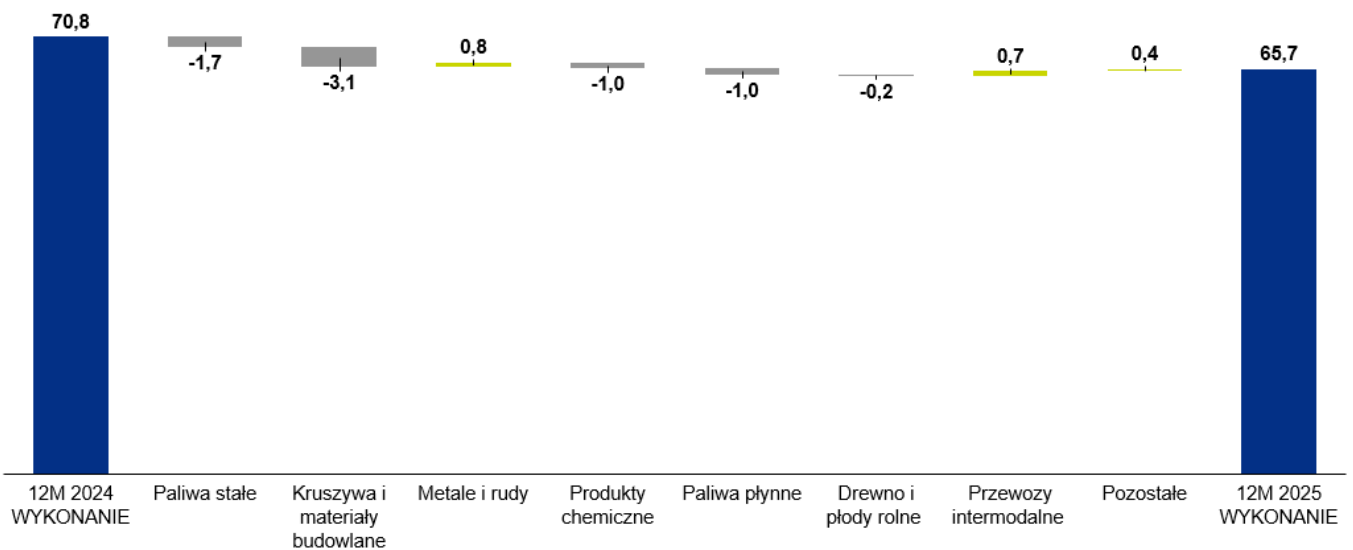
Rysunek 17 Struktura pracy przewozowej oraz masy towarowej Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2025 i 2024 roku



Źródło: Opracowanie własne

W okresie 12 miesięcy 2025 roku Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 65,7 mln ton towarów.

Rysunek 18 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za rok 2025 w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia kluczowych czynników, które wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w trakcie 2025 roku.



paliwa stałe

- Spadek zapotrzebowania na węgiel kamienny jako paliwa energetycznego w związku z dostosowywaniem gospodarki do wymagań polityki klimatycznej;
- zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel do produkcji koksu na potrzeby sektora hutniczego;
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 7 km (-3,5%), w związku ze zmianą struktury relacji przewozowych.



kruszywa i materiały budowlane

- Przerwy technologiczne i remontowe w kopalniach surowców mineralnych;
- przesunięcia w inwestycjach budowlanych dróg;
- konkurencja ze strony przewoźników kolejowych, dysponujących wolnymi zasobami ze względu na spadek zapotrzebowania na przewozy węgla oraz przewoźników samochodowych korzystających z większej dostępności kierowców i środków transportowych po ograniczeniu dostępu do rynków wschodnich;
- wzrost średniej odległości przewozu o 9 km (+3,3%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw, głównie na potrzeby inwestycji infrastrukturalnych w różnych częściach Polski.



metale i rudy

- Zwiększone zapotrzebowanie sektora hutniczego na surowce wtórne jako wsad do produkcji;
- PKP CARGO INTERNATIONAL – zwiększone zapotrzebowanie w związku ze wzrostem produkcji stali lokalnych producentów;
- wzrost średniej odległości przewozu o 29 km (+11,3%) – zmiana struktury relacji przewozowych.



produkty chemiczne

- Zmniejszone przewozy węglowodorów i nawozów - ograniczona realizacja przesyłek ze Wschodu związana z obowiązującym embargiem;
- realizacja przewozów przez klientów z wykorzystaniem własnego przewoźnika kolejowego;
- wzrost średniej odległości przewozu o 17 km (+5,0%) – spadek udziału przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



paliwa płynne

- Rozpoczęcie przewozów paliw na Ukrainę przez klienta z wykorzystaniem własnego przewoźnika;
- zmniejszone zamówienia koksu naftowego na Ukrainę;
- średnia odległość przewozu zwiększyła się o 51 km (18,0%) - spadek udziału przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



drewno i płody rolne

- Zmniejszone przewozy tranzytowe zbóż z Ukrainy do krajów Europy Zachodniej spowodowane przekierowaniem eksportu zbóż z Ukrainy przez port w Odessie i porty rumuńskie;
- realizacja przewozów drewna przez jednego z klientów w ramach własnej licencji i traktacji;
- spadek średniej odległości przewozu o 73 km (-19,8%) w wyniku spadku udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach drewna.



intermodal

- Przewozy intermodalne w okresie 12 miesięcy 2025 roku były realizowane na wyższym poziomie w porównaniu do 12 miesięcy ubiegłego roku;
- rozwój nowych kierunków i poszerzenie portfolio klientów;
- rozwój kompleksowej usługi dla klientów na całej drodze przewozu nowych relacji międzynarodowych z wykorzystaniem międzynarodowych licencji PKP CARGO, w segmencie kontenerów morskich, kontenerów transportowanych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz naczep intermodalnych i nadwozi wymiennych;

- zwieszenie przewozów i pozyskanie nowych klientów w segmencie przewozu naczeł intermodalnych;
- zwiększenie wolumenu w segmencie towarów masowych w kontenerach specjalistycznych;
- rozwój współpracy z PKP CARGO INTERNATIONAL przy wspólnej realizacji przewozów międzynarodowych w kierunku na południe Europy;
- spadek średniej odległości przewozu o 19 km (-4,3%), ze względu na zmianę struktury przewozów.

## 4.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

### 4.4.1. Główni odbiorcy

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

Grupa PKP CARGO S.A. przewiozła w 2025 roku 65,7 mln ton towarów w porównaniu do 70,8 mln ton w 2024 roku. Grupa PKP CARGO realizuje przewozy we wszystkich segmentach rynku. Głównym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO są paliwa stałe, z udziałem 48% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2025 roku. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 128 klientów, a głównym towarem jest węgiel kamienny. Drugim segmentem działalności przewozowej PKP CARGO są kruszywa i materiały budowlane, z udziałem 22% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2025 roku. W tym segmencie przewozy realizowało 100 klientów. Przewozy intermodalne to kolejny segment działalności PKP CARGO, z udziałem 17% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2025 roku. W tym segmencie przewozy realizowało 56 klientów. Kolejnym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO są metale i rudy, z udziałem 9% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2025 roku. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 67 klientów. Podobny poziom udziałów, tj. 9%, we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2025 roku osiągnęły przewozy produktów chemicznych. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 72 klientów. Kolejnym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO są płody rolne oraz drewno i wyroby z drewna z udziałem 3% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2025 roku. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 48 klientów. Ostatnią wyodrębnioną grupą towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. w 2025 roku, z udziałem 2% we wszystkich przewozach PKP CARGO, są paliwa płynne. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 17 klientów. Największy wolumen przewozów realizują klienci dużych Spółek oraz Grup Kapitałowych.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2025 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia **NOTA 2.1 SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**, natomiast przychody Spółki **NOTA 2.1 JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**.

### 4.4.2. Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Spółka, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej również jako „PKP PLK”). Jest to krajowy zarządca udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce, zgodnie z cennikiem zatwierdzanym corocznie przez Prezesa UTK. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy jak i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2025 roku wartość zakupów z PKP PLK nie przekroczyła 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PGE Energetyka Kolejowa S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2025 roku wartość zakupów z PGE EK przekroczyła 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

## 4.5. Informacje dotyczące zatrudnienia

Tabela 7 Zatrudnienie w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A.

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2025-2024	Zmiana %
	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021		
<b>Grupa PKP CARGO</b>	<b>12 958</b>	<b>14 734</b>	<b>19 933</b>	<b>20 038</b>	<b>20 562</b>	<b>-1 776</b>	<b>-12,05</b>
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>8 376</i>	<i>9 786</i>	<i>14 062</i>	<i>14 267</i>	<i>14 728</i>	<i>-1 410</i>	<i>-14,40</i>

Źródło: Opracowanie własne – dot. pracowników czynnych\*

Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A.

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2025-2024
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2025	2024	2023	2022	2021	
<b>Grupa PKP CARGO</b>	<b>13 889</b>	<b>17 519</b>	<b>19 854</b>	<b>20 196</b>	<b>21 210</b>	<b>-3 630</b>
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>9 252</i>	<i>12 178</i>	<i>14 071</i>	<i>14 464</i>	<i>15 351</i>	<i>-2 926</i>

Źródło: Opracowanie własne – dot. pracowników czynnych\*

Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A.

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2025-2024
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2025	2024	2023	2022	2021	
<b>Grupa PKP CARGO</b>	<b>13 939</b>	<b>17 767</b>	<b>19 910</b>	<b>20 242</b>	<b>21 254</b>	<b>-3 828</b>
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>9 272</i>	<i>12 200</i>	<i>14 095</i>	<i>14 478</i>	<i>15 360</i>	<i>-2 928</i>

Źródło: Opracowanie własne – dot. pracowników czynnych\*

Tabela 10 Struktura zatrudnienia w latach 2021-2025 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A.

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2025-2024	Zmiana %
	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021		
<b>Stanowiska nierobotnicze - Grupa</b>	<b>3 458</b>	<b>3 737</b>	<b>4 825</b>	<b>4 767</b>	<b>4 808</b>	<b>-279</b>	<b>-7,47</b>
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>2 224</i>	<i>2 417</i>	<i>3 405</i>	<i>3 342</i>	<i>3 389</i>	<i>-193</i>	<i>-7,99</i>
<b>Stanowiska robotnicze - Grupa</b>	<b>9 500</b>	<b>10 997</b>	<b>15 108</b>	<b>15 271</b>	<b>15 754</b>	<b>-1 497</b>	<b>-13,61</b>
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>6 152</i>	<i>7 369</i>	<i>10 657</i>	<i>10 925</i>	<i>11 339</i>	<i>-1 217</i>	<i>-16,51</i>
<b>Razem</b>	<b>12 958</b>	<b>14 734</b>	<b>19 933</b>	<b>20 038</b>	<b>20 562</b>	<b>-1 776</b>	<b>-12,05</b>
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>8 376</i>	<i>9 786</i>	<i>14 062</i>	<i>14 267</i>	<i>14 728</i>	<i>-1 410</i>	<i>-14,40</i>

Źródło: Opracowanie własne – dot. pracowników czynnych\*

\*Pracownicy czynni nie obejmują pracowników przebywających na urloпах bezpłatnych, urloпах wychowawczych, świadczeniach rehabilitacyjnych oraz zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy.

Porównując rok 2025 do roku 2024 obserwuje się znaczący spadek zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 1 776 osób (w tym PKP CARGO o 1 410 osób). Spadek zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2025 roku jest efektem przeprowadzonych w PKP CARGO zwolnień grupowych, naturalnych odejść pracowników, przy jednoczesnym ograniczonym odtwarzaniu tychże etatów oraz zmian organizacyjnych powodujących przekształcenia strukturalno-organizacyjne tworzące jednego pracodawcę – PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

W trzecim kwartale 2025 roku w Spółce wdrożono procedurę zwolnień grupowych na podstawie Ustawy z dnia 13 marca 2003 roku o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Zwolnienia grupowe przeprowadzono w oparciu o zapisy ww. Ustawy oraz zgodnie z postanowieniami Regulaminu zwolnień grupowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 22 września 2025 roku. Decyzja o wdrożeniu procedury zwolnień grupowych była spójna z założeniami Planu Restrukturyzacyjnego Spółki oraz poprzedzona okresem konsultacji z zakładowymi organizacjami związkowymi. Termin wdrożenia procedury zwolnień grupowych wyznaczono do dnia 30 września 2025 roku. Spółka przeprowadziła je z zastosowaniem art. 36<sup>1</sup> kodeksu pracy, tj. skróconego do 1 miesiąca okresu wypowiedzenia. Według danych na dzień 31 grudnia 2025 roku stosunek pracy zakończyło, w związku procedurą zwolnień grupowych, 450

pracowników. Pracownikom w związku z rozwiązaniem z nimi stosunku pracy w ramach grupowego zwolnienia przysługiwały - odprawa pieniężna uzależniona od okresu zatrudnienia oraz odszkodowanie za skrócony okres wypowiedzenia.

Po zakończeniu procesu zwolnień grupowych w Grupie PKP CARGO struktura zatrudnienia dostosowana została do zmieniającego się otoczenia rynkowego przy zachowaniu pełnej sprawności operacyjnej.

## 4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

### 4.6.1. Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A. w 2025 roku poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 341,7 mln zł, tj. mniej o 30,7% w stosunku do analogicznego okresu 2024 roku. 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). W nakładach inwestycyjnych również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie leasingu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2025 roku w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w 2025 roku wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym) oraz modernizację lokomotyw - łącznie 327,0 mln zł (tj. 95,7% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego oraz aktywów niematerialnych (oprogramowanie, zakup licencji, modyfikacje posiadanych i użytkowanych przez Spółkę systemów informatycznych) na poziomie 2,4 mln zł, na modernizację budynków w wysokości 0,3 mln zł, a także na zakupy wyposażenia warsztatowego na poziomie 1,4 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła nakłady dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 10,6 mln zł obejmujących m.in. umowy długoterminowego najmu nieruchomości oraz najem w formie leasingu urządzeń sprzętu teleinformatycznego (6,2 mln zł) oraz napraw lokomotyw w leasingu (4,4 mln zł).

Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2021 - 2025 (mln zł)

Wyszczególnienie	2025	2024	2023	2022	2021	Zmiana 2025-2024	Zmiana 2025/2024 w %
Budownictwo inwestycyjne	0,3	2,7	1,7	5,6	27,7	-2,4	-88,9%
Zakup lokomotyw	0,0	0,0	191,4	0,0	0,4	0,0	-
Modernizacja lokomotyw	0,4	0,0	0,0	0,3	91,2	0,4	-
Zakup wagonów	0,0	0,0	1,1	111,8	184,7	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	1,4	0,1	2,7	0,3	4,3	1,3	-
Teleinformatyzacja	2,4	4,2	17,8	3,2	11,0	-1,8	-42,9%
Pozostałe	0,0	3,2	1,1	0,1	0,0	-3,2	-
Komponenty w remontach, w tym:	326,6	364,9	1 026,7	494,9	447,7	-38,3	-10,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	<i>115,0</i>	<i>79,2</i>	<i>215,9</i>	<i>92,3</i>	<i>111,5</i>	<i>35,8</i>	<i>45,2%</i>
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	<i>211,6</i>	<i>285,7</i>	<i>810,8</i>	<i>402,6</i>	<i>336,3</i>	<i>-74,1</i>	<i>-25,9%</i>
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym:	10,6	118,0	339,0	45,9	29,5	-107,4	-91,0%
<i>Nieruchomości</i>	<i>2,9</i>	<i>58,5</i>	<i>60,9</i>	<i>43,2</i>	<i>26,6</i>	<i>-55,6</i>	<i>-95,0%</i>
<i>Tabor</i>	<i>4,4</i>	<i>51,2</i>	<i>270,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-46,8</i>	<i>-91,4%</i>
<i>Pozostałych praw</i>	<i>3,3</i>	<i>8,3</i>	<i>7,4</i>	<i>2,7</i>	<i>2,9</i>	<i>-5,0</i>	<i>-60,2%</i>
<b>Razem</b>	<b>341,7</b>	<b>493,1</b>	<b>1 581,5</b>	<b>662,1</b>	<b>796,5</b>	<b>-151,4</b>	<b>-30,7%</b>

\*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego lokomotyw za 2023 rok w wysokości 258,9 mln zł, za 2022 rok w wysokości 13,6 mln zł oraz za 2021 r. w wysokości 84,8 mln zł.

Źródło: Opracowanie własne

## Grupa PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w 2025 roku poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 424,2 mln zł, tj. mniej o 28,2% w stosunku do analogicznego okresu 2024 roku. 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 leasingu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2025 roku w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w 2025 roku wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym) oraz na modernizacje lokomotyw - łącznie 336,1 mln zł (tj. 79,2% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym i aktywami niematerialnymi (oprogramowanie, zakup licencji oraz modyfikacje posiadanych i użytkowanych przez Grupę systemów informatycznych) na poziomie 3,6 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 10,6 mln zł głównie na modernizacje budynków zaplecza, budynków biurowych oraz prace budowlane na terminalach kontenerowych, a także zakupy maszyn i urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza warsztatowego na poziomie 8,2 mln zł i zakupy samochodów oraz wyposażenia biurowego na poziomie 0,8 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 64,9 mln zł, w tym głównie umowy długoterminowego najmu nieruchomości (56,5 mln zł), jak również pozostały leasing dotyczący głównie zakupu ciągnika w formie leasingu oraz wynajmu w formie leasingu urządzeń sprzętu teleinformatycznego i samochodów (4,0 mln zł) i naprawy okresowe taboru leasingowego (4,4 mln zł).

Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2021 - 2025 (mln zł)

Wyszczególnienie	2025	2024	2023	2022	2021	Zmiana 2025-2024	Zmiana 2025-2024 %
Budownictwo inwestycyjne	10,6	5,9	92,9	44,4	70,5	4,7	79,7%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	0,0	0,0	191,5	0,3	0,4	0,0	-
Modernizacja lokomotyw	49,7	12,4	0,0	12,5	99,4	37,3	300,8%
Zakup wagonów	0,0	0,0	1,1	111,8	184,7	0,0	-
Modernizacja wagonów	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,2	10,7	31,6	20,1	32,2	-2,5	-23,4%
Teleinformatyzacja	3,6	5,6	25,5	5,1	12,8	-2,0	-35,7%
Pozostałe	0,8	4,7	3,1	3,0	1,5	-3,9	-83,0%
Komponenty w remontach, w tym:	286,4	396,3	982,2	511,7	441,3	-109,9	-27,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	94,0	100,8	212,1	113,1	115,9	-6,8	-6,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	192,4	295,5	770,1	398,6	325,3	-103,1	-34,9%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym w obszarze:	64,9	154,8	393,5	67,3	65,5	-89,9	-58,1%
<i>Nieruchomości</i>	56,5	70,5	92,2	54,2	44,8	-14,0	-19,9%
<i>Tabor</i>	4,4	72,0	274,5	0,3	5,8	-67,6	-93,9%
<i>Pozostałych praw</i>	4,0	12,3	26,8	12,8	14,9	-8,3	-67,5%
<b>Razem</b>	<b>424,2</b>	<b>590,4</b>	<b>1 721,4</b>	<b>776,2</b>	<b>908,3</b>	<b>-166,2</b>	<b>-28,2%</b>

\*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego taboru kolejowego oraz urządzeń technicznych za 2024 rok w wysokości 6,2 mln zł, za 2023 rok w wysokości 260,4 mln zł, za 2022 rok w wysokości 16,7 mln zł, za 2021 rok w wysokości 101,0 mln zł.

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.6.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Spółki z Grupy PKP CARGO zamierzają finansować nakłady inwestycyjne poprzez wykorzystanie głównie środków własnych.

## 5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 5.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Tabela 13 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN <sup>72</sup>					w mln EUR				
	2025	2024	2023	2022	2021	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,2372</b>	<b>4,3042</b>	<b>4,5284</b>	<b>4,6883</b>	<b>4,5775</b>
Przychody z działalności operacyjnej	2 779,5	3 428,4	4 257,9	4 044,8	3 127,0	656,0	796,5	940,3	862,7	683,1
Zysk / strata na działalności operacyjnej	260,8	-2 582,8	192,2	242,2	-235,7	61,6	-600,1	42,4	51,7	-51,5
Zysk / strata przed opodatkowaniem	110,4	-2 864,2	57,2	126,9	-268,4	26,1	-665,4	12,6	27,1	-58,6
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	73,7	-2 412,7	45,2	102,7	-223,3	17,4	-560,5	10,0	21,9	-48,8
Całkowite dochody	49,7	-2 426,9	14,5	110,6	-146,1	11,7	-563,8	3,2	23,6	-31,9
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	1,64	-53,87	1,01	2,29	-4,99	0,39	-12,5	0,22	0,49	-1,09
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	1,64	-53,87	1,01	2,29	-4,99	0,39	-12,5	0,22	0,49	-1,09
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	147,1	921,9	1 047,6	815,5	500,5	34,7	214,2	231,4	174,0	109,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-168,3	-353,2	-866,1	-698,9	-558,9	-39,7	-82,1	-191,3	-149,1	-122,1
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-209,0	-267,5	-116,5	-202,4	18,9	-49,3	-62,1	-25,7	-43,2	4,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-230,2	301,2	65,0	-85,8	-39,5	-54,3	70,0	14,4	-18,3	-8,6
	<b>31/12/2025</b>	<b>31/12/2024</b>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2025</b>	<b>31/12/2024</b>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,2267</b>	<b>4,2730</b>	<b>4,3480</b>	<b>4,6899</b>	<b>4,5994</b>
Aktywa trwałe	4 756,9	4 716,6	6 768,9	5 948,0	6 031,2	1 125,4	1 103,8	1 556,8	1 268,3	1 311,3
Aktywa obrotowe	701,8	995,4	800,0	800,0	681,3	166,0	233,0	184,0	170,6	148,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	113,9	0,3	-	0,1	14,9	26,9	0,1	-	-	3,2
Kapitał zakładowy	44,8	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	10,6	524,1	515,0	477,5	486,9
Kapitał własny	560,6	510,9	2 937,8	2 923,3	2 812,7	132,5	119,6	675,7	623,3	611,5
Zobowiązania długoterminowe	1 613,2	2 046,0	2 417,5	1 985,9	2 442,9	381,7	478,8	556,0	423,4	531,1
Zobowiązania krótkoterminowe	3 398,8	3 155,4	2 213,6	1 838,9	1 471,8	804,1	738,5	509,1	392,2	320,0

Źródło: Opracowanie własne

<sup>72</sup> W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2025 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 14 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2025	2024	2023	2022	2021	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,2372</b>	<b>4,3042</b>	<b>4,5284</b>	<b>4,6883</b>	<b>4,5775</b>
Przychody z działalności operacyjnej	3 875,0	4 519,3	5 552,0	5 448,8	4 326,5	914,5	1 050,0	1 226,0	1 162,2	945,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	173,3	-2 691,4	291,4	333,3	-208,8	40,9	-625,3	64,3	71,1	-45,6
Zysk / strata przed opodatkowaniem	61,7	-2 884,5	119,0	191,8	-264,4	14,6	-670,2	26,3	40,9	-57,8
Zysk / strata netto	39,4	-2 412,6	82,1	148,0	-225,3	9,3	-560,5	18,1	31,6	-49,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	30,3	-2 456,3	-30,4	192,3	-103,2	7,2	-570,7	-6,7	41,0	-22,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	0,88	-53,87	1,83	3,31	-5,03	0,21	-12,5	0,40	0,71	-1,10
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	0,88	-53,87	1,83	3,31	-5,03	0,21	-12,5	0,40	0,71	-1,10
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	282,2	1 031,9	1 211,0	1 018,4	699,8	66,6	239,7	267,4	217,2	152,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-215,6	-420,7	-987,1	-772,9	-645,6	-50,9	-97,7	-217,9	-164,9	-141,0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-227,3	-281,5	-133,4	-319,5	-106,4	-53,6	-65,4	-29,5	-68,1	-23,3
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-160,7	329,7	90,5	-74,0	-52,2	-37,9	76,6	20,0	-15,8	-11,4
	<b>31/12/2025</b>	<b>31/12/2024</b>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2025</b>	<b>31/12/2024</b>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,2267</b>	<b>4,2730</b>	<b>4,3480</b>	<b>4,6899</b>	<b>4,5994</b>
Aktywa trwałe	4 912,0	4 996,3	7 030,6	6 354,1	6 458,7	1 162,1	1 169,2	1 617,0	1 354,8	1 404,3
Aktywa obrotowe	1 226,3	1 443,0	1 289,4	1 305,8	1 139,0	290,1	337,7	296,5	278,4	247,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	113,9	0,3	-	0,3	15,7	26,9	0,1	-	0,1	3,4
Kapitał zakładowy	44,8	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	10,6	524,1	515,0	477,5	486,9
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	776,5	746,2	3 202,5	3 232,9	3 040,6	183,7	174,6	736,6	689,3	661,1
Zobowiązania długoterminowe	1 916,1	2 378,7	2 784,2	2 344,6	2 833,8	453,3	556,7	640,3	499,9	616,1
Zobowiązania krótkoterminowe	3 559,6	3 314,7	2 333,3	2 082,7	1 739,0	842,2	775,7	536,6	444,1	378,1

Źródło: Opracowanie własne

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

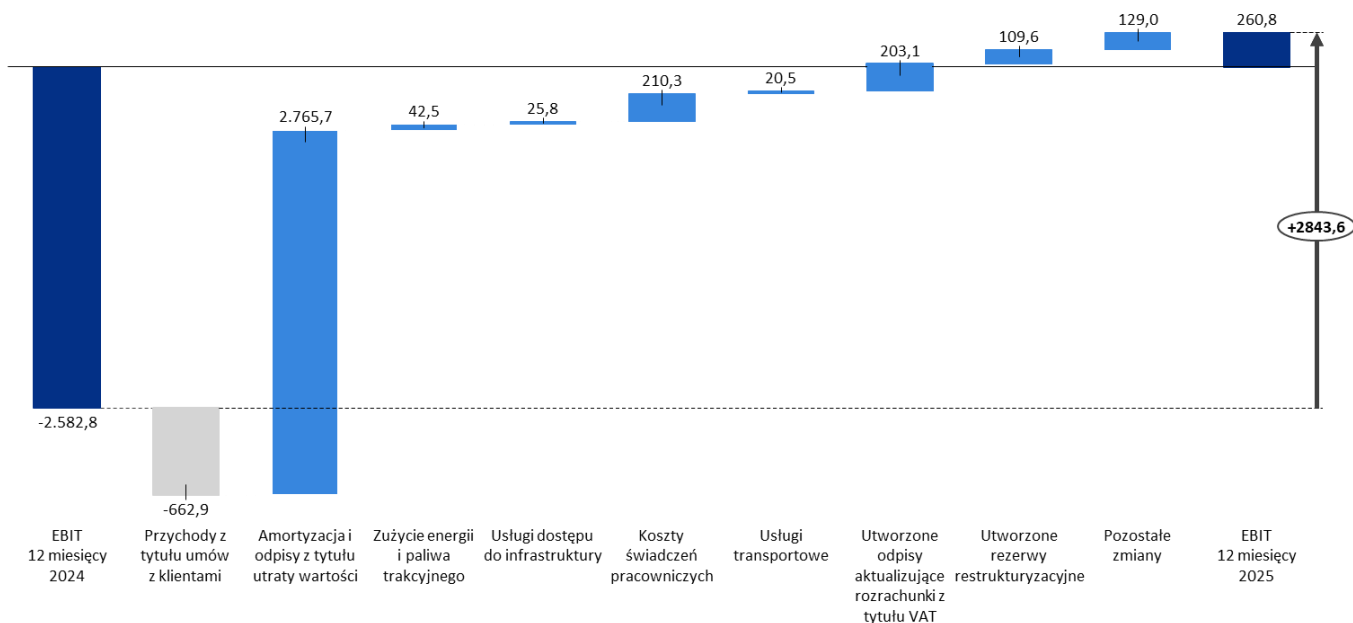
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2025 – 4,2267 PLN/EUR, 31.12.2024 – 4,2730 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2025 - 4,2372 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2024 - 4,3042 PLN/EUR.

## 5.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.

### 5.2.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W okresie 12 miesięcy 2025 roku wynik EBIT wyniósł 260,8 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku o 2 843,6 mln zł.

Rysunek 19 Wynik EBIT Spółki w okresie 12 miesięcy 2025 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych czynników mających wpływ na zmianę wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2025 roku w porównaniu do 12 miesięcy 2024 roku zostały przedstawione poniżej:

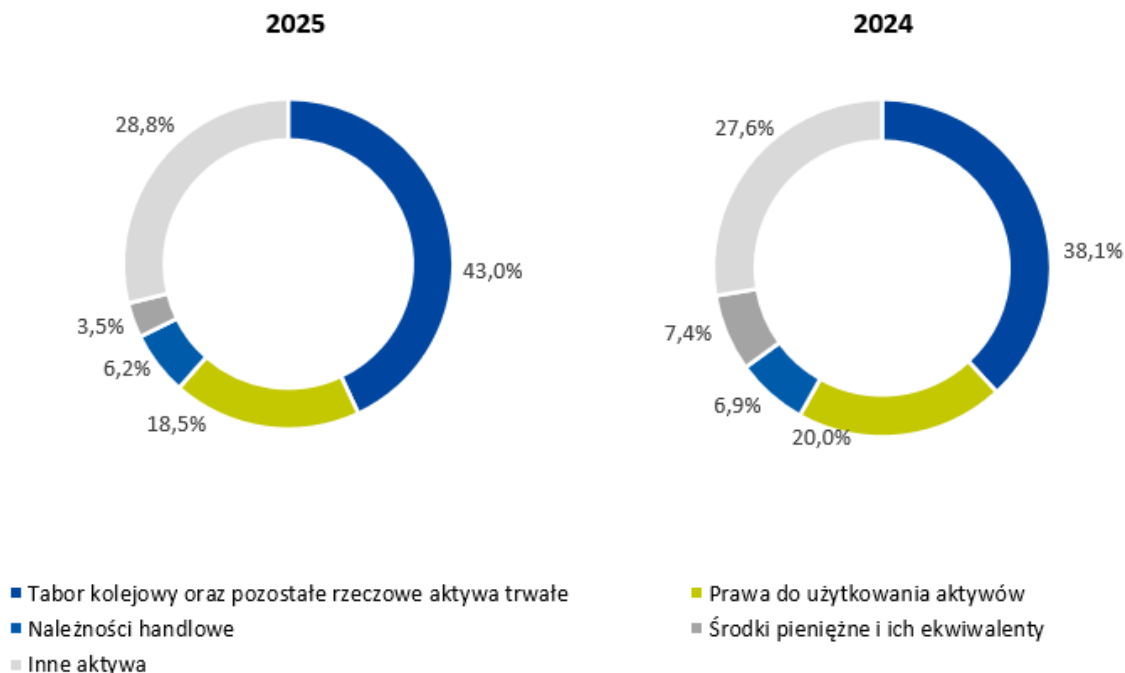
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) był bezpośrednim efektem spadku przewiezionej masy oraz jednostkowych stawek przewozowych;
- spadek kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości, będący głównie rezultatem utworzonych odpisów w wyniku przeprowadzonych testów na trwałą utratę wartości aktywów w wysokości 1.975,9 mln zł w okresie 2024 roku, przy jednoczesnym rozwiązaniu odpisów z tytułu utraty wartości wynikających z testów na trwałą utratę wartości aktywów w wysokości 272,3 mln zł w okresie 2025 roku;
- spadek kosztów zużycia energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego powiązany ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) powiązany głównie ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych, który był efektem działań restrukturyzacyjnych Spółki (zwolnienia grupowe w 2024 i w II półroczu 2025 roku) skutkujących niższym poziomem zatrudnienia w 2025 roku oraz zmianą poziomu rezerw na świadczenia pracownicze;
- spadek kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał głównie ze spadku kosztów odsetek od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań, spadku wartości czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru i spadku wartości sprzedanych materiałów i towarów oraz spadku kosztów energii, gazu i wody;
- w 2025 roku nie zostały utworzone odpisy aktualizujące rozrachunki z tyt. VAT oraz nastąpił spadek utworzonych rezerw restrukturyzacyjnych.

### 5.2.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.

#### AKTYWA

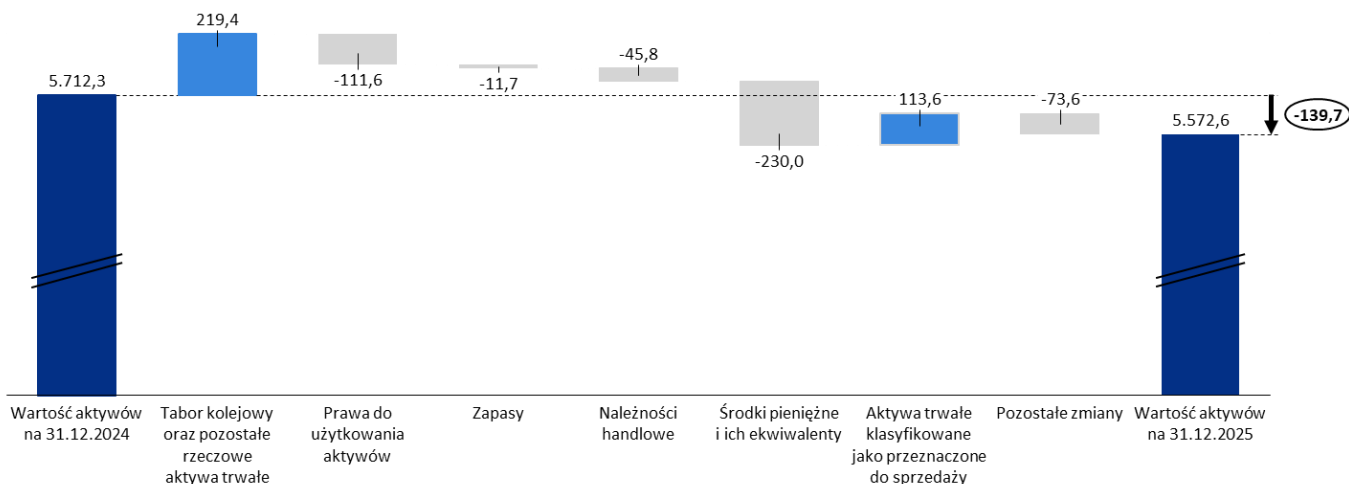
Największy udział w strukturze aktywów PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 31.12.2025 roku miały: tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 43,0% sumy aktywów wobec 38,1% na dzień 31.12.2024 roku. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 6,2%, wobec 6,9% na dzień 31.12.2024 roku.

Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Przyczyny najważniejszych zdarzeń wpływających na zmianę wartości aktywów na dzień 31.12.2025 roku w porównaniu do dnia 31.12.2024 roku zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego wynika głównie z wykonanych napraw i przeglądów okresowych taboru wymaganych regulacjami prawnymi przy jednoczesnym przesunięciu z Taboru kolejowego oraz Pozostałych rzeczowych aktywów trwałych do pozycji Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży taboru kolejowego i nieruchomości Spółki, które są przewidziane do sprzedaży; dodatkowo nastąpiła sprzedaż zbędnego taboru kolejowego oraz dokonano aktualizacji wysokości odpisu na tabor kolejowy w wyniku przeprowadzonych testów na dzień 30.06.2025 roku i 31.12.2025 roku;
- spadek praw do użytkowania aktywów na skutek wyższej wartości kosztów amortyzacji ponad nowe prawa;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem przychodów przewozowych;
- spadek wartości środków pieniężnych jest wypadkową zmian opisanych w **5.2.3 SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH PKP CARGO S.A.**;

- odnotowano wzrost wartości aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży, który wynika z przesunięcia taboru kolejowego i nieruchomości przeznaczonych do sprzedaży z pozycji Tabor kolejowy oraz Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe.

Tabela 15 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2021 – 2025 (w dniach)

Wyszczególnienie	2025	2024	2023	2022	2021	Zmiana	Tempo
						2025-2024	zmian 2025/2024
Wskaźnik rotacji zapasów*	153,9	143,5	67,1	110,2	131,3	10,4	15,5%

\*wskaźniki rotacji zapasów wyliczone zostały dla: 360 dni i zużycia materiałów narastająco od początku danego roku sprawozdawczego

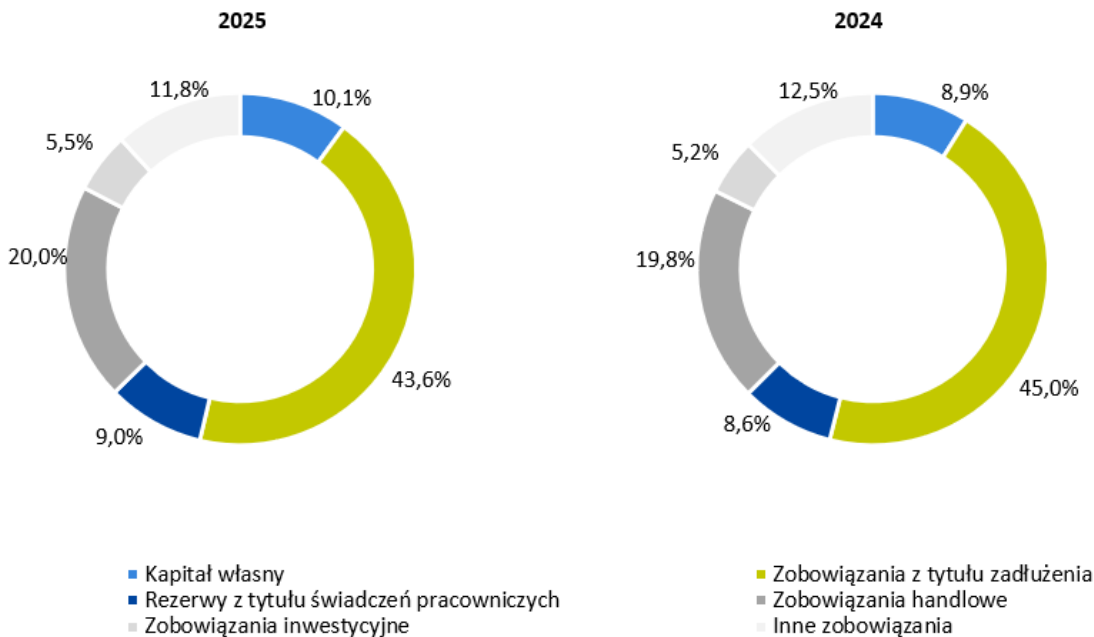
Źródło: Opracowanie własne

Na koniec grudnia 2025 roku wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 153,9 dni i względem 2024 roku wzrósł o 10,4 dni (15,5% r/r). Poziom zapasów dostosowany jest do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w **NOCIE 5.5. JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**

#### KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

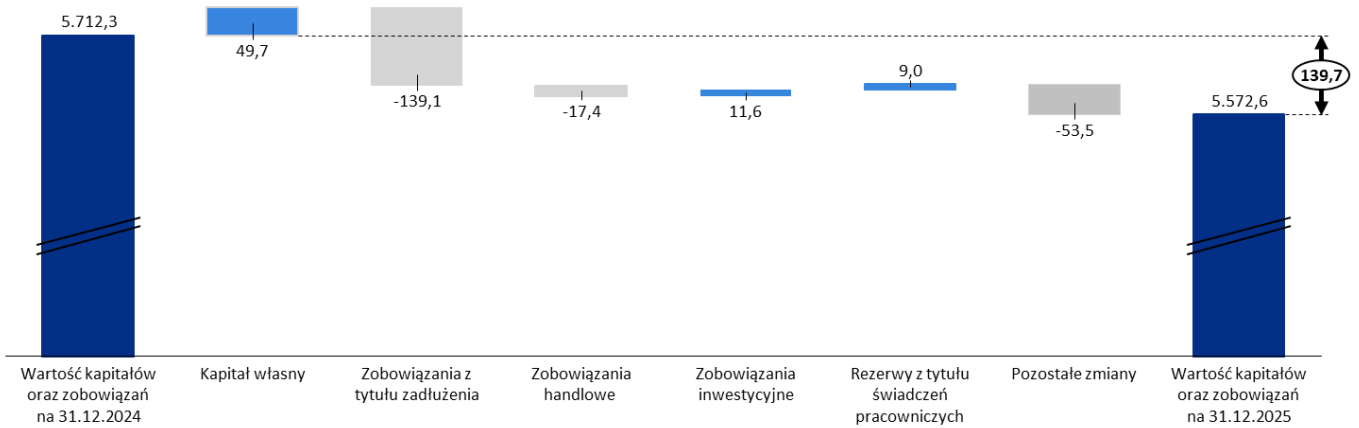
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji posiadały zobowiązania z tytułu zadłużenia, które stanowiły na 31.12.2026 roku 43,6% udziału sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 45,0% na dzień 31.12.2024 roku. W tym okresie kapitały własne odpowiadały za 10,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 8,9% na dzień 31.12.2024 roku.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

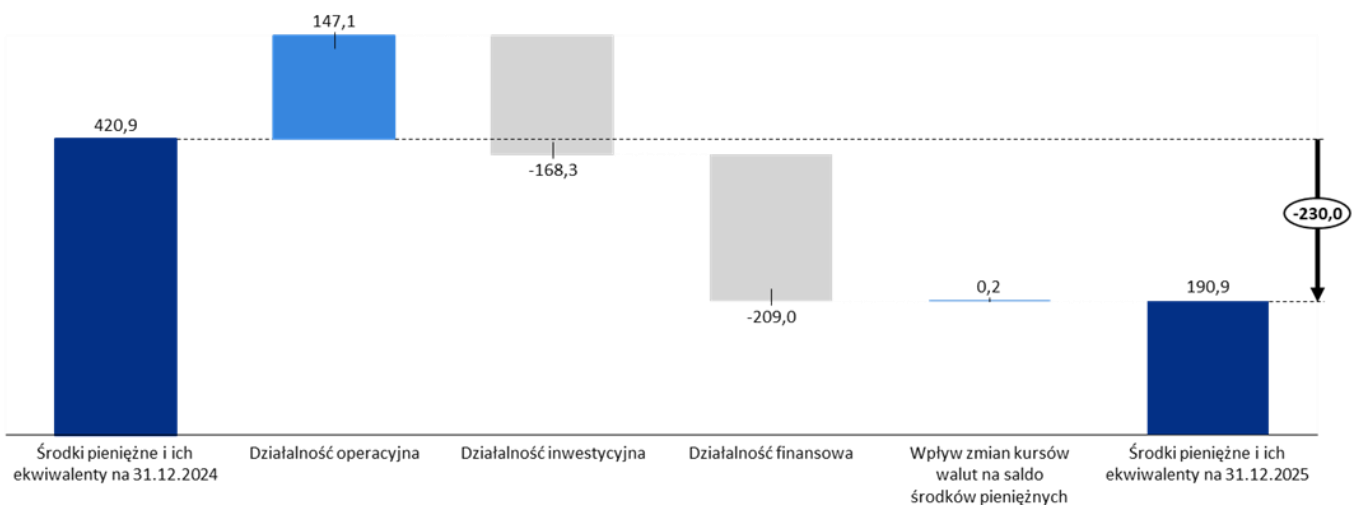
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.12.2025 roku w porównaniu do dnia 31.12.2024 roku zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitału własnego wynika przede wszystkim z wykazanego przez Spółkę dodatniego wyniku netto (wzrost zysków zatrzymanych); Uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 29 grudnia 2025 roku kapitał zakładowy Spółki uległ obniżeniu o kwotę 2.194,5 milionów złotych do kwoty 44,8 milionów złotych; w wyniku obniżenia kapitału zakładowego strata wykazana w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym za rok 2024 uległa obniżeniu do kwoty 218,2 milionów złotych i została pokryta z kapitału zapasowego (nastąpiło przesunięcie pomiędzy pozycjami kapitału własnego);
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia głównie w wyniku spłat leasingów;
- spadek zobowiązań handlowych, głównie w wyniku spadku zobowiązań z tytułu dostaw i usług spowodowanych spadkiem przewiezionej masy oraz systematyczną spłatą zobowiązań bieżących;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych wynikający m.in. z wykonanych napraw i przeglądów okresowych taboru;
- spadek na pozycji pozostałe zmiany dotyczy spadku zobowiązań publicznoprawnych i rozrachunków z pracownikami przy jednoczesnym wzroście pozostałych rozrachunków z tytułu odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.

### 5.2.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2025 roku względem stanu na dzień 31.12.2024 roku spadła o 230,0 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian dotyczących przepływów pieniężnych na dzień 31.12.2025 roku w porównaniu do dnia 31.12.2024 roku zostały opisane poniżej:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy zysku brutto na poziomie 110,4 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 3,9 mln zł oraz ujemnych przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 28,0 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 303,6 mln zł (głównie inwestycje taborowe) przy jednoczesnych wpływach ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (sprzedaż wagonów) w wysokości 124,8 mln zł;
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 212,9 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z otrzymanych dotacji 4,1 mln zł.

#### 5.2.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2021 – 2025. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej Spółki zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Spółka prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM - podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego - ponieważ są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiągniętych przez Spółkę wyników finansowych na przestrzeni lat 2021 – 2025.

Zaprezentowane przez Spółkę wybrane wskaźniki stanowią standardowe miary i wskaźniki powszechnie stosowane w analizie finansowej. Ich dobór został poprzedzony analizą ich przydatności pod kątem dostarczenia inwestorom przydatnych informacji na temat sytuacji finansowej, przepływów pieniężnych i efektywności finansowej i w opinii Spółki pozwala na optymalną ocenę osiągniętych wyników finansowych. Zastosowane przez Spółkę wskaźniki APM powinny być analizowane wyłącznie jako dodatkowe informacje i rozpatrywane łącznie ze sprawozdaniem finansowym Spółki. Wskaźniki APM zaprezentowane przez Spółkę wyliczono według formuł przytoczonych poniżej.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2021 – 2025.

Tabela 16 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2021 – 2025

Wyszczególnienie	2025	2024	2023	2022	2021	Zmiana	Tempo zmian
						2025 - 2024	2025 - 2024
Marża EBITDA <sup>1</sup>	9,5%	5,4%	20,4%	21,0%	11,0%	4,1 pp.	95,9%
Marża wyniku netto (ROS) <sup>2</sup>	2,7%	-70,4%	1,1%	2,5%	-7,1%	73,1 pp.	-
ROA <sup>3</sup>	1,3%	-42,2%	0,6%	1,5%	-3,3%	43,5 pp.	-
ROE <sup>4</sup>	13,1%	-472,2%	1,5%	3,5%	-7,9%	485,3 pp.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	205,2	206,6	216,1	224,9	223,0	-1,4	-0,7%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 469,0	1 466,0	1 562,0	1 571,0	1 501,0	3,0	0,2%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	12,4	12,7	13,3	14,6	15,1	-0,3	-2,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	1 596,8	1 327,0	1 464,5	1 697,3	1 481,9	269,8	20,3%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej
2. Obliczony 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 PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
6. Obliczony jako iloraz bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w PKP CARGO S.A. w danym okresie.

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2025 rok względem 2024 roku są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2025 roku marża EBITDA uległa poprawie, głównie z uwagi na poprawę wyniku netto;
- w okresie 12 miesięcy 2025 roku wskaźniki ROA oraz ROE uległy poprawie w związku z poprawą rentowności prowadzonej działalności operacyjnej;
- niewielki spadek średniodobowego przebiegu lokomotywy jest efektem spadku pracy przewozowej;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku przeciętnego zatrudnienia o 23,9% r/r, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o 8,4% r/r.

### 5.2.5. Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, sprawozdania z sytuacji finansowej oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych.

Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025

	w mln PLN				
	2025	2024	2023	2022	2021
Przychody z tytułu umów z klientami	2 723,9	3 386,8	4 225,5	4 003,6	3 085,3
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-526,7	-569,2	-746,9	-686,5	-500,1
Usługi dostępu do infrastruktury	-372,4	-398,2	-462,6	-550,6	-521,0
Pozostałe usługi	-302,5	-337,5	-373,5	-408,1	-357,9
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 103,0	-1 313,3	-1 475,9	-1 286,3	-1 209,6
Pozostałe koszty	-154,0	-183,8	-234,9	-214,9	-171,3
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-0,6	-398,0	-63,1	-6,7	19,7
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>264,7</b>	<b>186,8</b>	<b>868,6</b>	<b>850,5</b>	<b>345,1</b>
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-3,9	-2 769,6	-676,4	-608,3	-580,8
<b>Zysk / strata na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>260,8</b>	<b>-2 582,8</b>	<b>192,2</b>	<b>242,2</b>	<b>-235,7</b>
Przychody i koszty finansowe	-150,4	-281,4	-135,0	-115,3	-32,7
<b>Zysk / strata przed opodatkowaniem</b>	<b>110,4</b>	<b>-2 864,2</b>	<b>57,2</b>	<b>126,9</b>	<b>-268,4</b>
Podatek dochodowy	-36,7	451,5	-12,0	-24,2	45,1
<b>ZYSK / STRATA NETTO</b>	<b>73,7</b>	<b>-2 412,7</b>	<b>45,2</b>	<b>102,7</b>	<b>-223,3</b>
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>					
Wycena instrumentów zabezpieczających	4,5	7,2	44,0	-6,8	9,0
Podatek dochodowy	-0,9	-1,4	-8,4	1,3	-1,7
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>3,6</b>	<b>5,8</b>	<b>35,6</b>	<b>-5,5</b>	<b>7,3</b>
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-46,3	-24,7	-86,6	16,5	86,3
Podatek dochodowy	8,8	4,7	16,5	-3,1	-16,4
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	9,9	0,0	3,8	0,0	0,0
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>-27,6</b>	<b>-20,0</b>	<b>-66,3</b>	<b>13,4</b>	<b>69,9</b>
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>-24,0</b>	<b>-14,2</b>	<b>-30,7</b>	<b>7,9</b>	<b>77,2</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>49,7</b>	<b>-2 426,9</b>	<b>14,5</b>	<b>110,6</b>	<b>-146,1</b>
<b>Zysk / strata na akcję (w PLN na jedną akcję)</b>					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	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	44 786 917
Zysk / strata na akcję podstawowy	1,64	-53,87	1,01	2,29	-4,99
Zysk / strata na akcję rozwodniony	1,64	-53,87	1,01	2,29	-4,99

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025

	w mln PLN				
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021
<b>AKTYWA</b>					
Tabor kolejowy	2 101,1	1 785,5	4 078,1	3 778,1	3 827,5
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	296,0	392,2	411,1	459,5	481,7
Prawa do użytkowania aktywów	1 030,6	1 142,2	1 162,4	653,1	666,9
Inwestycje w jednostkach powiązanych	704,6	734,7	897,1	858,0	840,0
Należności leasingowe	25,6	29,0	29,6	22,1	23,4
Aktywa finansowe	18,6	18,8	23,4	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	17,6	23,4	31,6	36,6	28,1
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	562,8	590,8	135,6	135,7	158,7
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>4 756,9</b>	<b>4 716,6</b>	<b>6 768,9</b>	<b>5 948,0</b>	<b>6 031,2</b>
Zapasy	57,9	69,6	92,3	97,7	87,3
Należności handlowe	347,7	393,5	468,0	532,7	380,5
Należności leasingowe	7,2	4,9	2,9	1,5	1,5
Aktywa finansowe	0,1	10,6	4,6	-	-
Pozostałe aktywa	98,0	95,9	112,0	112,9	71,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	190,9	420,9	120,2	55,2	141,0
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>701,8</b>	<b>995,4</b>	<b>800,0</b>	<b>800,0</b>	<b>681,3</b>
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	113,9	0,3	-	0,1	14,9
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>5 572,6</b>	<b>5 712,3</b>	<b>7 568,9</b>	<b>6 748,1</b>	<b>6 727,4</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>					
Kapitał zakładowy	44,8	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	565,4	783,6	738,4	635,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-123,3	-99,3	-85,1	-54,4	-62,3
Zyski zatrzymane/ (Niepokryte straty)	73,7	-2 412,7	45,2	102,7	-109,0
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>560,6</b>	<b>510,9</b>	<b>2 937,8</b>	<b>2 923,3</b>	<b>2 812,7</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 194,3	1 627,0	1 908,5	1 519,6	1 872,2
Zobowiązania inwestycyjne	-	2,8	15,6	46,1	110,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	409,2	404,3	493,0	419,7	459,9
Pozostałe rezerwy	9,7	11,9	0,4	0,5	0,7
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>1 613,2</b>	<b>2 046,0</b>	<b>2 417,5</b>	<b>1 985,9</b>	<b>2 442,9</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 237,0	943,4	709,0	598,8	393,9
Zobowiązania handlowe	1 114,3	1 131,7	687,1	598,6	446,1
Zobowiązania inwestycyjne	308,2	293,8	314,6	197,9	297,7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	90,0	85,9	136,1	125,5	99,9
Pozostałe rezerwy	12,9	10,5	8,5	7,2	17,7
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	-	-	-	2,3	-
Pozostałe zobowiązania finansowe	110,0	112,2	140,5	92,6	42,6
Pozostałe zobowiązania	526,4	577,9	217,8	216,0	173,9
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>3 398,8</b>	<b>3 155,4</b>	<b>2 213,6</b>	<b>1 838,9</b>	<b>1 471,8</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>5 012,0</b>	<b>5 201,4</b>	<b>4 631,1</b>	<b>3 824,8</b>	<b>3 914,7</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>5 572,6</b>	<b>5 712,3</b>	<b>7 568,9</b>	<b>6 748,1</b>	<b>6 727,4</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025

	w mln PLN				
	2025	2024	2023	2022	2021
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	147,1	921,9	1047,6	815,5	500,5
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-168,3	-353,2	-866,1	-698,9	-558,9
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-209,0	-267,5	-116,5	-202,4	18,9
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-230,2	301,2	65,0	-85,8	-39,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	420,9	120,2	55,2	141,0	180,5
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,2	-0,5	-	-	-
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>190,9</b>	<b>420,9</b>	<b>120,2</b>	<b>55,2</b>	<b>141,0</b>

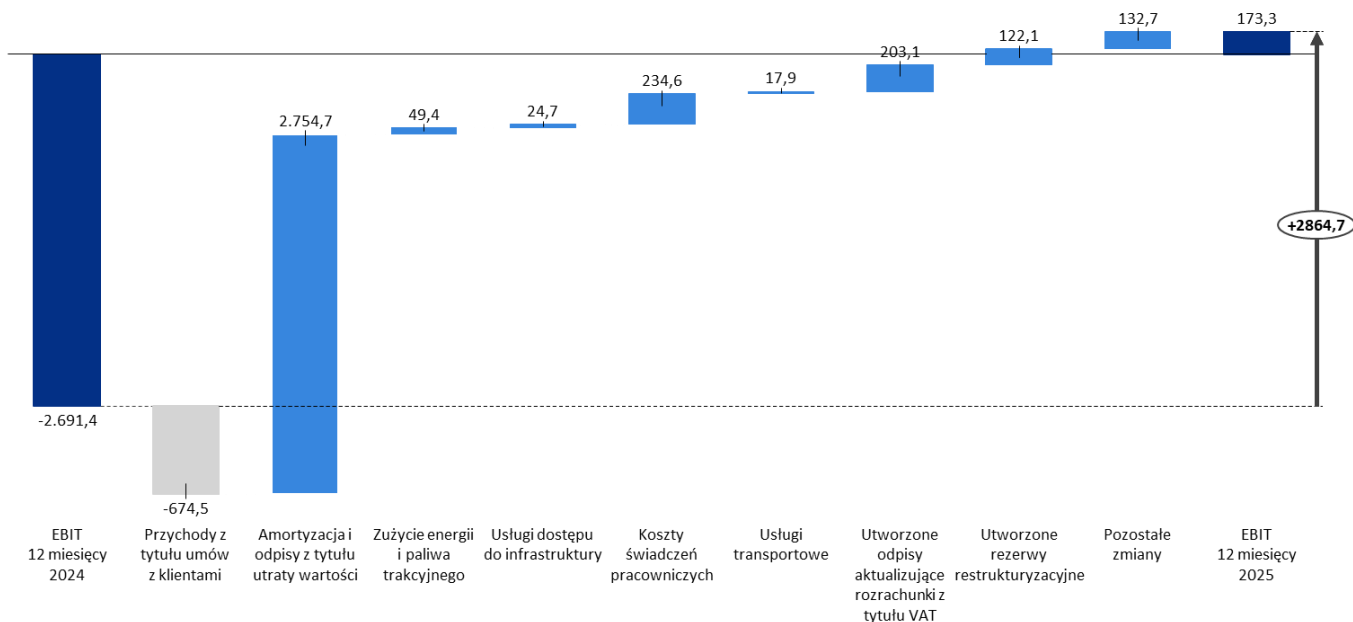
Źródło: Opracowanie własne

## 5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

### 5.3.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2025 roku wynik EBIT wyniósł 173,3 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku o 2 864,7 mln zł.

Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2025 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2025 roku w porównaniu do 12 miesięcy 2024 roku zostały opisane poniżej:

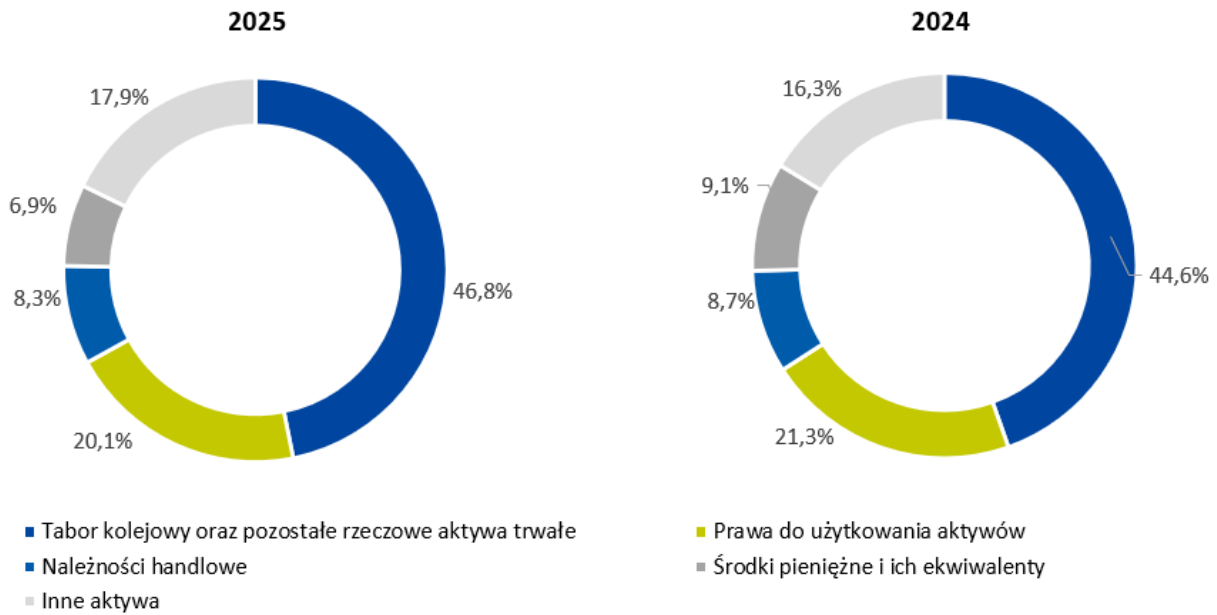
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) był bezpośrednim efektem spadku przewiezionej masy oraz jednostkowych stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.3 SKONSOLIDOWANE DANE DOTYCZĄCE PRZEWOZÓW W ROKU 2025;**
- spadek kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości, będący głównie rezultatem utworzonych istotnych odpisów z tytułu utraty wartości w 2024 roku, które skutkują obniżoną bazą środków trwałych podlegających amortyzacji w okresie 2025 roku, przy jednoczesnej aktualizacji odpisów na trwałą utratę wartości wynikających z testów na trwałą utratę wartości w okresie 2025 roku;
- spadek kosztów zużycia energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego powiązany ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) powiązany głównie ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych, który był efektem działań restrukturyzacyjnych Spółki (zwolnienia grupowe w 2024 i w II półroczu 2025 roku) skutkujących niższym poziomem zatrudnienia w 2025 roku oraz zmianą poziomu rezerw na świadczenia pracownicze. Szczegółowe zmiany dot. poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 INFORMACJE DOTYCZĄCE ZATRUDNIENIA;**
- spadek kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał głównie ze spadku kosztów odsetek od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań, spadku wartości czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru i spadku wartości sprzedanych materiałów i towarów oraz spadku kosztów energii, gazu i wody przy jednoczesnym wzroście usług rekultywacyjnych;
- w 2025 roku nie zostały utworzone odpisy aktualizujące rozrachunki z tyt. VAT oraz nastąpił spadek utworzonych rezerw restrukturyzacyjnych.

### 5.3.2. Charakterystyka struktury aktywów i kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO

#### AKTYWA

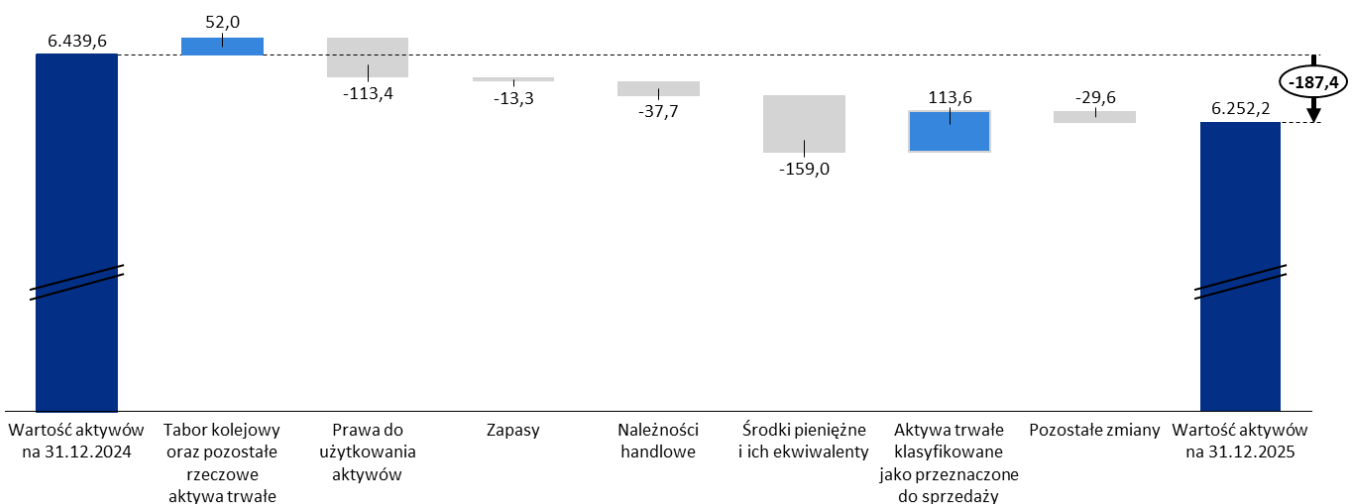
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2025 roku miały: tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 46,8% sumy aktywów wobec 44,6% na dzień 31.12.2024 roku. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 8,3%, wobec 8,7% na dzień 31.12.2024 roku.

Rysunek 26 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

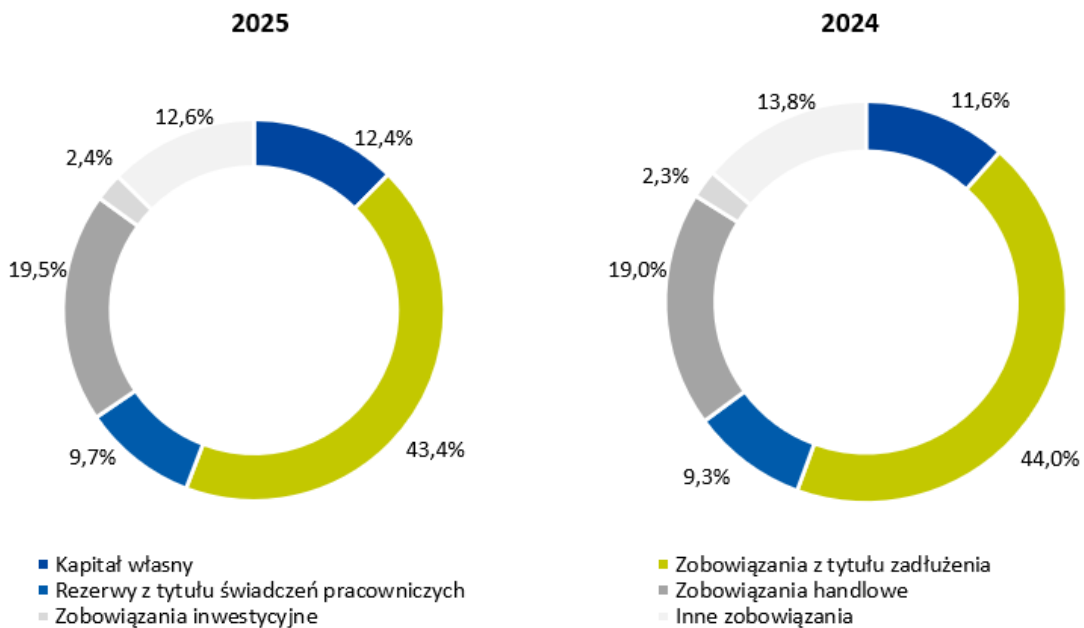
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2025 roku w porównaniu do dnia 31 grudnia 2024 roku zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego wynika głównie z wykonanych modernizacji lokomotyw oraz napraw i przeglądów okresowych taboru wymaganych regulacjami prawnymi przy jednoczesnym przesunięciu z Taboru kolejowego oraz Pozostałych rzeczowych aktywów trwałych do pozycji Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży taboru kolejowego i nieruchomości Spółki, które są przewidziane do sprzedaży; dodatkowo nastąpiła sprzedaż zbędnego taboru kolejowego oraz dokonano aktualizacji wysokości odpisu/utworzono odpis na niewykorzystywane w ramach działalności operacyjnej składniki taboru kolejowego w wyniku przeprowadzonych testów na dzień 30.06.2025 roku i 31.12.2025 roku;
- spadek praw do użytkowania aktywów na skutek wyższej wartości kosztów amortyzacji ponad nowe prawa;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem przychodów przewozowych;
- spadek wartości środków pieniężnych jest wypadkową zmian opisanych w **5.3.3. SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH PKP CARGO S.A.**;
- odnotowano wzrost wartości aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży, który wynika z przesunięcia taboru kolejowego i nieruchomości przeznaczonych do sprzedaży z pozycji Tabor kolejowy oraz Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe.

**KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA**

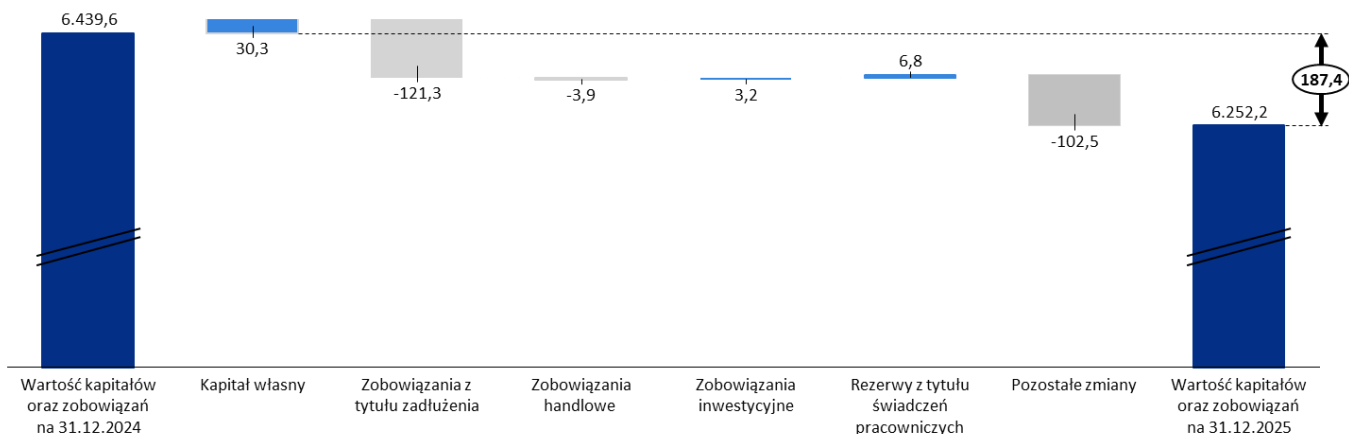
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2025 roku posiadały zobowiązania z tytułu zadłużenia, które stanowiły 43,4% udziału sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 44,0% na dzień 31.12.2024 roku. W tym okresie kapitały własne odpowiadały za 12,4% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 11,6% na dzień 31.12.2024 roku.

Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2025 roku oraz 31.12.2024 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

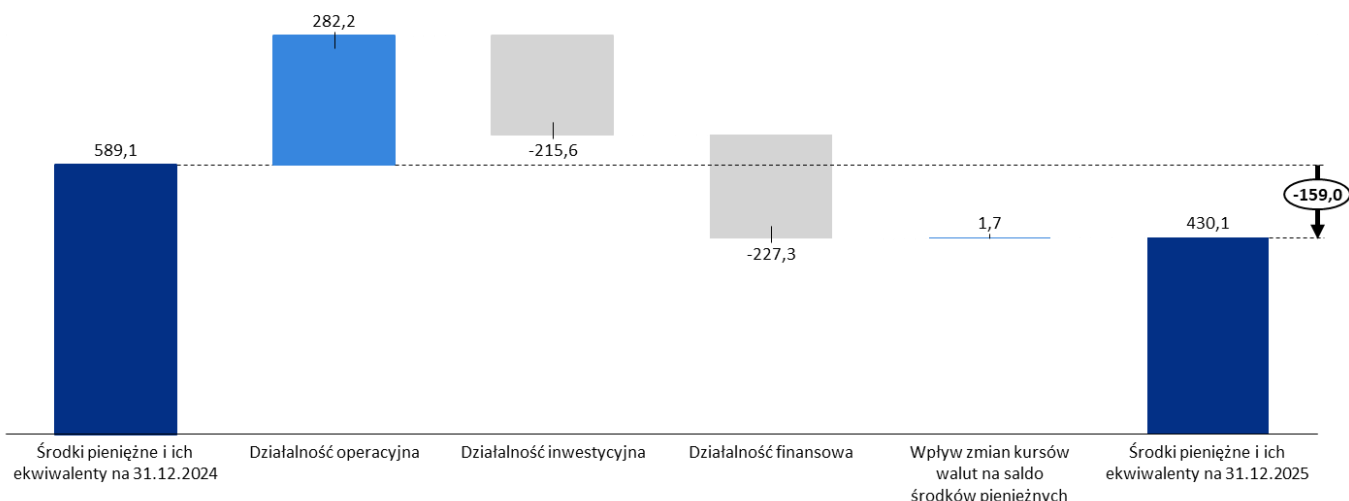
Wyjaśnienia najważniejszych czynników wpływających na wartość pasywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2025 roku względem dnia 31 grudnia 2024 roku zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitału własnego wynika przede wszystkim z wykazanego przez Grupę dodatniego wyniku netto (wzrost zysków zatrzymanych); dodatkowo została pokryta strata z 2024 roku (częściowa lub pełna) w PKP CARGO oraz w dwóch spółkach zależnych środkami z kapitału zakładowego oraz z kapitału zapasowego; nastąpiło przesunięcie środków pomiędzy pozycjami kapitału własnego;
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia w wyniku spłat kredytów oraz leasingów;
- spadek zobowiązań handlowych, głównie w wyniku spadku zobowiązań z tytułu dostaw i usług spowodowanych spadkiem przewiezionej masy oraz systematyczną spłatą zobowiązań bieżących;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości;
- spadek na pozycji pozostałe zmiany dotyczy spadku zobowiązań publicznoprawnych i rozrachunków z pracownikami przy jednoczesnym wzroście pozostałych rozrachunków z tytułu odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.

### 5.3.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2025 roku w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2024 roku zmniejszyła się o 159,0 mln zł.

Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian dotyczących przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2025 roku w porównaniu do dnia 31.12.2024 roku zostały opisane poniżej:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy zysku brutto na poziomie 61,7 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 236,4 mln zł oraz ujemnych przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 3,6 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 372,1 mln zł (głównie inwestycje taborowe) przy jednoczesnych wpływach ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (sprzedaż wagonów) w wysokości 136,7 mln zł;
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów i środków otrzymanych z FGŚP oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 267,8 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z otrzymanych dotacji 30,5 mln zł oraz wpływach z FGŚP środków z w wysokości 10,2 mln zł.

### 5.3.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2021 – 2025. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej Grupy zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Grupa prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM - podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego - ponieważ są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiągniętych przez Grupę wyników finansowych na przestrzeni 2021 – 2025 roku.

Zaprezentowane przez Grupę wybrane wskaźniki stanowią standardowe miary i wskaźniki powszechnie stosowane w analizie finansowej. Ich dobór został poprzedzony analizą ich przydatności pod kątem dostarczenia inwestorom przydatnych informacji na temat sytuacji finansowej, przepływów pieniężnych i efektywności finansowej i w opinii Grupy pozwala na optymalną ocenę osiągniętych wyników finansowych.

Zastosowane przez Spółkę wskaźniki APM powinny być analizowane wyłącznie jako dodatkowe informacje i rozpatrywane łącznie ze sprawozdaniem finansowym Grupy.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2021 – 2025

Wyszczególnienie	2025	2024	2023	2022	2021	Zmiana	Tempo zmian
						2025 - 2024	2025 - 2024
Marża EBITDA <sup>1</sup>	10,6%	6,6%	19,5%	19,6%	11,9%	4,0 pp.	60,6%
Marża wyniku netto (ROS) <sup>2</sup>	1,0%	-53,4%	1,5%	2,7%	-5,2%	54,4 pp.	-
ROA <sup>3</sup>	0,6%	-37,5%	1,0%	1,9%	-3,0%	38,1 pp.	-
ROE <sup>4</sup>	5,1%	-323,3%	2,6%	4,6%	-7,4%	328,4 pp.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	187,2	186,2	198,5	212,2	209,8	1,0	0,5%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 437,0	1 435,0	1 531,0	1 546,0	1 474,0	2,0	0,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	11,4	11,6	12,6	14,0	14,5	-0,2	-1,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	1 193,8	1 026,4	1 122,3	1 337,3	1 206,5	167,4	16,3%

Źródło: Opracowanie własne

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 bruttonokilometrów 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.

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, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego.

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2025 rok względem 2024 roku są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2025 roku marża EBITDA uległa poprawie, głównie z uwagi na poprawę wyniku netto. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.2. PODSTAWOWE WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWE GRUPY PKP CARGO**;
- w okresie 12 miesięcy 2025 roku wskaźniki ROA oraz ROE uległy poprawie w związku z poprawą rentowności prowadzonej działalności operacyjnej;
- niewielki spadek średniodobowego przebiegu lokomotywy jest efektem spadku pracy przewozowej;
- niewielki wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku przeciętnego zatrudnienia o 29,8% r/r, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o 7,5% r/r.

### 5.3.5. Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, sprawozdania z sytuacji finansowej oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych.

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2021 – 2025

	w mln PLN				
	2025	2024	2023	2022	2021
Przychody z tytułu umów z klientami	3 785,9	4 460,4	5 491,9	5 390,1	4 266,5
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-562,5	-611,9	-796,3	-762,5	-550,2
Usługi dostępu do infrastruktury	-384,4	-409,1	-473,9	-562,5	-530,0
Usługi transportowe	-209,1	-227,0	-285,9	-361,3	-350,7
Pozostałe usługi	-403,1	-401,9	-477,0	-537,9	-413,9
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 565,0	-1 799,6	-1 958,4	-1 738,4	-1 622,0
Pozostałe koszty	-271,4	-308,2	-372,4	-359,5	-309,1
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	19,3	-403,0	-44,9	-1,7	22,6
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>409,7</b>	<b>299,7</b>	<b>1 083,1</b>	<b>1 066,3</b>	<b>513,2</b>
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-236,4	-2 991,1	-791,7	-733,0	-722,0
<b>Zysk / strata na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>173,3</b>	<b>-2 691,4</b>	<b>291,4</b>	<b>333,3</b>	<b>-208,8</b>
Przychody i koszty finansowe	-118,8	-176,8	-181,5	-150,6	-60,3
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	7,2	-16,3	9,1	9,1	4,7
<b>Zysk / strata przed opodatkowaniem</b>	<b>61,7</b>	<b>-2 884,5</b>	<b>119,0</b>	<b>191,8</b>	<b>-264,4</b>
Podatek dochodowy	-22,3	471,9	-36,9	-43,8	39,1
<b>ZYSK / STRATA NETTO</b>	<b>39,4</b>	<b>-2 412,6</b>	<b>82,1</b>	<b>148,0</b>	<b>-225,3</b>
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>					
Wycena instrumentów zabezpieczających	4,4	6,2	41,5	-6,7	13,2
Podatek dochodowy	-0,8	-1,1	-7,9	1,3	-2,5
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	18,1	-23,1	-67,3	34,4	37,7
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>21,7</b>	<b>-18,0</b>	<b>-33,7</b>	<b>29,0</b>	<b>48,4</b>
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-50,2	-31,7	-102,0	18,9	91,0
Podatek dochodowy	9,5	6,0	19,4	-3,6	-17,3
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	9,9	-	3,8	-	-
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>-30,8</b>	<b>-25,7</b>	<b>-78,8</b>	<b>15,3</b>	<b>73,7</b>
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>-9,1</b>	<b>-43,7</b>	<b>-112,5</b>	<b>44,3</b>	<b>122,1</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>30,3</b>	<b>-2 456,3</b>	<b>-30,4</b>	<b>192,3</b>	<b>-103,2</b>
<b>Zysk / strata netto przypadający:</b>					
Zysk / strata netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	39,4	-2 412,6	82,1	148,0	-225,3
<b>Suma całkowitych dochodów przypadających:</b>					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	30,3	-2 456,3	-30,4	192,3	-103,2
<b>Zysk / strata na akcję (w PLN na jedną akcję)</b>					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	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	44 786 917
Zysk / strata na akcję podstawowy	0,88	-53,87	1,83	3,31	-5,03
Zysk / strata na akcję rozwodniony	0,88	-53,87	1,83	3,31	-5,03

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2021 – 2025

	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021
<b>AKTYWA</b>					
Tabor kolejowy	2 313,2	2 138,8	4 440,3	4 208,3	4 241,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	611,1	733,5	857,7	891,1	893,4
Prawa do użytkowania aktywów	1 257,9	1 371,3	1 436,1	972,2	1 030,7
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	21,6	18,5	42,7	41,8	36,7
Należności handlowe	1,9	0,2	1,2	7,3	4,2
Należności leasingowe	8,7	11,3	8,9	8,7	8,5
Pozostałe aktywa	49,0	46,1	52,4	48,6	40,5
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	648,6	676,6	191,3	176,1	203,1
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>4 912,0</b>	<b>4 996,3</b>	<b>7 030,6</b>	<b>6 354,1</b>	<b>6 458,7</b>
Zapasy	144,4	157,7	200,2	200,8	164,6
Należności handlowe	518,9	558,3	668,3	769,4	611,7
Należności leasingowe	1,5	1,0	0,9	0,6	0,6
Pozostałe aktywa	131,4	136,9	156,3	153,5	107,6
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	430,1	598,1	263,7	181,5	254,5
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1 226,3</b>	<b>1 443,0</b>	<b>1 289,4</b>	<b>1 305,8</b>	<b>1 139,0</b>
<b>Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży</b>	<b>113,9</b>	<b>0,3</b>	<b>-</b>	<b>0,3</b>	<b>15,7</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>6 252,2</b>	<b>6 439,6</b>	<b>8 320,0</b>	<b>7 660,2</b>	<b>7 613,4</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>					
Kapitał zakładowy	44,8	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	633,0	874,1	797,1	678,0	771,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-158,9	-131,7	-111,1	-65,9	-75,8
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	104,6	86,5	109,6	176,9	142,5
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	153,0	-2 322,0	167,6	204,6	-37,1
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>776,5</b>	<b>746,2</b>	<b>3 202,5</b>	<b>3 232,9</b>	<b>3 040,6</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 356,6	1 791,5	2 089,7	1 711,5	2 090,3
Zobowiązania handlowe	1,6	2,1	3,4	7,9	2,3
Zobowiązania inwestycyjne	6,9	2,8	15,6	46,7	111,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	484,2	485,1	578,9	483,5	529,1
Pozostałe rezerwy	12,9	15,0	3,6	0,5	7,0
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	53,1	82,0	93,0	94,5	93,3
Pozostałe zobowiązania	0,8	0,2	-	-	-
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>1 916,1</b>	<b>2 378,7</b>	<b>2 784,2</b>	<b>2 344,6</b>	<b>2 833,8</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 354,7	1 041,1	804,1	660,7	473,9
Zobowiązania handlowe	1 216,6	1 220,0	844,4	803,8	639,0
Zobowiązania inwestycyjne	142,0	142,9	141,3	143,0	221,4
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	122,7	115,0	170,2	156,7	127,3
Pozostałe rezerwy	28,4	42,7	17,7	21,4	23,3
Pozostałe zobowiązania	695,2	753,0	355,6	297,1	254,1
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>3 559,6</b>	<b>3 314,7</b>	<b>2 333,3</b>	<b>2 082,7</b>	<b>1 739,0</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>5 475,7</b>	<b>5 693,4</b>	<b>5 117,5</b>	<b>4 427,3</b>	<b>4 572,8</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>6 252,2</b>	<b>6 439,6</b>	<b>8 320,0</b>	<b>7 660,2</b>	<b>7 613,4</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2021 - 2025

	w mln PLN				
	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>282,2</b>	<b>1 031,9</b>	<b>1 211,0</b>	<b>1 018,4</b>	<b>699,8</b>
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>-215,6</b>	<b>-420,7</b>	<b>-987,1</b>	<b>-772,9</b>	<b>-645,6</b>
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>-227,3</b>	<b>-281,5</b>	<b>-133,4</b>	<b>-319,5</b>	<b>-106,4</b>
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-160,7	329,7	90,5	-74,0	-52,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	589,1	263,7	181,5	254,5	306,0
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1,7	-4,3	-8,3	1,0	0,7
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>430,1</b>	<b>589,1</b>	<b>263,7</b>	<b>181,5</b>	<b>254,5</b>

Źródło: Opracowanie własne

## 5.4. Opis i ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO

### 5.4.1. Wpływ wojny w Ukrainie

Wpływ konfliktu w Ukrainie na działalność PKP CARGO oraz Grupy PKP CARGO wciąż pozostaje na wysokim poziomie, zwłaszcza pod względem ograniczeń w obrotach towarowych ze wschodem i spadku przychodów w tym obszarze. Rozwój Spółki i Grupy PKP CARGO na tym kierunku może być jeszcze na długo wstrzymany, z uwagi na konfrontacyjne działania władz Rosji i Białorusi. Wysoki spadek obrotów z tymi dwoma państwami był naturalną konsekwencją ich wrogich, także wobec Polski działań.

Wynikiem konfliktu jest ograniczenie wykorzystania Nowego Jedwabnego Szlaku, a także budowa (przy wsparciu Chin) przez kolejne kraje alternatywnych dróg prowadzących do Europy - korytarzy na kierunku południowym. Potencjalne zawieszenie broni, przy korzystnej koniunkturze gospodarczej, może pozwolić na szybką odbudowę i wzrost przewozów tym szlakiem, zwłaszcza w kontekście możliwych dalszych problemów z transportem przez Morze Czerwone.

Trudnym tematem pozostaje kwestia wymiany gospodarczej z Ukrainą, z uwagi na liczne rozbieżne interesy w wielu obszarach gospodarczych m.in. w zakresie wyrobów stalowych, cementu czy zbóż, a nawet sposobów prowadzenia transportu, co w chwili obecnej obniża zauważalnie skalę wymiany, zwłaszcza w kontekście dostępności dla Ukrainy szlaków na Morzu Czarnym. Potencjalna odbudowa kraju po wojnie może jednak napędzać ekspansję przewozów, zwłaszcza kierowanych przez Polskę, na zachodnią część Ukrainy, co stanowi istotną szansę na realizację okresowo cyklicznych przewozów przez Grupę PKP CARGO. Kluczowe jest otwieranie kolejnych obszarów współpracy i wymiany w kontekście potencjalnej akcesji do Unii Europejskiej.

Ograniczony poziom rozwoju infrastruktury na terenie przygranicznym stanowi wciąż istotną barierę, wraz z barierami administracyjnymi, zwłaszcza w kontekście połączeń systemów kolejowych, co m.in. skutecznie blokuje zwiększenie skali przewozów i przekierowuje ruch na transport samochodowy, ewentualnie południowe korytarze transportowe.

### 5.4.2. Wpływ poziomu cen paliwa trakcyjnego oraz ceny złomu

Poziom cen paliwa trakcyjnego w 2025 roku wykazywał umiarkowane wahania. Można było zaobserwować spadek cen w drugim kwartale, po którym nastąpiła stabilizacja. Średni poziom cen paliwa pozyskiwanego przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wynosił odpowiednio: Q1- 4693,01 zł/m<sup>3</sup>, Q2 - 4363,72 zł/m<sup>3</sup>, Q3 – 4483,44 zł/m<sup>3</sup>, Q4 – 4490,57 zł/m<sup>3</sup>. Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom cen była sytuacja geopolityczna ze szczególnym uwzględnieniem konfliktów na Bliskim Wschodzie i unijnych sankcji na import ropy naftowej z Rosji. Niezmiennie podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na poziom cen paliwa trakcyjnego pozostają sytuacja geopolityczna, polityka OPEC i wahania kursów walut.

Poziom cen uzyskiwanych ze sprzedaży złomu w 2025 roku był na średnim poziomie i nie należy zaliczyć ich do nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik z działalności za rok obrotowy. Rynek cen złomu jest nieprzewidywalny i zależny od wielu czynników. Należą do nich wskaźniki ekonomiczne, postęp w recyklingu, polityka środowiskowa i wydarzenia geopolityczne. Prognozuje się, że światowy rynek złomu będzie odnotowywał stały wzrost w 2026 roku, co będzie spowodowane rosnącym popytem przemysłowym, rozwojem infrastruktury i potrzebą zrównoważonego pozyskiwania materiałów.

### 5.4.3. Opłaty za dostęp do infrastruktury

#### *Infrastruktura na terenie Polski i infrastruktura zagraniczna*

Zgodnie z obowiązującą Ustawą z dnia 28 marca 2023 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2023 poz. 602 z późn. zm.) 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).

W 2025 roku nie odnotowano istotnych zmian w wysokości ww. opłat. Podstawowo zmiany w cennikach na kolejne rozkłady jazdy ogłaszane są na początku każdego kolejnego roku najpóźniej 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania danego rocznego rozkładu jazdy pociągów. Zmiany w regulaminach sieci regulujących zasady korzystania z infrastruktury kolejowej wprowadzane są na bieżąco w trakcie roku. Warto nadmienić, że charakterystyczną cechą ostatnich działań PKP PLK S.A. jest wprowadzanie kar w postaci wyższych stawek za wydłużone postoje w miejscach, gdzie występują wąskie gardła z przepustowością infrastruktury (porty, stacje graniczne).

Podobnie jak w sytuacji na terenie Polski, infrastruktura zagraniczna w 2025 roku nie uległa istotnym zmianom w wysokości opłat.

#### 5.4.4. Inwestycje w infrastrukturę kolejową

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych, mających na celu modernizację Sieci PKP, jak również realizacja założonych planów utrzymaniowo-naprawczych, należały do najistotniejszych czynników utrudniających realizację działalności przewozowej przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Wysoką uciążliwość udzielanych zamknięć obserwowano tak w skali ogólnosięciowej, jak i regionalnej.

Do najuciążliwszych prac na głównych ciągach przewozowych należały: roboty skutkujące całodobowym wstrzymaniem ruchu na odcinkach Elk – Korsze linii kolejowej nr 38; Chmielnik – Grzybów linii kolejowej nr 70; Stary Sącz – Muszyna – Granica Państwa linii kolejowej nr 96; roboty skutkujące całodobowym wstrzymaniem ruchu lub całodobowym ograniczeniem przepustowości linii w rejonie: Górnego Śląska, obejmujące przede wszystkim odcinki linii kolejowych nr 1, 62, 131, 132, 138, 141, 171; Poznania, obejmujące przede wszystkim odcinki linii kolejowych nr 394, 395, 801, 803; na odcinku Rokiciny – Baby – Piotrków Trybunalski linii kolejowej nr 1; Poznań Górczyn – Toporów linii kolejowej nr 3; Sędziszów – Kozłów – Tunel linii kolejowej nr 8; na odcinkach Częstochowa – Gnaszyn i Lisów – Kochanowice linii kolejowej nr 61; Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice – Granica Państwa linii kolejowej nr 93; na odcinkach od Kluczborka do Gądek linii kolejowej nr 272 i na odcinkach od Brzegu Dolnego do Lasek Lubuskich linii kolejowej nr 273, tworzących alternatywne dla siebie ciągi przewozowe. Znacznym utrudnieniem okazały się też zamknięcia zarządzane dla prac rozpoczętych pod koniec roku skutkujące całodobowym ograniczeniem przepustowości na odcinku: Gomunie – Radomsko – Widzów Teklinów linii kolejowej nr 1; odcinku Suchedniów – Łączna – Zagnańsk linii kolejowej nr 8, oraz skutkujące całodobowym wstrzymaniem ruchu pociągów na odcinku Sandomierz – Sobów – Tarnobrzeg – Ocice – Chmielów linii kolejowej nr 25 – ograniczenia te są bardzo poważne w skali ostatniego kwartału i mają trwać przez znaczną część 2026 roku.

Jako przykłady najpoważniejszych utrudnień w skali regionalnej należy wskazać: roboty skutkujące całodobowym wstrzymaniem ruchu na odcinkach: Lębork – Słupsk linii kolejowej nr 202; od Jaworzyny Śląskiej do Legnicy linii kolejowej nr 137; na linii kolejowej nr 355; roboty skutkujące całodobowym ograniczeniem przepustowości linii na odcinku Sędziszów – Marciszów linii kolejowej nr 274 lub roboty na odcinku Szczecin Turzyn – Police linii kolejowej nr 406.

Poza powyższymi i niewymienionymi tu zamknięciami torów szlakowych, istotny wpływ na potencjał Sieci PKP miały też wynikające z zamknięć torowych ograniczenia zdolności przyjęciowej stacji kolejowych. Do najsilniej dotkniętych ograniczeniem należały stacje Górnego Śląska, jak Bytom, Chorzów Stary, Gliwice Łabędy, Katowice Ligota, Mysłowice lub Radzionków, a także innych obszarów kraju, jak Częstochowa Towarowa, Jaszców, Poznań Franowo, Stargard, Wałbrzych Główny, Zebrzydowice.

Na 2026 roku przewiduje się dalszy wzrost uciążliwości zamknięć torowych dla ruchu towarowego. Prawdopodobnie nie będzie on tak wyraźny, jak wzrost odnotowany w 2025 roku w stosunku do roku 2024, jednak wciąż obserwowalny. Posiadane informacje praktycznie wykluczają możliwość spadku uciążliwości.

#### 5.4.5. Zmiany otoczenia prawnego

- Zmiany Statutu Spółki:
  - w dniu 30 lipca 2025 roku odbyła się druga część Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 30 czerwca 2025 roku i na którym podjęto Uchwałę nr 32/2025 w sprawie zmiany § 26 ust. 2 Statutu Spółki. Przyjęta zmiana Statutu Spółki związana jest z implementacją do polskiego porządku prawnego Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD). Rola nadzorcza w spółkach w zakresie zrównoważonego rozwoju została domyślnie, na bazie art. 128 ust. 1 Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym przyznana komitetowi audytu funkcjonującemu w danej spółce – model ten w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji został przyjęty bez zmian, a więc Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jest odpowiedzialny za nadzorowanie sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju, W dniu 6 sierpnia 2025 roku sąd rejestrowy wpisał do KRS zgłoszoną zmianę Statutu Spółki z 30 lipca 2025 roku;
  - w dniu 29 grudnia 2025 roku odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na którym podjęto Uchwałę nr 2/2025 w sprawie obniżenia kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w celu pokrycia straty Spółki oraz zmiany Statutu PKP CARGO S.A., której skutkiem była zmiana jego § 6 ust. 1 Statutu. Celem obniżenia kapitału zakładowego było wyrównanie poniesionej przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji straty z 2024 roku. Istotą dokonanej zmiany było obniżenie kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o kwotę 2.194.558.933,00 zł tj. z kwoty 2.239.345.850,00 zł do kwoty 44.786.917,00 zł. Obniżenie kapitału zakładowego Spółki zostało dokonane poprzez zmniejszenie wartości nominalnej każdej akcji

PKP CARGO S.A o kwotę 49,00 zł tj. z kwoty 50,00 zł każda akcja do kwoty 1,00 zł każda akcja. W dniu 14 stycznia 2026 roku sąd rejestrowy wpisał do KRS zgłoszoną zmianę Statutu Spółki z 29 grudnia 2025 roku.

- Sanacja - otwarcie w 2024 roku postępowania sanacyjnego wobec PKP CARGO S.A. spowodowało, że Spółka działa dodatkowo w reżimie ustawy z dnia 15 maja 2015 r. Prawo restrukturyzacyjne.
- Dyrektywa dot. parytetu płci w organach spółek - toczące się prace nad projektem zmiany ustawy z dnia 19 października 2019 r. o zmianie ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych oraz niektórych innych ustaw oraz zmiany ustawy z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania w związku z implantacją Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2381 z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie poprawy równowagi płci wśród dyrektorów spółek giełdowych oraz powiązanych środków. Przedmiotem dyrektywy i projektu ustawy jest usprawnienie stosowania zasady równości szans kobiet i mężczyzn na stanowiskach kierowniczych, poprzez ustalenie wymogów dotyczących procesu selekcji kandydatów na te stanowiska. Przepisy dyrektywy i projektu ustawy odnoszą się do niedostatecznie reprezentowanej płci w organach spółek, a więc dotyczą zarówno mężczyzn, jak i kobiet. Projekt zakłada osiągnięcie przez spółki objęte regulacją parytetu 33% wszystkich stanowisk, zarówno w Zarządzie Spółki, jak też w Radzie Nadzorczej Spółki. W dniu 30 marca 2026 roku Minister Finansów i Gospodarki skierował do konsultacji publicznych projekt ustawy dotyczącej zmiany ustaw. Celem jest wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2024/2811, nowelizującą dyrektywę 2014/65/UE, ponadto dostosowanie krajowych regulacji do rozporządzenia 2024/2809 zmniejszającego rozporządzenia (UE) 2017/2019, (UE) nr 596/2014 oraz (UE) nr 600/2014. W nowym projekcie Ustawy o zmianie ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych oraz ustawy o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania (Ustawa) z dnia 26 marca 2026 roku zostały określone nowe terminy dotyczące realizacji obowiązków przewidzianych w projektowanym Rozdziale 4aa Ustawy o ofercie publicznej "Polityka równowagi płci w organach spółki". Zgodnie z ww. projektem, po zmianach zaproponowanych w dniu 13 kwietnia 2026 roku przez Ministerstwo Sprawiedliwości, emitenci zostaną zobowiązani do:
  - podjęcia środków w celu zapewnienia, aby osoby należące do niedostatecznie reprezentowanej płci zajmowały stanowiska w organach Spółki w liczbie, o której mowa w art. 90gc ust. 2 Ustawy o ofercie publicznej - do dnia zakończenia pierwszego Walnego Zgromadzenia po dniu wejścia Ustawy w życie,
  - przyjęcia polityki równowagi płci w organach Spółki - do dnia zakończenia pierwszego Walnego Zgromadzenia po dniu wejścia Ustawy w życie,
  - przekazania organowi do spraw równego traktowania pierwszego sprawozdania dotyczącego udziału przedstawicieli poszczególnych płci w organach Spółki oraz środków podjętych w celu zapewnienia równowagi płci w tych organach - w terminie do dnia 31 października 2026 roku.
 W zależności zatem od dnia wejścia w życie w/w Ustawy przyjęcie polityki równowagi płci będzie wymagane podczas tegorocznych bądź przyszłorocznych Walnych Zgromadzeń. Na dzień zatwierdzenia sprawozdania projekt Ustawy został skierowany przez Ministerstwo Sprawiedliwości do Stałego Komitetu Rady Ministrów.
- NIS2 - Dyrektywa 2022/2555, (NIS2), która zobowiązuje państwa członkowskie UE do zwiększenia ich zdolności w zakresie cyberbezpieczeństwa, przy jednoczesnym wprowadzeniu środków zarządzania ryzykiem i wymogów sprawozdawczych dla podmiotów z większej liczby sektorów oraz ustanowieniu zasad współpracy, wymiany informacji, nadzoru i egzekwowania środków w zakresie cyberbezpieczeństwa. W dniu 19 lutego 2026 roku Prezydent podpisał przygotowaną przez organy ustawodawcze Ustawę o zmianie ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa oraz niektórych innych ustaw. Ustawa została opublikowana w Dz.U. 2026 poz. 252. Ustawa weszła w życie 3 kwietnia 2026 roku.

#### 5.4.6. Dialog społeczny

W 2025 roku komunikację ze związkami zawodowymi prowadzono w odniesieniu do następujących kwestii:

- spłaty zaległych świadczeń pracowniczych;
- konieczności przekazania zaległych odpisów na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych;
- Planu Restrukturyzacyjnego;
- centralizacji obszaru IT oraz przeniesienia pracowników w trybie art. 23<sup>1</sup> Kodeksu pracy;
- wyborów Przedstawiciela Pracowników do Rady Nadzorczej VIII kadencji z uwagi na dokonane zmiany w Statucie Spółki;
- strategii handlowej - prezentacja planowanych przekształceń strategii sprzedażowej i przeobrażenia obszaru handlu;
- aktualnego stanu zatrudnienia w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z podziałem na grupy stanowiskowe;
- Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawartego w dniu 14 lutego 2005 roku, tzw. Porozumienia Walentynkowego;
- wyniku finansowego i pozycji płynnościowej Spółki;
- polityki transportowej Państwa;

- zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych oraz alternatywnego rozwiązania, tj. propozycji zawarcia porozumienia Stron ZUZP, skutkującego skróceniem obowiązywania Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna do 31 października 2025 roku i w konsekwencji wygenerowania oszczędności, które pozwoliłyby na odejście od zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych;
- reorganizacji dotychczasowych 7 zakładów oraz Centrali PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji do jednego Pracodawcy.

W dniu 6 czerwca 2025 roku PKP CARGO rozpoczęło konsultacje ze związkami zawodowymi zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych z uwagi na konieczność ich zgłoszenia - jako jednego ze środków restrukturyzacyjnych w Planie Restrukturyzacyjnym, celem złożenia dokumentu do sądu w terminie wyznaczonym przez Sędziego - komisarza. Zawiadomienia skierowano do przedstawicieli organizacji związkowych w każdym z 7 zakładów oraz w Centrali PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, informując jednocześnie ponadzakładowe organizacje związkowe o rozpoczętych konsultacjach na poziomie zakładowym. Spółka zrealizowała cykl 3 spotkań konsultacyjnych do 26 czerwca 2025 r. PKP CARGO biorąc pod uwagę możliwości finansowe Spółki uwzględniło częściowo uwagi i propozycje strony społecznej, które zostały zawarte w projektach porozumień przekazanych do wszystkich zakładowych organizacji związkowych reprezentujących 7 zakładów i centralę PKP CARGO, m. in. zmniejszono limity pracowników, którzy mieliby zostać objęci zwolnieniem grupowym w roku 2025 z 1041 do 765. Wobec wyrażanych sprzeciwów organizacji związkowych w sprawie zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych, Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przedstawił jednocześnie ponadzakładowym organizacjom związkowym, w trakcie rozmów w dniu 25 czerwca 2025 roku, alternatywne rozwiązanie, którego akceptacja mogła skutkować odstąpieniem od zwolnień. Stronie społecznej zostało zaproponowane zawarcie do końca lipca 2025 roku porozumienia Stron ZUZP, które skutkowałoby skróceniem obowiązywania Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna (ZUZP) do 31 października 2025 roku. Oszczędności z tytułu proponowanego przez Spółkę skrócenia obowiązywania postanowień dotychczasowego ZUZP pozwoliłyby na wdrożenie redukcji kosztów w takim zakresie, który umożliwiłby odejście od zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych w 2025 roku, jednak strona społeczna nie przyjęła tego rozwiązania.

Związki zawodowe będące stroną Układu wystąpiły równoległe z inicjatywą zawarcia Protokołu Dodatkowego do obowiązującego ZUZP, w którym zostałyby zawarte niezbędne zmiany, dostosowujące jego postanowienia do aktualnych uwarunkowań rynku przewozowego, potrzeb pracowników i specyfiki pracy poszczególnych grup zawodowych.

Ponadto w lipcu 2025 roku podjęto również działania mające na celu uregulowanie kwestii funkcjonowania Organizacji Związkowych działających w zakładach PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, w związku z wdrożeniem koncepcji jednego pracodawcy i formalnym przeniesieniem z dniem 1 sierpnia 2025 roku pracowników zakładów do centrali PKP CARGO na podstawie artykułu 23<sup>1</sup> Kodeksu Pracy. Z uwagi na przyjęty w Kodeksie pracy automatyzm prawny wyłącznie w odniesieniu do indywidualnego prawa pracy, wiążącego tylko pracownika z pracodawcą oraz brak podstaw prawnych do jednoczesnego transferu organizacji związkowej przeprowadzona została procedura objęcia działalnością nowego pracodawcy. Z dniem 31 stycznia 2026 roku minął określony w § 3 Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań Stron ZUZP – 6- miesięczny okres przeznaczony na dostosowanie struktur organizacji związkowych do zmienionej struktury Spółki.

Dialog społeczny w omawianym okresie kształtował się w dalszym ciągu pod wpływem kluczowych działań naprawczych i przekształceń organizacyjnych, jakie stały się nieuchronne z powodu trudnej sytuacji biznesowej, finansowej i pracowniczej PKP CARGO. Komunikacja z organizacjami związkowymi realizowana była przede wszystkim pod znakiem kontynuowania rozpoczętej w roku 2024 restrukturyzacji Spółki oraz wdrażanej sukcesywnie reorganizacji poszczególnych obszarów zarządczych, a kwestie najbardziej istotne z punktu widzenia funkcjonowania biznesowego i dalszego rozwoju Spółki oraz zagadnienia dotyczące obszaru zatrudnienia omawiane były w trakcie spotkań. Intensywność prowadzonej komunikacji należy ocenić jako bardzo wysoką. W okresie tym organizacje związkowe były informowane regularnie o bieżącej sytuacji również poprzez oficjalne dokumenty i komunikaty oraz w ramach odpowiedzi na pisma i zapytania Strony Społecznej, które były udzielane w możliwie niezwłocznym trybie.

Należy podkreślić, że pomimo bardzo trudnych ram dla prowadzonego dialogu społecznego komunikacja z organizacjami związkowymi realizowana była w sposób długofalowy, nieprzerwany i wieloaspektowy. Nie zdiagnozowano masowych akcji protestacyjnych, które uniemożliwiłyby lub okresowo wstrzymały realizację procesów przewozowych oraz pozostałych działań biznesowych Spółki, co należy uznać za pozytywny aspekt prowadzonych działań i uniknięcie bezpośredniego negatywnego wpływu dialogu społecznego na wynik finansowy PKP CARGO. Organizacje Związkowe wykazują zrozumienie dla bieżących działań restrukturyzacyjnych.

Natomiast wśród najbardziej istotnych zdarzeń, które będą w kolejnych okresach kształtować dialog społeczny na szczeblu Spółki należy wskazać wypowiedzenie dwóch regulacji: ZUZP, a w konsekwencji prace nad nową regulacją oraz Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP.

W dniu 4 marca 2026 roku odbyło się spotkanie z Partnerami Społecznymi - Przedstawicielami Organizacji Związkowych – Sygnatariuszami obowiązującego do dnia 11 czerwca 2026 roku ZUZP oraz Przedstawicielami Zakładowych Organizacji Związkowych. W trakcie spotkania podsumowano dotychczas podjęte działania m.in. w obszarze poprawy funkcjonowania i jak

najszybszego zwiększenia efektywności pionu operacyjnego oraz w odniesieniu do dalszych koniecznych przekształceń strategii handlowej (zwiększanie udziałów w rynku połączone ze wzrostem marżowości kontraktów). Tematem spotkania było również zawarcie ugody z wierzycielami Spółki, co stanowi jeden z priorytetów prowadzonych działań restrukturyzacyjnych. Kluczowym tematem spotkania było jednak ustalenie kierunków dalszych prac nad systemem wynagradzania i zakładowym układem zbiorowym pracy. Z uwagi na zmianę organizacyjną Spółki od dnia 1 sierpnia 2025 roku polegającej na likwidacji poszczególnych zakładów pracy oraz wdrożeniu koncepcji jednego pracodawcy PKP CARGO zainicjowało proces zawarcia nowego zakładowego układu zbiorowego pracy ze wszystkimi zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w obecnej strukturze PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Jednocześnie zakończone zostały prowadzone od lipca 2025 roku rokowania na poziomie ponadzakładowym, które pierwotnie zakładały wprowadzenie zmian do istniejącego układu zbiorowego pracy poprzez Protokół dodatkowy nr 17. Celem podejmowanych obecnie działań jest znaczne przyspieszenie prac nad nowym układem zbiorowym pracy Spółki. Zarówno Spółka, jak i pracownicy, potrzebują jak najszybszego wypracowania takiego układu, który zapewni stabilne, godne dla Pracownika i dostosowane do dzisiejszego rynku rozwiązania. Przyszłe działania w tym temacie zakładają intensywną współpracę ze Stroną Społeczną w celu osiągnięcia, w jak najkrótszym czasie, efektów możliwie najbardziej korzystnych dla pracowników, przy jednoczesnym dostosowaniu nowego układu do obecnej sytuacji Spółki.

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji pozostaje w okresie zmiany i intensywnych działań restrukturyzacyjnych. Niemniej jednak Spółka ocenia ryzyko wpływu obszaru dialogu społecznego na wynik finansowy w roku 2025 jako niższe niż w roku 2024, gdyż Organizacje Związkowe wyraziły większe zrozumienie dla bieżących działań restrukturyzacyjnych w porównaniu do roku poprzedniego.

#### 5.4.7. Efekty działań naprawczych w obszarze zatrudnienia – zwolnienia grupowe

W związku z koniecznością zgłoszenia zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych w Spółce w czerwcu 2025 roku przeprowadzone zostały konsultacje tego procesu na poziomie zakładowym. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom związków i pracowników w zakresie ochrony miejsc pracy Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przedstawił alternatywne do zwolnień grupowych rozwiązanie, kierując w dniu 23 lipca 2025 roku do Ponadzakładowych Organizacji Związkowych – Sygnatariuszy ZUZP projekt Porozumienia dot. skrócenia postanowień ZUZP. Z uwagi na fakt, iż w wyznaczonym terminie przedstawiony dokument nie został jednak podpisany, Zarząd oraz Rada Nadzorcza Spółki w stosownych Uchwałach wyraziły zgodę na przeprowadzenie zwolnień grupowych przewidzianych na 2025 rok. W konsekwencji Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjął w dniu 18 września 2025 roku decyzję oraz poinformował Sędziego-komisarza o zamiarze podjęcia doraźnych działań sanacyjnych, tj. przeprowadzeniu zwolnień na podstawie ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Decyzja ta była spowodowana utrzymującą się trudną sytuacją finansową Spółki oraz spadkiem przewozów, co oznaczało mniejsze zapotrzebowanie na pracę. Przeprowadzone w trzecim kwartale 2025 roku zwolnienia objęły ostatecznie niższą liczbę pracowników od początkowo zakładanej, a zmniejszenie liczby osób objętych zwolnieniami grupowymi wynikało z ustaleń podczas wcześniejszych konsultacji ze związkami zawodowymi, jak również z uwzględnienia odejść pracowników. Proces wypowiedzenia umów o pracę w większości został sfinalizowany do końca września 2025 roku, ze skutkiem na koniec października 2025 roku, z wyjątkiem pojedynczych umów, które zostały rozwiązane w listopadzie 2025 roku z uwagi na dłuższy proces obiegu dokumentów. Ostateczna liczba pracowników, z którymi rozwiązano stosunek pracy wyniosła 450 osób.

Jednocześnie równolegle wdrażane były instrumenty wsparcia dla pracowników w poszukiwaniu innego zatrudnienia analogicznie do roku 2024, tj. m.in. ułatwienie znalezienia pracy w innych firmach z branży kolejowej na bazie współpracy partnerskiej z PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Zrealizowane zwolnienia grupowe są zgodne z założeniami Planu Restrukturyzacyjnego, który ma na celu ustabilizowanie płynności finansowej spółki, spłatę zobowiązań i zwiększenie efektywności operacyjnej. W odróżnieniu od roku 2024 sfinansowanie zwolnień grupowych nastąpiło ze środków własnych uzyskanych ze sprzedaży wagonów wyłączonych z eksploatacji. Na moment zatwierdzenia niniejszego sprawozdania zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych w roku 2026 nie został potwierdzony. Będzie on wymagał ponownej weryfikacji poziomu realizowanej, jak i planowanej pracy przewozowej oraz analizie sytuacji finansowej Spółki po roku obrotowym 2025 oraz po pierwszym kwartale 2026 roku.

### 5.5. Informacje o majątku produkcyjnym

#### 5.5.1. Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w Spółce PKP CARGO oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw na wszystkich poziomach utrzymania P1 - P5.

Poza taborem stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów 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 eksploatacji. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są od wielkości pracy przewozowej.

Elementami majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO są również wagony i tabor trakcyjny, których ilość ulega zmianie w wyniku sprzedaży, zakupu i kasacji taboru. Dodatkowo na ilość 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 sp. z o.o., która realizuje w pełnym zakresie naprawy maszyn elektrycznych eksploatowanych w lokomotywach Grupy PKP CARGO.

W omawianym okresie trwały intensywne prace związane z analizą zasobów taborowych PKP CARGO, czego efektem była decyzja Zarządu Spółki o przeznaczeniu 10 360 wagonów wyłączonych z użytku operacyjnego do sprzedaży. W wyniku przeprowadzonej w dniu 9 września 2025 roku licytacji elektronicznej sprzedanych zostało 6 696 wagonów, za łączną kwotę 123,3 mln zł netto. Następnie dnia 4 lutego 2026 roku również w wyniku licytacji elektronicznej sprzedanych zostało 2 829 wagonów za łączną kwotę 49,5 mln zł. Proces sprzedaży pozostałych zbędnych wagonów będzie przez Spółkę kontynuowany. W dniu 4 marca 2026 roku wszczęto postępowania dotyczące licytacji elektronicznej na sprzedaż 337 lokomotyw wyłączonych z eksploatacji. Termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu upłynął 14 kwietnia 2026 roku. Na dzień publikacji niniejszego Sprawozdania, PKP CARGO jest na etapie weryfikacji dokumentów formalnych wymaganych zgodnie z SWS oraz przygotowuje się do pierwszej licytacji. Postępowanie wpisuje się w działania mające na celu dalszą optymalizację struktury majątku, ograniczenie kosztów utrzymania zbędnego taboru oraz zwiększenie dostępnych środków finansowych w ramach prowadzonej restrukturyzacji.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2021-2025.

Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji

Wyszczególnienie	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	Zmiana 2025-2024
lokomotywy spalinowe	683	683	708	731	850	0
w tym PKP CARGO S.A.	515	515	538	555	671	0
lokomotywy elektryczne	883	879	841	816	969	4
w tym PKP CARGO S.A.	861	861	822	796	946	0
<b>Razem</b>	<b>1 566</b>	<b>1 562</b>	<b>1 549</b>	<b>1 547</b>	<b>1 819</b>	<b>4</b>
w tym PKP CARGO S.A.	1 376	1 376	1 360	1 351	1 617	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów

Wyszczególnienie	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	Zmiana 2025-2024
Wagony posiadane (na własność i w leasingu)	46 221	52 039	52 358	53 459	53 459	-5 818
w tym PKP CARGO S.A.	42 670	48 300	48 397	49 312	49 312	-5 630

Źródło: Opracowanie własne

### 5.5.2. 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 oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2021 – 2025.

Tabela 26 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2021-2025

Wyszczególnienie	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	Zmiana 2025-2024
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 336	1 363	1 367	1 406	1 441	-27
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	505	520	520	550	550	-15
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m <sup>2</sup> ]	661 971	681 514	683 073	722 756	728 944	-19 543
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	510 990	521 940	523 336	570 956	571 841	-10 950

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 Spółce, jak i w spółkach zależnych i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.

W ramach restrukturyzacji majątkowej przewidzianej w Planie Restrukturyzacyjnym, a dotyczącej sprzedaży nieruchomości nieoperacyjnych w 2025 roku PKP CARGO podjęło szereg działań w postaci rozpoczęcia procesów ich sprzedaży.

W dniu 18 lutego 2025 roku została zawarta umowa sprzedaży nieruchomości PKP CARGO w Szczecinie. Cena sprzedaży wyniosła 875 000 zł netto (transakcja zwolniona z podatku VAT).

W dniu 11 marca 2025 roku Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie zainicjowania procesu sprzedaży nieruchomości we Wrocławiu. Na podstawie postanowienia Sędziego-komisarza z dnia 8 lipca 2025 roku została podjęta próba sprzedaży nieruchomości. W związku z ogłoszoną sprzedażą nie wpłynęła jednak żadna oferta, w konsekwencji czego postępowanie zostało unieważnione. W dniu 6 lutego 2026 w związku z wyłączeniem z użytkowania składników majątku Spółki, które nie są i w dającej się przewidzieć przyszłości nie będą wykorzystywane w działalności operacyjnej, a stanowią istotny element realizowanego Planu Restrukturyzacyjnego – podjęto decyzję o kontynuowaniu procesu zbycia nieruchomości. Kolejne działania w zakresie nieruchomości uzależnione są od Zarządcy Spółki i Sędziego-komisarza.

W dniu 15 kwietnia 2025 roku Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie zainicjowania procesu sprzedaży nieruchomości w Szczecinie. Na podstawie postanowienia Sędziego-komisarza z dnia 8 lipca 2025 roku Spółka podjęła próbę sprzedaży nieruchomości. W związku z ogłoszoną sprzedażą nie wpłynęła żadna oferta, w konsekwencji czego postępowanie zostało unieważnione. Podobnie jak w przypadku nieruchomości we Wrocławiu, 6 lutego 2026 roku podjęto decyzję o kontynuowaniu procesu zbycia nieruchomości z uwagi na realizację planu restrukturyzacyjnego. Kolejne działania w zakresie nieruchomości w Szczecinie uzależnione są od Zarządcy Spółki oraz Sędziego-komisarza.

W dniu 7 sierpnia 2025 roku zakończył się I etap w postępowaniu na sprzedaż nieruchomości zlokalizowanej w Warszawie w rejonie ulicy Gołędzinowskiej. W dniu 27 listopada 2025 roku Komisja przetargowa odbyła spotkanie z Regiojet PL Sp. z o.o. w celu omówienia i uzgodnienia istotnych postanowień umowy sprzedaży. Postępowanie nadal jest w trakcie, przedłużono termin związania ofertą do 30 kwietnia 2026 roku.

W dniu 9 lutego 2026 roku wszczęte zostało postępowanie, którego przedmiotem jest sprzedaż nieruchomości zlokalizowanej w Jaworzynie Śląskiej. Termin składania ofert upłynął w dniu 25 marca 2026 roku. Z związku z brakiem ofert w dniu 7 kwietnia 2026 roku przetarg unieważniono.

## 5.6. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO

### 5.6.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W badanym okresie nie zostały zawarte lub wypowiedziane umowy dotyczące kredytów i pożyczek.

### 5.6.2. Informacja o udzielonych pożyczkach

W 2025 roku Spółka ani spółki zależne nie udzielały pożyczek.

### 5.6.3. Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. udzieliło poręczenia PGE Energetyce Kolejowej S.A. za zobowiązania PKP CARGO powstałego z tytułu umowy na dostawę energii trakcyjnej. Kwota poręczenia wyniosła 22,58 mln zł, z datą obowiązywania do 31 grudnia 2026 roku.

#### 5.6.4. Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W badanym okresie w PKP CARGO nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

#### 5.6.5. Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

Elementem wspomagającym zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej.

Generowane przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Grupy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków.

Spółka dokłada wszelkich starań, aby zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego były regulowane na bieżąco.

#### 5.6.6. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2025 roku przez Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres nieprzekraczający 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

Posiadane przez Spółkę dominującą na dzień 31 grudnia 2025 roku środki pieniężne stanowiły głównie krótkoterminowe lokaty bankowe o stałym oprocentowaniu, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Spółki.

#### 5.6.7. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

W związku z zidentyfikowaniem ryzyka okresowych trudności finansowych PKP CARGO, w zakresie zapewnienia bieżącej płynności Grupa podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej. W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

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

Spółka dokłada wszelkich starań, aby zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego były regulowane na bieżąco. Aktualizacja ryzyk towarzyszących wojnie w Ukrainie i na Bliskim Wschodzie oraz towarzyszące im skutki, jak również niekorzystna sytuacja w sektorze produkcji przemysłowej może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Przewidywana sytuacja finansowa PKP CARGO oraz Grupy uzależniona jest od dalszego przebiegu i skuteczności realizacji procesu restrukturyzacji. Kontynuacja działań naprawczych powinna prowadzić do stopniowej poprawy efektywności operacyjnej oraz ograniczenia kosztów stałych, co w dłuższym horyzoncie może przełożyć się na stabilizację wyników finansowych i poprawę płynności.

Jednocześnie Zarząd Spółki wskazuje, że perspektywy finansowe obarczone są ryzykiem niepewności, wynikającym z czynników rynkowych, makroekonomicznych oraz regulacyjnych, trwającej wojnie w Ukrainie i na Bliskim Wschodzie, a także z uwarunkowań związanych z funkcjonowaniem w trybie postępowania sanacyjnego. W związku z powyższym dalsza poprawa sytuacji finansowej będzie zależna od utrzymania dyscypliny kosztowej, skutecznego zarządzania płynnością oraz stabilizacji otoczenia rynkowego w kolejnych okresach.

## 5.7. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

### 5.7.1. Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO

W Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym za 2025 rok nie pojawiły się takie pozycje.

### 5.7.2. Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Opis istotnych pozycji pozabilansowych ujawniono w **NOCIE 7.4 SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO** Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 roku.

### 5.7.3. Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku zostały sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w 2025 roku.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości, co szerzej opisano w **NOCIE 1.3 JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO** oraz **NOCIE 1.3 SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2025 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe.

### 5.7.4. Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

Uchwałą nr 2/2020 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO z dnia 16 listopada 2020 roku, zmienioną (w zakresie § 1 ust. 1) uchwałą nr 28/2021 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 28 czerwca 2021 roku dokonano wyboru firm audytorskich:

- Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. (od 1 grudnia 2022 roku przekształcona i działająca pod firmą: Grant Thornton Frąckowiak Prosta spółka akcyjna) z siedzibą w Poznaniu ul. Abpa Antoniego Baraniaka nr 88E, wpisanej pod numerem 3654 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych oraz
- Grant Thornton Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. (od 1 grudnia 2022 roku przekształcona i działająca pod firmą: Grant Thornton Polska Prosta spółka akcyjna) z siedzibą w Poznaniu, ul. Abpa Antoniego Baraniaka nr 88E, wpisanej pod numerem 4055 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych (zwanym dalej: „Grant Thornton”).

Umowa z Grant Thornton została zawarta w dniu 5 lipca 2021 roku i obejmuje:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2021-2025,
- przegląd śródrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2021-2025,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.,
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych.

W dniu 19 grudnia 2023 roku został zawarty aneks nr 1 do Umowy implementujący klauzulę waloryzacyjną wynagrodzenia w zależności od poziomu inflacji.

W dniu 19 kwietnia 2024 roku został zawarty aneks nr 2 do Umowy, którego przedmiotem była zmiana wykonawcy Umowy z konsorcjum firm audytorskich Grant Thornton Polska P.S.A. i Grant Thornton Frąckowiak P.S.A. na Grant Thornton Polska P.S.A.

W dniu 8 lipca 2025 roku został zawarty aneks nr 3 do Umowy zwiększający wartość Umowy w związku ze wzrostem wynagrodzenia za usługi świadczone za lata 2024 i 2025 oraz rozszerzeniem zakresu umowy o ponowne badanie Jednostkowego i Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok 2024.

Uchwałą nr 58/2024 Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO z dnia 7 listopada 2024 roku, dokonało wyboru firmy audytorskiej Grant Thornton Polska Prosta Spółka Akcyjna z siedzibą w Poznaniu ul. abpa Antoniego Baraniaka 88 E, 61-131 Poznań, KRS 0001002477, NIP 7822545999, wpisaną na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 4055, do przeprowadzenia atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju Grupy za lata 2024 i 2025.

Poniższa tabela przedstawia wynagrodzenie firmy audytorskiej za 2025 oraz 2024 rok. W związku z zawartym aneksem nr 3 do Umowy wprowadzającym wzrost wynagrodzenia za usługi świadczone od 2024 roku oraz rozszerzającym zakres umowy o ponowne badanie Jednostkowego i Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok 2024, zaprezentowane w tabeli dane za 2024 rok zostały przekształcone w stosunku do danych zaprezentowanych w roku ubiegłym.

Tabela 27 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (dane w tysiącach zł netto)

Wyszczególnienie	Wynagrodzenie sieci		w tym firmy audytorskiej Grant Thornton Polska P.S.A.	
	2025*	2024**	2025*	2024**
Badanie rocznych sprawozdań finansowych Spółki dominującej	736,5	912,0	736,5	912,0
w tym:				
Badanie rocznego jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki dominującej	542,2	456,0	542,2	456,0
Badanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Spółki dominującej	194,3	557,8	194,3	557,8
Badanie rocznych sprawozdań finansowych jednostek powiązanych	644,4	426,2	301,4	85,4
Przegląd sprawozdań finansowych Spółki dominującej i jednostek powiązanych	259,9	202,5	189,4	132,9
Atestacja sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju	223,0	223,0	223,0	223,0
Inne usługi atestacyjne	8,0	8,0	8,0	8,0
Usługi pokrewne	40,0	39,6	9,7	9,7
<b>Razem</b>	<b>1 911,8</b>	<b>1 811,3</b>	<b>1 468,0</b>	<b>1 371,0</b>

\*Wynagrodzenie za usługi świadczone w zakresie spółek zagranicznych zostało przeliczone po kursie NBP z dnia 31.12.2025 r.

\*\* Wynagrodzenie za usługi świadczone w zakresie spółek zagranicznych zostało przeliczone po kursie NBP z dnia 31.12.2024 r.

Źródło: Opracowanie własne

## 6. Pozostałe istotne zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

### 6.1. Pozostałe istotne informacje

- W dniu 29 lipca 2025 roku Zarząd PKP CARGO otrzymała od Grant Thornton Polska P.S.A., firmy audytorskiej powołanej do badania sprawozdań finansowych Spółki i jej Grupy Kapitałowej ("Audytor"), "Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego" oraz "Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego" dotyczące roku 2024 wraz z opiniami. W związku ze złożeniem w dniu 30 czerwca 2025 roku Planu Restrukturyzacyjnego do sądu oraz przekazaniem Audytorowi dodatkowych dowodów badania, których wcześniejszy brak skutkowało odmową wyrażenia opinii o ww. Sprawozdaniach, Audytor wydał nowe Sprawozdania z badania unieważniające te wydane przez Audytora 28 kwietnia 2025 roku. Sprawozdania Audytora zostały przedstawione Zwyczajnemu Walnemu Zgromadzeniu PKP CARGO S.A. w dniu 30 lipca 2025 roku.
- W dniu 11 sierpnia 2025 roku PKP CARGO wraz ze spółką zależną PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji zawarły z Województwem Lubuskim z siedzibą w Zielonej Górze list intencyjny. Trójstronne przedsięwzięcie rozpoczęło proces negocjacji dotyczących potencjalnego nabycia przez Województwo Lubuskie zorganizowanej części przedsiębiorstwa PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji w postaci Sekcji Napraw Lokomotyw w Czerwieńsku. List intencyjny obowiązuje PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji oraz Województwo Lubuskie do 31 grudnia 2026 roku.
- W dniu 28 października 2025 roku Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy wydał Postanowienie zmieniające Postanowienie Sędziego-komisarza z dnia 19 kwietnia 2025 roku w ten sposób, że oddalił wniosek Zarządcy Spółki. Zgodnie z Postanowieniem z dnia 19 kwietnia 2025 roku Sędzia-komisarz wyraził zgodę na odstąpienie przez Zarządcę masy sanacyjnej od wypowiedzianej przez Spółkę w dniu 11 czerwca 2024 roku umowy wzajemnej tj. Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady Jednostki dominującej zawartego w dniu 14 lutego 2005 roku (Porozumienia Walentynkowego) ze skutkiem od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki, tj. od dnia 25 lipca 2024 roku.
- W dniu 5 listopada 2025 roku Zarząd PKP CARGO stwierdził brak podstaw prawnych do występowania z roszczeniami wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za lata 2009-2014 w związku z niewłaściwym sposobem naliczania opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2009-2014 w świetle Wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z dnia 30 maja 2013 r. a które wynikały z wadliwej implementacji Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa zmienionej Dyrektywą 2004/49/WE PEiR z dnia 29 kwietnia 2004 r. Stanowisko Spółki było wynikiem zakończenia analizy dotyczącej możliwości dochodzenia przedmiotowych roszczeń wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- W dniu 5 grudnia 2025 roku Spółka wystąpiła do Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Aktywów Państwowych z roszczeniem o zapłatę kwoty 1 522 424 000 zł tytułem odszkodowania za szkodę wynikającą z realizacji zadań nałożonych na PKP CARGO na podstawie Decyzji Prezesa Rady Ministrów MPRM.5020.19.2.2022(1) z dnia 25 lipca 2022 roku (z późn. Zm.) w zakresie przetransportowania węgla zakupionego przez spółkę PGE Paliwa Sp. z o.o. oraz spółkę Węgllokoks S.A. oraz niewykonania przez Skarb Państwa obowiązku zawarcia ze Spółką umowy dotyczącej finansowania realizacji zadania objętego ww. Decyzjami wynikającego z przepisów ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym.
- W dniu 22 grudnia 2025 roku Sędzia-komisarz wydał postanowienie stwierdzając, że Skarbowi Państwa - Ministrowi Obrony Narodowej przysługuje prawo wykupu składników majątku dłużnika służących do prowadzenia działalności w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa w postaci prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej wraz z prawem własności budynków i budowli, zlokalizowanej w Warszawie przy ul. Przyce i ul. Gniewkowskiej, obejmującej działki ewidencyjne nr 21/13, 21/14, 21/15 oraz 21/35 o łącznej powierzchni 1,4198 ha, dla której prowadzona jest księga wieczysta nr WA4M/00421519/3 przez Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie, X Wydział Ksiąg Wieczystych, oraz, że Skarb Państwa - Minister Obrony Narodowej w terminie skutecznie skorzystał z przysługującego mu prawa wykupu powyżej wskazanego składnika majątku dłużnika składając w tym przedmiocie oświadczenie, o którym mowa w art. 323 ust. 2 i 2a ustawy prawo restrukturyzacyjne, ponadto dopuścił na koszt Skarbu Państwa, dowód z opinii biegłego sądowego dla sporządzenia opisu i oszacowania tego składnika mienia, która powinna zawierać kwotę możliwą do uzyskania w postępowaniu upadłościowym przy likwidacji tegoż składnika majątku dłużnika na zasadach ogólnych, pomniejszoną o koszty postępowania upadłościowego, które to koszty należałoby ponieść w związku z likwidacją tego składnika w takim trybie (art. 323 ust. 2b p.r.).

- W dniu 23 grudnia 2025 roku Spółka złożyła pozew przeciwko Skarbowi Państwa dotyczący roszczenia o odszkodowanie za tzw. decyzję węglową. Pozew został wniesiony do Sądu Okręgowego w Warszawie, Wydział Cywilny, przy czym PKP CARGO w postępowaniu jest reprezentowane przez Zarządcę masy sanacyjnej Spółki (sygnatura akt IV C 1433/25).
- W dniu 3 marca 2026 roku Spółka złożyła, w uzgodnieniu z Prokuratorią Generalną RP działającą w imieniu Skarbu Państwa, wniosek do Sądu Okręgowego w Warszawie, IV Wydział Cywilny, do sprawy o sygn. akt IV C 1433/25, o zawieszenie postępowania na podstawie art. 178 k.p.c. Złożenie wniosku jest efektem podjęcia przez strony próby polubownego rozwiązania sporu w związku z pozwem złożonym przez Spółkę w dniu 23 grudnia 2025 roku przeciwko Skarbowi Państwa. W dniu 16 marca 2026 roku postanowieniem Sądu Okręgowego w Warszawie, ww. postępowanie zostało zawieszono.
- W dniu 27 kwietnia PKP CARGO zawarło z Shung Shin Rolling Stock Technology Ltd. („SSRST”) Porozumienie o współpracy. Przedmiotem Porozumienia jest ustanowienie ramowych zasad współpracy pomiędzy PKP CARGO a SSRST przy przygotowaniu, opracowaniu i realizacji projektu dotyczącego „Taboru kolejowego w ramach logistyki obronnej w Polsce”. Zakłada on rozwój nowoczesnego taboru kolejowego przeznaczonego m.in. do transportu ciężkiego sprzętu wojskowego oraz wsparcia mobilności wojskowej i systemu logistyki obronnej Rzeczypospolitej Polskiej. Szczegółowe zasady odnoszące się do zawiązania spółki celowej oraz zasad finansowania i realizacji „Taboru kolejowego w ramach logistyki obronnej w Polsce” określone zostaną w umowie inwestycyjnej oraz umowach finansowych. Porozumienie ma charakter niewiążący i obowiązuje przez okres 12 miesięcy. W tym czasie PKP CARGO oraz SSRST będą prowadzić negocjacje w celu zawarcia szczegółowych umów współpracy.

## 6.2. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

### *Podpisanie umów ze spółkami z Grupy AZOTY*

W dniu 25 marca 2025 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o zawarciu umowy ramowej o współpracy oraz umów handlowych ze spółkami z Grupy Azoty, których przedmiotem są przewozy towarowe w komunikacji krajowej, eksporcie, imporcie i na odcinkach zagranicznych oraz umowy z Grupą Azoty Zakłady Azotowe Puławy S.A. oraz Grupą Azoty S.A. na najem wagonów będących własnością Spółki. Umowy zostały podpisane w okresie marzec – lipiec 2025 roku i obowiązywać będą do 31.08.2027 roku. Maksymalna szacowana łączna wartość w/w umów w okresie ich obowiązywania wyniesie 233,45 mln zł netto.

### *Podpisanie umowy z PKP PLK S.A.*

PKP CARGO w dniu 12 grudnia 2025 roku zawarło z PKP PLK S.A. umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026. Umowa obowiązywać będzie w okresie od dnia 14 grudnia 2025 roku do 12 grudnia 2026 roku. Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla przejazdów pociągów, wykonywania manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz korzystania z obiektów infrastruktury usługowej w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026. Dodatkowo PKP PLK udostępni Spółce dane dotyczące planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez jego pociągi. Szacowana wartość umowy, w okresie jej obowiązywania, wyniesie łącznie 406,8 mln zł netto, tj. 500,4 mln zł brutto. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

## 6.3. Stanowisko Zarządcy masy sanacyjnej odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. nie publikował prognoz finansowych Spółki i Grupy na 2025 rok.

## 6.4. Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i innych zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta i spółek Grupy

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym sprawozdaniu 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 Spółkę i jej spółki zależne.

## 7. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

### 7.1. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

#### Ryzyko związane z postępowaniem restrukturyzacyjnym

Postanowieniem z dnia 18 marca 2026 roku Sędzia-komisarz zatwierdził Plan Restrukturyzacyjny złożony przez Zarządcę masy sanacyjnej Spółki w dniu 30 czerwca 2025 roku. Spółka ma zdolność do bieżącego zaspokajania kosztów postępowania i zobowiązań powstałych po jego otwarciu oraz zobowiązań, które nie mogą zostać objęte układem. Spółka reguluje bieżące zobowiązania związane z prowadzoną działalnością operacyjną w toku sanacji. Zobowiązania wobec kontrahentów handlowych dostarczających usługi i materiały niezbędne dla funkcjonowania przewozów kolejowych są sukcesywnie opłacane. Zarówno dostawcy kluczowych mediów (energia trakcyjna, paliwo trakcyjne), jak i niezbędnych usług (w szczególności związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej), pracownicy z tytułu bieżących wynagrodzeń, jak również instytucje publicznoprawne, otrzymują należne świadczenia.

Jednak należy wskazać, iż Rada Wierzyteli, w uchwale z dnia 17 marca 2026 roku, przedstawiła stanowisko wskazujące na konieczność zmiany i uszczegółowienia Planu Restrukturyzacyjnego, zwracając jednocześnie uwagę na istotne ryzyka związane z realizacją jego założeń, w tym możliwość nieosiągnięcia prognozowanych wyników w okresie wykonywania układu, co zdaniem Rady niesie wysokie ryzyko braku jego realizacji. W ocenie Rady środki pozyskane m.in. z potencjalnych odszkodowań oraz dezinwestycji powinny być w pierwszej kolejności przeznaczane na spłatę zobowiązań wobec wierzyteli. Jednocześnie Rada wskazała na potrzebę dalszego sprawnego prowadzenia postępowania oraz rozpoczęcia prac nad wypracowaniem ostatecznych propozycji układowych, akceptowalnych dla ogółu wierzyteli.

Do dnia 30 kwietnia 2026 roku Spółka zobowiązana była złożyć ostateczną wersję Propozycji Układowych, jednak w dniu 23 kwietnia 2026 roku skierowano do Sędziego-komisarza prowadzącego postępowanie wnioski o przedłużenie terminu na złożenie ostatecznej treści Propozycji Układowych, do dnia 30 czerwca 2026 roku. Rozmowy z Wierzytelami są wymagające, ponieważ naturalną ich intencją jest jak najszybsze odzyskanie środków. Rolą Spółki jest jednak przedstawienie takich warunków układu, które będą zarówno realne do wykonania, jak i akceptowalne dla uczestników postępowania. W procesie tym Spółka uwzględnia interes Wierzyteli, akcjonariuszy oraz długoterminowe bezpieczeństwo operacyjne PKP CARGO. Zgodnie z procedurą po przedstawieniu przez Spółkę ostatecznych Propozycji Układowych nastąpi głosowanie Wierzyteli nad Układem. Wymagane jest uzyskanie większości co najmniej 2/3 sumy wierzytelności oraz większości liczby Wierzyteli (połowa plus jeden głos). Następnie sąd oceni, czy Układ jest wykonalny oraz czy nie prowadzi do pokrzywdzenia którejkolwiek ze stron. Zawarcie układu możliwe jest zatem do końca 2026 roku. Takie rozwiązanie pozwoliłoby PKP CARGO wrócić do normalnej działalności operacyjnej, ubiegać się o finansowanie zewnętrzne, w tym dotacje i stopniowo odbudowywać zdolność kredytową. Warto podkreślić, że brak układu oznaczałoby umorzenie postępowania sanacyjnego, a w praktyce brak realnych możliwości zaspokojenia Wierzyteli, dlatego konstruktywne porozumienie leży w interesie wszystkich stron.

W ocenie Spółki, bazującej na ocenie aktualnej sytuacji finansowej oraz majątkowej, stopień zaspokojenia Wierzyteli w ramach postępowania sanacyjnego na warunkach określonych w Propozycjach układowych powinien być wyższy niż w przypadku zaspokojenia w postępowaniu upadłościowym Spółki, a zatem założenie przyjęcia warunków Układu odpowiadających aktualnie prognozowanym możliwościom finansowym Spółki, jest założeniem racjonalnym.

Ryzyko niezatwierdzenia Układu Spółka szacuje na niskim poziomie, jednak z uwagi na jego ewentualne konsekwencje jest to ryzyko istotne.

#### Ryzyka wynikające z uwarunkowań geopolitycznych

- liczne napięcia geopolityczne, a także regionalne konflikty prowadzą do gwałtownej redukcji skali współpracy, co w konsekwencji powoduje stopniowe ograniczenie współpracy i wymiany międzynarodowej;
- łamanie norm międzynarodowych i marginalizacja instytucji gwarantujących ład światowy przez największe globalne i regionalne potęgi gospodarcze lub militarne prowadzi do zachwiania kruchej równowagi w otoczeniu międzynarodowym oraz możliwej eskalacji działań w regionach uchodzących do chwili obecnej jako stabilne;
- częste zakłócenia łańcuchów dostaw m.in. w transporcie morskim, lądowym i lotniczym wpływają na redukcję tempa wzrostu światowej gospodarki, a także rozbicia powiązań ekonomicznych i powstania nowych relacji w ich miejsce;
- konflikty pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami, skutecznie przemodelują globalne łańcuchy dostaw, przy okazji eskalując konflikty o charakterze ekonomicznym i tworząc wysoką niestabilność poszczególnych rynków towarowych z wykorzystaniem m.in. ceł i ograniczeń w wymianie międzynarodowej;
- ograniczone sprawstwo Unii Europejskiej, pomimo znaczącego udziału w handlu międzynarodowym i w wytwarzaniu światowego PKB, stwarza liczne problemy dla państw będących w sferze oddziaływania bloku, które tracą znaczenie w wymianie międzynarodowej, przy silnej ekspansji gospodarek azjatyckich;

- wojna w Ukrainie bardzo negatywnie oddziałuje na wyniki gospodarcze regionu, a także możliwości inwestycyjne w tym obszarze. Z uwagi na agresywne postępowanie Federacji Rosyjskiej obszar ten uznawany jest jako niestabilny i podatny na działania hybrydowe;
- sankcje nałożone na Rosję i Białoruś wprowadzone przez państwa zachodnie z ograniczonym skutkiem oddziałują na gospodarkę agresora, co jednak redukuje jego potencjał gospodarczy i powoduje liczne problemy ekonomiczne. Konieczne jest dalsze oddziaływanie w tym zakresie, co zwiększy presję oraz pozwoli stopniowo wygaszać konflikt;
- napięcia na granicy polsko-białoruskiej oraz polsko-rosyjskiej, a także na granicach Rosji i Białorusi z krajami trzecimi mogą prowadzić do dalszego rozerwania więzi ekonomicznych z tymi krajami, a także skutecznie zablokować wymianę, co niestety będzie wysoce negatywnie oddziaływać na firmy transportowe;
- Bliski Wschód nadal pozostaje jednym z istotnych obszarów zapalnych, a z uwagi na kluczowe położenie przy szczególnie ważnych szlakach morskich, kolejna eskalacja lub nowy konflikt może generować kolejne problemy w wymianie, a w szczególnych przypadkach, nawet do przerwania łańcuchów dostaw.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk wynikających z uwarunkowań geopolitycznych w wysoce niestabilnym otoczeniu międzynarodowym przy próbach zmian ładu światowego należy określić jako średnie, zarazem ryzyka te generują implikacje, które także na średnio niskim, bądź średnim poziomie wpływają na działalność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO.

#### Ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

- rosnąca ilość ogólnoswiatowych i regionalnych sporów, konfliktów oraz wojen handlowych, oddziałująca negatywnie na wymianę międzynarodową i globalne tempo wzrostu gospodarczego, co ogranicza aktywność ekonomiczną w Europie, w tym w Polsce;
- brak stabilności otoczenia gospodarczego, niski popyt w Europie, utrzymujący się problem podwyższonej inflacji, niestabilne i niekonkurencyjne globalnie ceny energii oraz wysoce ograniczona ilość nowych zamówień w przemyśle;
- redukcja wykorzystania mocy produkcyjnych, która jest konsekwencją zmian zachodzących w wymianie międzynarodowej;
- wciąż wysoka niepewność na rynkach towarowych, skutecznie ograniczająca realizację procesów inwestycyjnych, a także kooperacji pomiędzy przedsiębiorstwami;
- podwyższone w stosunku do głównych partnerów stopy procentowe w Polsce, które generują zwiększone koszty kapitału;
- wysoka niestabilność prawa oraz przepisów podatkowych w kraju, uderzająca w aktywność inwestycyjną podmiotów gospodarczych;
- wysokie wykorzystanie energii elektrycznej przez nowe technologie będzie generować podwyższoną presję na system elektroenergetyczny, a także na wzrost stawek za energię;
- realne oddziaływanie skutków kryzysu energetycznego na działalność i funkcjonowanie gospodarek w Europie;
- wysoki koszt emisji CO<sub>2</sub> dla polskiej gospodarki, z uwagi na odbiegający od standardów europejskich miks energetyczny, skutecznie wyhamowuje zaangażowanie przedsiębiorstw i ich potencjalny wzrost w skali globalnej, a równocześnie redukuje konkurencyjność zwłaszcza względem podmiotów spoza UE;
- polityka gospodarcza kierująca znaczące środki na transformację energetyczną, może generować istotny wzrost zadłużenia oraz potęgować nierównowagę makroekonomiczną kraju, co może prowadzić do ograniczenia aktywności, a wręcz regresu w pozostałych obszarach;
- zmniejszony popyt na przewozy towarów masowych, które decydują o skali przewozów Grupy PKP CARGO (w tym takie jak: węgiel kamienny, koks, rudy i metale), w gałęziach przemysłu, które tradycyjnie odgrywały istotną rolę w funkcjonowaniu polskiej gospodarki (m.in. energetyka czy hutnictwo), prowadzi do redukcji popytu na kolejowe usługi transportowe;
- ograniczanie globalizacji oraz wymiany handlowej pomiędzy państwami (w postaci barier handlowych, w tym m.in. w postaci ceł czy kontyngentów), intensyfikacja protekcjonizmu poszczególnych gospodarek i eskalowanie sporów handlowych, skutecznie zaburza stabilny i równomierny rozwój światowej gospodarki, co prowadzi do licznych zakłóceń w różnych obszarach;
- wysoka nierównowaga makroekonomiczna Polski – znaczący deficyt finansów publicznych, wysokie i rosnące dynamicznie zadłużenie oraz nadmierny poziom kosztu obsługi długu, przy stosunkowo wysokich stopach procentowych (konsekwencje ekspansywnej polityki fiskalnej), a także wysokich nakładach na obronność oraz wydatkach socjalnych, są realnym zagrożeniem dla prawidłowego rozwoju polskiej gospodarki. Może to prowadzić w kolejnych latach do znaczących perturbacji, spowolnienia tempa rozwoju oraz potencjalnych kryzysów.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk wynikających z uwarunkowań makroekonomicznych w obecnym wysoce burzliwym środowisku makroekonomicznym należy określić jako średnie, przy czym zagrożenia te generują następstwa, które także na

średnim poziomie wpływają na funkcjonowanie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO wpływając m.in. na ograniczenie popytu na usługi przewozów towarowych koleją.

### Ryzyko celno-skarbowe

Zidentyfikowano ryzyko związane z decyzjami organów celno-skarbowych w ramach których Spółka występuje wraz z innymi podmiotami jako podmiot ponoszący odpowiedzialność solidarną za zobowiązania celno-podatkowe za lata 2020–2021. Odpowiedzialność Spółki wynika z charakteru odpowiedzialności solidarnej za zobowiązania celno-podatkowe podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw, która ma charakter gwarancyjny i co do zasady nie jest uzależniona od winy ani dochowania należytej staranności przez podmiot zobowiązany. W przedmiotowych transakcjach Spółka nie była importerem towaru, nie była jego właścicielem, nie była również podmiotem dokonującym zgłoszenia celnego, ani decydującym o wyborze procedury celnej.

Dzięki podjętym przez Spółkę działaniom można oszacować to ryzyko na niskim poziomie, jednak z uwagi na rozwojowy charakter sprawy, oraz możliwy, choć na ten moment niemożliwy do oszacowania, ewentualny wpływ na sytuację finansową Spółki, uznane ono zostało za istotne.

### Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- aktywnie rozwijający się rynek pod względem liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe intensyfikuje walkę konkurencyjną. Zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa 134 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 31 grudnia 2025 r.).<sup>73</sup> Zaliczają się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>74</sup> W analogicznym okresie 2024 roku było to 132 przewoźników,<sup>75</sup> a więc w trakcie ostatniego roku, pomimo wyraźnego ograniczenia koniunktury, a także zmniejszenia popytu na przewozy towarów koleją, przy zawieszeniu licencji aż 9 przewoźników oraz postępującego scalania podmiotów w ramach grup kapitałowych, rynek odnotował napływ kolejnych, nowych, aktywnych podmiotów, co prowadzi do zwiększenia rywalizacji w ramach kolejowych przewozów towarowych;
- w 2025 roku zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 34 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5%, w roku 2024 było to 32 przewoźników,<sup>76</sup> co świadczy o dalszym umacnianiu się przewoźników o mniejszym udziale w rynku, przy rosnącej presji na liderów rynku;
- wysoko konkurencyjny rynek kolejowych przewozów intermodalnych w trakcie 9 miesięcy 2025 roku – w tym okresie 37 przewoźników kolejowych realizowało przewozy intermodalne, wobec 33 przewoźników w trakcie 9 miesięcy 2024 roku. Pomimo ograniczonego popytu w Unii Europejskiej i trwającej nadal wojnie w Ukrainie, a także zmniejszających się przewozów na rynku kolejowym r/r sektor ten od IV kwartału 2023 roku utrzymuje pozytywne wyniki - w trakcie 2024 roku ustanowiono historyczne rekordy przewozów, a 2025 rok nie odbiega zanadto in-minus od wyników poprzedniego roku. Dodatkowo w latach 2024-2025 odnotowano znaczący wzrost i wciąż rosnący udział przewozów intermodalnych w przewozach ogółem, co wynika także z redukcji kolejowego transportu towarowego narastająco w ujęciu r/r.;
- zwiększające się stale wymagania środowiskowe w zakresie taboru kolejowego w tym m.in. dotyczące m.in. poziomu emisji czy hałasu, a także konieczność modernizacji zwłaszcza lokomotyw manewrowych (które w większości opierają się na silnikach spalinowych), generuje znaczące koszty po stronie przewoźników związane z dostosowaniem taboru do wymagań rynkowych;
- ograniczona dostępność przeszkolonego personelu z uwagi m.in. na naturalne zakończenie pracy przez najstarszych pracowników, przy zasadniczym braku szkół branżowych oraz ograniczonej ilości adeptów chętnych do podejmowania pracy fizycznej, skutecznie zwiększa koszty zatrudnienia, przy następującym postępie technologicznym generującym konieczność zaawansowanych szkoleń, co w połączeniu ze zwiększeniem wydatków na finansowanie i modernizację bazy logistycznej, powoduje konieczność maksymalizacji efektywności wykorzystania wszelkich zasobów związanych z procesem przewozowym;
- ryzyko podtrzymania wciąż wysokich cen energii elektrycznej, a także potencjalnie w przyszłości także oleju napędowego mogą skutecznie ograniczać konkurencyjność przewoźników kolejowych;

<sup>73</sup> Urząd Transportu Kolejowego (stan na 31 grudnia 2025 roku), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International

<sup>74</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>75</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>76</sup> Urząd Transportu Kolejowego

- negatywne oddziaływanie na rynek operatorów wyspecjalizowanych w ramach grup kapitałowych obsługujących przewozy dla producentów, tj. jednostek powiązanych, o które nie muszą konkurować. Przewoźnicy wyspecjalizowani realizują coraz szerszy zakres usług przewozowych i okołoprzewozowych, co wpływa równocześnie na atrakcyjność i kompleksowość ich oferty, skutecznie wypychając innych konkurentów z rynku, rywalizując w obszarach spoza swojej głównej domeny. Zarazem jedynie nieliczne podmioty podejmują się realizacji przewozów w ruchu rozproszonym oraz wysoce specjalistycznych przewozów nadzwyczajnych m.in. dotyczy to towarów przekraczających skrajnie czy też wymagających wagonów z zagłębioną podłogą;
- na rynku czeskim głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i podmiot dominujący na rynku), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, wyspecjalizowany w przewozach intermodalnych w obszarze Trójmorza), ORLEN Unipetrol Doprava (podmiot wchodzący w skład Grupy Orlen, specjalizujący się w przewozach paliw i produktów chemicznych), LOKORAIL (członek Grupy Budamar), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (podmiot zależny międzynarodowej grupy Rail Cargo, która jest częścią OBB Holding AG) oraz DB Cargo Czechia (spółka zależna DB Cargo AG na rynku czeskim).<sup>77</sup> Podmioty z czeskiego rynku przewozów towarów kolejają, funkcjonując m.in. w obrębie grup kapitałowych lub doraźnie tworzonych porozumień, w tym korzystając z jednolitej licencji na teren Unii Europejskiej, realizują istotną część transportów w ramach przewozów międzynarodowych, w tym m.in. przez polskie granice i z wykorzystaniem polskich portów morskich. Konkurencyjny rynek prowadzi do wzrostu rywalizacji we wszystkich segmentach przewozów kolejowych, w tym m.in. w obszarze przewozów: paliw stałych i płynnych, rud i metali, produktów chemicznych oraz intermodal;
- w Polsce, ale także w innych krajach Unii Europejskiej, gdzie działa Grupa PKP CARGO, postępuje zauważalna decentralizacja rynku przewozów kolejowych, tj. wzrasta udział nowych i niewielkich operatorów oraz znaczenie niezależnych terminali transportowych, które często bardzo skutecznie odpowiadają na potrzeby rynku, przygotowując konkurencyjną ofertę wobec nawet największych i najbardziej doświadczonych przewoźników oraz właścicieli infrastruktury liniowej.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk związanych z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych należy oceniać jako średnie, zarazem zagrożenia te wywołują skutki, które na średnim poziomie oddziałują na funkcjonowanie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO m.in. bezpośrednio dotycząc istotnych obszarów działalności spółek.

#### Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

- prowadzone liczne prace remontowe oraz modernizacje a także w mniejszej skali budowa nowej infrastruktury kolejowej ograniczają zauważalnie przepustowość licznych szlaków kolejowych, co niestety w konsekwencji wydłuża czas realizowanych usług i prowadzi do znaczącego wzrostu kosztów, a zarazem do zauważalnego obniżenia jakości usług i równoczesnego pogorszenia konkurencyjności wobec innych form transportu, zwłaszcza transportu samochodowego;
- w Polsce z uwagi na organizację finansowania inwestycji, następuje co pewien czas kumulacja prac w obszarze infrastruktury kolejowej, co ma związek z brakiem planowania długoterminowego środków krajowych, wydatkowaniem w okresach kilkuletnich funduszy unijnych oraz brakiem zapewnienia środków pomostowych. Efektem ograniczonego planowania w tym obszarze jest przedłużanie prowadzonych prac, ograniczanie przepustowości linii oraz obniżona konkurencyjność kolei względem innych form transportu. Przeszoje w realizowanych inwestycjach uderzają także w wyspecjalizowanych wykonawców robót, którzy nie są w stanie sfinansować odpowiedniego zaplecza technicznego inwestycji oraz utrzymać odpowiednich kadr;
- brak w Polsce polityki równomiernego rozwoju różnych form transportu, widoczny jest także na rynku kolejowym, gdzie faworyzowany jest transport pasażerski, który z uwagi na realizację przewozów osób w zakładanych rozkładach jazdy ma priorytet (przy rosnącej na tym rynku skali przewozów ludności), co prowadzi do ograniczenia możliwości rozwoju i konkurencyjności transportu towarowego;
- stała wielkość polskich linii kolejowych oraz wysoce ograniczona realizacja nowych projektów, przy potencjalnie rosnącym ruchu towarowym, z uwagi na priorytet dla przewozów niskoemisyjnych, jak i stale zwiększającym się ruchu pasażerskim, może generować znaczne opóźnienia w zakresie terminowości realizowanych przewozów towarowych, a także wydłużać czas ich realizacji. Wydłużone oczekiwanie na możliwość kontynuacji przewozu, brak wolnych „slotów”, a nawet miejsc oczekiwania składów towarowych na możliwość kontynuacji dalszego przewozu może skutecznie zniechęcać do korzystania z towarowych przewoźników kolejowych, przekierowując klientów m.in. do transportu drogowego;
- konieczność zaangażowania znacznych sił, także poza SOK, do nadzoru nad siecią kolejową, która z uwagi na położenie na terenie niemal całego kraju, pozostaje infrastrukturą wrażliwą na potencjalne ataki i akty dywersji (brak możliwości stałego nadzoru);

<sup>77</sup> sZDC

- istnieje realne ryzyko przestoju w ruchu kolejowym związanych z wrogimi działaniami obcych państw, w tym uszkodzenia infrastruktury liniowej, co może generować wstrzymanie ruchu oraz dodatkowe opóźnienia w dostawach.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej przewozów towarowych należy szacować jako średnie lub średnio wysokie, zarazem ryzyka te generują następstwa, które na średnim poziomie oddziałują na działalność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO, tj. problemy z infrastrukturą występują przeważnie punktowo, nawet jeśli dotyczą infrastruktury liniowej i oddziałują na wybrane aspekty przewozów, to potrafią one skutecznie hamować rozwój przewozów towarowych.

### Ryzyko związane z transportem drogowym, który stanowi poważną konkurencję dla Grupy PKP CARGO

- transport drogowy dzięki wysoce rozwiniętej sieci drogowej oraz konkurencji wielu podmiotów oferujących swoje usługi jest najbardziej elastyczną gałęzią transportu, która stanowi główne wyzwanie oraz zagrożenie dla potencjalnego rozwoju transportu kolejowego. Bardzo wysoka elastyczność przewoźników drogowych w dostosowywaniu się do zmieniających się warunków rynkowych i możliwość natychmiastowej reakcji na potrzeby rynku to główna przewaga tej formy transportu. Przewozy kolejowe posiadają natomiast istotną przewagę rynkową w postaci zdolności przewożenia znacznych wolumenów w ramach jednego transportu, ale z uwagi na ograniczone zapotrzebowanie na przewożenie jednorazowo dużych partii produktów czy surowców generuje to ograniczoną zdolność do wzrostu, czy nawet utrzymania udziału w wysoce konkurencyjnym rynku;
- tendencja w ostatnich dekadach wzrostu udziału w rynku transportu drogowego kosztem zmniejszenia udziałów przez pozostałe gałęzie transportu<sup>78</sup>;
- niezrównoważony system transportowy prowadzi do ograniczenia skali przewozów transportem kolejowym (relatywnie niskie przewozy w ostatnich blisko 20 latach<sup>79</sup>, na tle wyników produkcji, czy wymiany międzynarodowej), przy równoczesnym rozwoju przewozów samochodowych w Polsce co jest konsekwencją m.in.: rozbudowanej sieci drogowej, wysoce ograniczonej ilości linii kolejowych rozgraniczających transport lokalny i międzyregionalny, czy braku budowy większej liczby nowych linii, a także mizernych efektów ich modernizacji, które nie poprawiają zauważalnie parametrów przewozów kolejowych.

Dominująca pozycja transportu drogowego towarów w Polsce jest wynikiem szeregu przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, w tym m.in.:

- zauważalne dysproporcje zmian cen głównych źródeł zasilania dla transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego), przy wieloletnim opodatkowaniu emisji CO<sub>2</sub> w przypadku prądu oraz braku takiego opodatkowania dla paliw;
- zróżnicowanie w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (płatność za korzystanie z każdego kilometra sieci) i infrastruktury drogowej (opodatkowanie jedynie wybranych odcinków), co ma bezpośrednie przełożenie na koszt transportu jednej tony dóbr;
- wysoce rozwinięta sieć drogowa w kraju i w Czechach;
- wciąż stosunkowo niski koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (dodatkowo niewielki udział dróg, na których obowiązują opłaty, w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce, przy objęciu opłatami całej sieci kolejowej wraz z czasem pobytu na sieci);
- bardzo wysoka elastyczność transportu samochodowego przy zmianie wolumenu przewozu;
- diametralnie wyższa w porównaniu do transportu kolejowego średnia prędkość handlowa realizowanych przewozów oraz możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk związanych z transportem drogowym jako konkurencją dla Grupy PKP CARGO należy określić jako średnio niskie lub średnie, zarazem zagrożenia te wywołują skutki, które na średnio niskim lub średnim poziomie oddziałują na działalność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO (tj. dążenie do opodatkowania wszelkich form emisji w Unii Europejskiej będzie stwarzało bardziej zbliżone ramy konkurencji, jednak nierównowaga w zakresie opłat i infrastruktury pozostanie kluczowym problemem wpływającym na funkcjonowanie rynku przewozów w Polsce, przy czym obie formy transportu są w dużej części komplementarne, co niweluje część zagrożeń.

<sup>78</sup> Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

<sup>79</sup> Urząd Transportu Kolejowego

### Ryzyko wysokiej zależności bazy klientów od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych i działających w nich podmiotów gospodarczych oraz ich dostawców

- znaczna część z zawartych z klientami przez Grupę PKP CARGO umów charakteryzuje się długotrwałością oraz odnawialnością. Jest to konsekwencją zapotrzebowania klientów na przewozy cykliczne znaczących wolumenów towarów masowych (w tym m.in.: węgla, kruszyw, metali, rud oraz produktów chemicznych), a także surowców, komponentów i wyrobów gotowych. Spółki z Grupy by zrealizować te przewozy, przygotowują odpowiednie zasoby (w tym m.in.: tabor oraz personel), które zagwarantują realizację usług w miarę regularnych i dostosowanych do fluktuacji popytu terminach. Jednakże deindustrializacja Europy i wysokie koszty działalności mogą skutecznie ograniczać funkcjonowanie zwłaszcza przemysłu ciężkiego (za wyjątkiem działającego na rzecz sił zbrojnych), a więc i popyt na rytmiczne masowe przewozy towarów kolejną;
- istotne znaczenie spółek wyspecjalizowanych (realizujących przewozy na wyłączność na rzecz powiązanych kapitałowo spółek produkcyjnych) oraz stopniowe wkraczanie przez nie poza swój obszar bazowy, zauważalnie redukuje wolumeny towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku.

Z uwagi na rosnący w Polsce poziom konkurencji na rynku przewozów towarów kolejną spółki Grupy PKP CARGO stale dążą do dostosowania swojej oferty do wymagań klientów oraz sukcesywnej poprawy jakości świadczonych usług, a także kompleksowej obsługi kontrahenta. Szczególnie istotne dla rozwoju oferty są m.in.: budowa oraz modernizacja centrów logistycznych, pozyskiwanie nowoczesnego taboru spełniającego wymagania środowiskowe, przygotowanie i wdrażanie pociągów operatorskich, realizacja samodzielnie, a także w porozumieniu z innymi podmiotami przewozów multimodalnych oraz wzrost przewozów międzynarodowych (m.in. w obszarze „Trójmorza”, czy w ramach „NJS”). Postępujący spadek wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce będzie tylko postępował, co generuje istotne obniżenie przewozów kolejną w Polsce (jednostkowo jest to największy pod względem wolumenu towar masowy, którego przewozy odbywają się stosunkowo regularnie). Zarazem z uwagi na zmniejszone przewozy w tym obszarze, konieczne jest zwiększenie wolumenu dla perspektywicznych segmentów transportu kolejowego w tym zwłaszcza przewozów transgranicznych, ale także krajowych w zakresie m.in.: kontenerów, naczep, samochodów czy chemikaliów.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk związanych z wysoką zależnością bazy klientów Grupy PKP CARGO od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych i działających w nich podmiotów gospodarczych, a także ich dostawców szacować należy jako średnie lub średnio wysokie, zarazem ryzyka te generują następstwa, które na średnim lub średnio wysokim poziomie oddziałują na działalność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO - w przypadku redukcji popytu na przewozy towarów masowych, nie istnieją łatwo dostępne alternatywy wypełnienia luk w transportowanym tonażu oraz generowanych z tego tytułu przychodach.

### Ryzyko zmian regulacji prawnych

W Spółce prowadzone są systemowe działania minimalizujące ryzyka i zagrożenia wynikające ze zmian regulacji prawnych, w tym:

- alerty prawne;
- bezpośredni monitoring zmian prawnych przez właściwe merytorycznie komórki organizacyjne Spółki;
- narzędzia monitorowania prawa (systemy informatyczne wspierające poszczególne obszary);
- udział Spółki w konsultacjach projektów aktów prawnych;
- systemowe zasady legislacji i ładu prawnego zabezpieczające przyjmowanie i wdrażanie przepisów wewnętrznych oraz ich zgodności z regulacjami prawa powszechnego.

W 2025 roku Biuro ds. obsługi prawnej wyemitowało 17 wewnętrznych alertów prawnych informujących właściwe komórki organizacyjne Centrali oraz Zakłady Spółki (po 1 sierpnia 2025 r. – komórki organizacyjne Spółki) o zmianach w przepisach powszechnie obowiązujących (20 aktów prawnych) oraz 3 informacje o kolejnych pakietach sankcji gospodarczych i indywidualnych, mających dalej ograniczać zdolność Rosji do prowadzenia bezprawnej, niczym niesprokowanej i nieuzasadnionej wojny przeciwko Ukrainie (pakiety: XVI, XVII, XVIII).

Alerty dotyczyły różnych obszarów działalności Spółki, w tym m.in.:

- zmiany wykazu uzbrojenia, na obrót którym jest wymagane zezwolenie;
- udzielania pomocy publicznej w zakresie transportu intermodalnego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności;
- zmiany w zakresie niektórych opłat, stawek i kosztów związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej;
- zmiany w wykazie towarów oznaczonych kodami i pozycjami CN, objętych systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi kolejnych towarów;

- ustalenia nowego wykazu jednostek certyfikujących upoważnionych do prowadzenia certyfikacji zgodności i kontroli zgodności funkcjonowania wewnętrznego systemu kontroli (WSK);
- zmian w prawie pracy.

Ponadto Biuro ds. obsługi prawnej brało udział w konsultacjach 11 projektów aktów prawa powszechnego.

#### Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Z uwagi na wysoki poziom uzwiązkowienia w Spółce zawsze istniało ryzyko podejmowania akcji protestacyjnych przez związki zawodowe. Dlatego utrzymanie stabilnej sytuacji społecznej niezagrażającej działalności statutowej, w szczególności w obecnej sytuacji, jest priorytetem Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Celem Kierownictwa Spółki jest prowadzenie rozmów ze związkami zawodowymi zmierzających do poszukiwania najlepszych rozwiązań w zakresie zgłaszanych postulatów. Wypracowywanie zgodnego stanowiska Stron oraz prowadzenie negocjacji w dobrej wierze i osiąganie kompromisu umożliwia realizację zadań statutowych w atmosferze spokoju społecznego.

Wdrażanie w 2025 roku kolejnych działań restrukturyzacyjnych, skutkujących między innymi optymalizacją w obszarze zatrudnienia (zwolnienia grupowe), nie spowodowało protestów strony społecznej. Aktualnie istotnym jest podejmowanie inicjatyw i rozmów z organizacjami związkowymi, reprezentującymi załogę PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, mających na celu obniżenie kosztów działalności Spółki, ukierunkowanych zarazem na zapewnienie spokoju społecznego, umożliwiającego prowadzenie efektywnej działalności biznesowej.

1 grudnia 2023 r. został wszczęty spór zbiorowy przez osiem Organizacji Związkowych będących Stroną ZUZP. Aktualnie rozmowy nie są kontynuowane. W obecnej sytuacji finansowej Spółki brak jest środków na zaspokojenie przedstawionych żądań.

#### Ryzyko wzrostu płac

Wypowiedzenie Paktu Gwarancji Pracowniczych, który przestał obowiązywać w sierpniu 2024 roku, sprawiło, że organizacje związkowe utraciły możliwość wystąpienia w ramach zobowiązań wynikających z § 5 ust. 1 tego dokumentu, tj. w sprawie corocznego wzrostu wynagrodzeń, uzależnionego od wyniku i sytuacji finansowej Spółki.

#### Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu i pozyskania odpowiedniej kadry

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Spółce na bieżąco monitorowane. W wyniku procesu centralizacji Spółki dokonano optymalizacji struktur zatrudnienia, dostosowując ją do aktualnych i strategicznych potrzeb. Obecnie zatrudniona kadra posiada wiedzę i umiejętności umożliwiające efektywną realizację zadań. W Spółce organizowany był również program adaptacyjny, który był realizowany w formie stacjonarnej lub zdalnej (on-line) – w zależności od potrzeb i oczekiwań różnych grup stanowisk: pracowników administracyjnych, pracowników zatrudnionych na stanowiskach innych niż administracyjne oraz kadry menedżerskiej. Starannie dobrany program przygotowania zawodowego miał na celu jak najszybsze wdrożenie pracownika do organizacji, zapoznanie z obowiązkami, pomoc w przystosowaniu do środowiska pracy, co miało wpływ na efektywność wykonywanych prac.

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Cel ten został osiągnięty poprzez obowiązkowe szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego było nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu. W 2025 roku kontynuowano również cykl szkoleń rozwijających umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie zdalnej (on-line).

W 2025 roku Spółka w oparciu o uzasadnione biznesowo potrzeby, prowadziła wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Ze względu na trwający proces restrukturyzacji, identyfikowane jest ryzyko trudności w pozyskaniu wysoko wykwalifikowanej kadry. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nie jest postrzegane przez kandydatów jako pracodawca „pierwszego wyboru”, co utrudnia prowadzenie procesów rekrutacyjnych. Aby zminimalizować ryzyko, spółka podejmowała działania na rzecz kandydatów, którzy posiadali relatywnie krótki staż zawodowy, ale wyróżniali się wysokim poziomem motywacji i chęcią rozwoju. Potencjał zawodowy takich pracowników był rozwijany m.in. poprzez uczestnictwo w szkoleniach wewnętrznych. W trakcie zatrudnienia pracownicy Ci mieli możliwość uzyskania nowych kwalifikacji do wykonywania pracy na kluczowych dla realizacji przewozów stanowiskach m.in.: maszynisty, rewidenta czy manewrowego.

Podsumowując, dotychczasowe działania Spółki służące zarządzaniu opisywanym obszarem sprawiają, że ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu zostało zminimalizowane i szacowane jest jako niskie.

### Ryzyka związane z cyberbezpieczeństwem

W raportowanym okresie odnotowano szereg prób skanowania infrastruktury IT Spółki oraz różnego typu ataków. Wdrożone w Spółce rozwiązania w zakresie cyberbezpieczeństwa, przyjęte procedury oraz współpraca z CSIRT poziomu krajowego pozwoliły na mitygację tych ataków, bez wpływu na zapewnienie ciągłości działania. Dodatkowo podjęte działania w zakresie bezpieczeństwa teleinformatycznego, podnoszące wymagania co do dostępu pracowników, zwiększyły bezpieczeństwo dostępu do zasobów Spółki. Ocenia się również, że przyjęte w Spółce rozwiązania organizacyjno-techniczne na dzień dzisiejszy spełniają pokładane w nich oczekiwania w stopniu zadowalającym. Jednakże, mając na uwadze obecną sytuację geopolityczną oraz związaną z tym eskalację działań cyberprzestępczych należy liczyć się z utrzymaniem wysokiej ilości cyberzagrożeń o nieprzewidywalnym zasięgu i wolumenie, a co za tym idzie możliwym, negatywnym ich wpływie na cyberbezpieczeństwo Spółki. Sytuacja ta wymaga ciągłego utrzymywania i doskonalenia rozwiązań chroniących Spółkę w przedmiotowym zakresie.

### Ryzyka o charakterze finansowym

#### Ryzyko płynności

Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych).

W zakresie zapewnienia bieżącej płynności Grupa podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej. W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

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

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez PKP CARGO, za wyjątkiem części zobowiązań handlowych i leasingowych głównie wobec podmiotów z Grupy PKP, zobowiązań wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i zobowiązań uznanych przez Spółkę za sporne. Dodatkowo część zobowiązań Spółki nie podlega spłacie z uwagi na prowadzone z kontrahentami rozmowy w przedmiocie zmiany warunków ich spłaty (w tym także w zakresie środków pieniężnych otrzymanych z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych). W latach 2025 i 2024 część świadczeń pracowniczych, takich jak odprawy emerytalne i nagrody jubileuszowe, nie była wypłacana w terminach ich zapadalności. W dniu 8 października 2025 roku Spółka dokonała wypłaty ostatnich zaległych świadczeń pracowniczych na łączną kwotę 57,7 milionów zł. Powyższe świadczenia wypłacone zostały w kwocie należności głównej, bez odsetek.

Informacja o niewykorzystanych na dzień 31 grudnia 2025 roku liniach kredytowych została przedstawiona w **NOCIE 4.1. SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO GRUPY** PKP CARGO za 2025 rok.

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

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

Wobec powyższego, przy założeniu realizacji Planu Restrukturyzacyjnego zatwierdzonego przez Sędziego-komisarza, Spółka nie przewiduje wystąpienia luki płynnościowej, a ryzyko w tej kwestii szacowane jest jako niewielkie.

#### Ryzyko rynkowe - walutowe

Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi, stopami procentowymi. Celem procesu zarządzania ryzykiem rynkowym jest ograniczenie niepożądanych wpływów zmian czynników ryzyka rynkowego na przepływy pieniężne oraz wyniki w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Spółka dominująca zarządza ryzykami rynkowymi wynikającymi z powyższych czynników w oparciu o wewnętrzne procedury, które określają zasady pomiaru poszczególnych ekspozycji, parametry i horyzont czasowy.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Spółki dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje w zakresie instrumentów pochodnych zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur.

W 2025 roku Grupa narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, 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.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i części zobowiązań krótkoterminowych i długoterminowych wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie.

Spółka dla wszystkich kredytów w EUR stosowała rachunkowość zabezpieczeń.

Powyższe transakcje były zawierane przez PKP CARGO. Szczegóły zostały przedstawione w **NOCIE 6.2. SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO** Grupy PKP CARGO za 2025 rok.

#### Ryzyko stopy procentowej

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W 2025 roku odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M i EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

#### Ryzyko kredytowe

Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. Spółka w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych zgodnie z obowiązującymi procedurami następuje wstrzymanie dostawy usług i uruchamiane są procedury windykacji.

Koncentracja ryzyka związanego z należnościami z tytułu dostaw i usług jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki. Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Spółka przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych /ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, kaucji oraz weksli.

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Grupa lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym.

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy w postaci między innymi gwarancji bankowych i ubezpieczeniowych oraz kaucji gwarancyjnych.

## 7.2. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem

---

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazana do tego komórka organizacyjną pod nadzorem Zarządu Spółki. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO S.A. odbywa się z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych, które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2025 roku Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe - głównie kredyty inwestycyjne w EUR. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

## 7.3. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka: zmian cen, kredytowego, istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej, na jakie narażona jest Spółka

---

W związku z zidentyfikowaniem ryzyka okresowych trudności finansowych Jednostki dominującej, w zakresie zapewnienia bieżącej płynności, Grupa podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej. W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Spółka dokłada wszelkich starań, aby zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego były regulowane na bieżąco.

## 8. Pozostałe informacje i zdarzenia

### 8.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

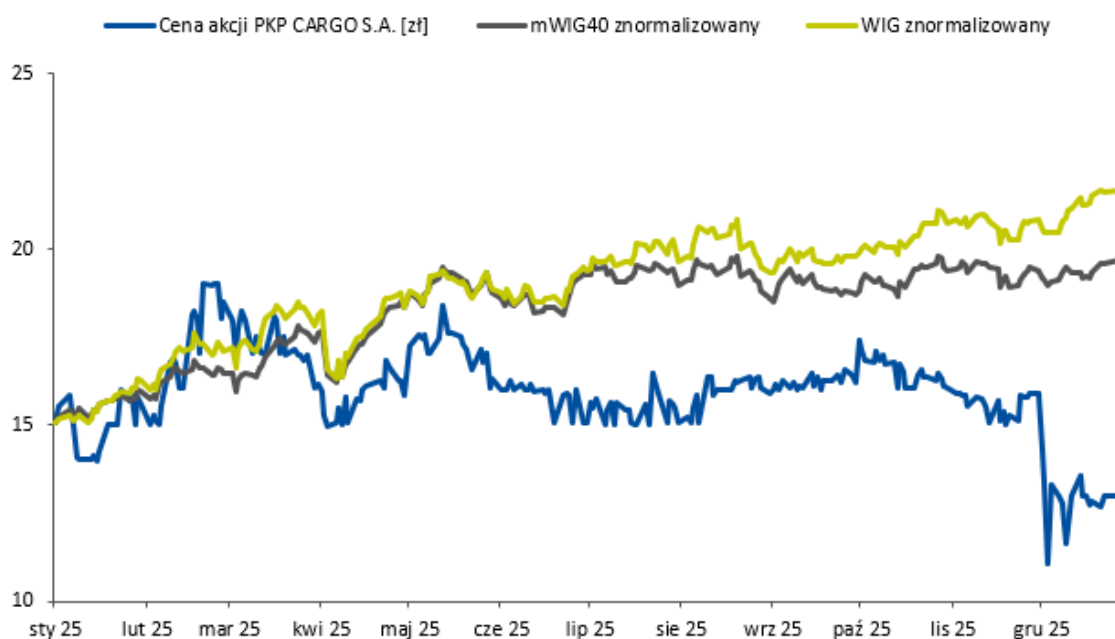
#### 8.1.1. Relacje Inwestorskie

PKP CARGO S.A. jako spółka publiczna, notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. od 2013 roku, podejmuje działania komunikacyjne, których celem jest przedstawienie jak najrzetelniejszego obrazu Spółki. Nadrzędnym celem komunikacji w ramach utrzymywania relacji inwestorskich jest przedstawienie inwestorom sytuacji finansowej Spółki, jak również zapewnienie równego dostępu do informacji wszystkim uczestnikom rynku w taki sposób, aby było to dla wszystkich klarowne i transparentne.

Celem zapewnienia efektywnej komunikacji, Spółka opracowuje i udostępnia dodatkowe materiały, które odnaleźć można na stronie internetowej Spółki w sekcji dedykowanej relacjom inwestorskim oraz ESG. Wśród nich znaleźć można m.in. fact sheet, prezentacje inwestorskie, podstawowe dane finansowe oraz operacyjne z poszczególnych kwartałów, kalendarz inwestora, a także informacje dotyczące kapitału zakładowego i jego zmian w 2025 roku.

W przyjętych działaniach zespołu Relacji Inwestorskich i ESG na 2026 rok Spółka będzie kontynuować aktywną komunikację z rynkami oraz udział w wydarzeniach krajowych a także dbać o transparentność swoich działań.

Rysunek 31 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2025 roku



W związku z Uchwałą Nr 864/2024 z dnia 3.07.2024 roku oraz Nr 976/2024 z dnia 29.07.2024 roku. Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w sprawie szczególnego oznaczenia instrumentów finansowych spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji notowanych na Głównym Rynku GPW, ze względu na otwarcie postępowania sanacyjnego, akcje Spółki PKP CARGO zostały wykreślone z listy uczestników indeksów: mWIG40, mWIG40TR, WIG140, WIGind, WIG oraz WIG-Poland

Źródło: Opracowanie własne

W 2025 roku, pomiędzy 2 stycznia a 30 grudnia, kurs akcji PKP CARGO spadł z 15,06 zł na 12,28 zł (-18,46%). Najniższa cena akcji została zanotowana w dniu 4 grudnia 2025 roku (11,08 zł), a najwyższa dnia 26 lutego 2025 roku (19,02 zł). Indeks WIG wzrósł w 2025 roku o 44,9%, a indeks mWIG40 o 31,2%.

Głównym akcjonariuszem w PKP CARGO pozostają Polskie Koleje Państwowe S.A. posiadające 33,01% udziałów. Działalność PKP S.A. koncentruje się na dwóch obszarach działalności: zarządzania majątkiem oraz nadzoru właścicielskiego nad spółkami z Grupy PKP. W obszarze sprawowania kontroli nad spółkami, szczególna uwaga skierowana jest na efektywny nadzór w celu zapewnienia najwyższej jakości obsługi transportowo - logistycznej pasażerów i towarów. Polskie Koleje Państwowe S.A. są spółką dominującą w Grupie PKP, która od 2022 roku funkcjonuje na zasadach holdingu. Jedynym akcjonariuszem PKP S.A. jest Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego ds. transportu.

### 8.1.2. Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

Spółce nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

### 8.1.3. Nabycie akcji własnych

W 2025 roku PKP CARGO S.A. nie przeprowadziła skupu ani sprzedaży akcji własnych.

### 8.1.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Akcje objęte przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach Paktu Gwarancji Pracowniczych podlegały umownemu ograniczeniu ich zbywalności. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 roku. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 roku było bezskuteczne wobec Spółki i mogło narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Z chwilą wygaśnięcia powyższego zakazu zbywania akcji, tj. 30 października 2015 roku akcje serii C uległy zamianie na okaziciela.

### 8.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółką na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania przedstawiał się następująco:

Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień zatwierdzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby zarządzającej		Wartość nominalna akcji	
	stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania		stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania [zł]	
Paweł Głodek	0		0	
Zbigniew Prus	0		0	
Paweł Miłek	47 000		47 000	
Michał Łotoszyński	0		0	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień zatwierdzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej		Wartość nominalna akcji	
	stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania		stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania [zł]	
Bogusław Nadolnik	0		0	
Monika Starecka	0		0	
Michał Wnorowski	0		0	
Marzena Piszczek	0		0	
Robert Stępień	0		0	
Piotr Babski	0		0	
Tomasz Pietrek	46		46	
Jacek Męcina	0		0	
Anna Ślęzak	0		0	

Źródło: Opracowanie własne

Wskazane powyżej osoby zarządzające i nadzorujące na dzień zatwierdzenia sprawozdania nie posiadają akcji i udziałów w podmiotach powiązanych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

### 8.1.6. Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

Z uwagi na stratę wykazaną za rok obrotowy 2024, w 2025 roku Spółka nie wypłacała akcjonariuszom dywidendy.

Zarząd Spółki proponuje przeznaczyć zysk netto wykazany za 2025 rok w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym w całości na zasilenie kapitału zapasowego.

### 8.1.7. Obniżenie kapitału zakładowego oraz zmniejszenie wartości nominalnej akcji

W dniu 29 grudnia 2025 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO podjęło Uchwałę Nr 2/2025 w sprawie obniżenia kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o kwotę 2.194.558.933,00 zł, tj. z kwoty 2.239.345.850,00 zł do kwoty 44.786.917,00 zł. Obniżenie kapitału zakładowego PKP CARGO zostało dokonane poprzez zmniejszenie wartości nominalnej wszystkich akcji Spółki o kwotę 49,00 zł, tj. z kwoty 50,00 zł akcja do kwoty 1,00 zł każda akcja. Kwotę uzyskaną z obniżenia kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w łącznej wysokości 2.194.558.933,00 zł przeznaczono na pokrycie straty z 2024 roku. Obniżenie kapitału zakładowego odbyło się przy zachowaniu niezmienionej liczby wszystkich akcji każdej serii. Obniżenie kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nastąpiło bez przeprowadzenia postępowania konwokacyjnego, o którym mowa w art. 456 KSH. W dniu 14 stycznia 2026 roku dokonano wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego zmiany w Statucie Spółki na mocy uchwały nr 2/2025 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia, o której mowa powyżej.

## 8.2. Informacje o transakcjach zawartych przez Spółkę lub jednostkę zależną z podmiotami powiązаныmi na innych warunkach niż rynkowe

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2025 roku transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w **NOCIE 7.1 JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO** oraz **NOCIE 7.1 SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**.

## 8.3. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej

PKP CARGO 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 wiarygodności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych.

## 8.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W 2025 roku Grupa PKP CARGO nie prowadziła działań z dziedziny badań i rozwoju.

## 8.5. Kluczowe wartości niematerialne

Znak towarowy

Znak towarowy jako wartość niematerialna, pełni kluczową rolę w modelu biznesowym Spółki PKP CARGO, szczególnie w kontekście budowania jej rozpoznawalności, reputacji oraz przewagi konkurencyjnej. Znak jest głównym elementem niematerialnym generującym wartości firmy. Wartości niematerialne Spółki takie jak wiedza, kultura organizacyjna, renoma, marki, relacje z otoczeniem, prawa własności intelektualnej są niezbędne do osiągnięcia celów organizacji. Zarówno te prawnie chronione, jak i nieobjęte ochroną prawną (reputacja, kultura organizacyjna, struktura organizacyjna, bazy danych i klientów) przekładają się na wartość Spółki. Zarejestrowanie logotypu w UE oraz innych krajach pozwala chronić markę i jej wartości na poziomie międzynarodowym. Znak handlowy PKP CARGO wpływa na wartość Spółki, buduje rozpoznawalność i reputację Grupy PKP CARGO. Pomaga w wyróżnianiu się na rynku, tworząc spójną i łatwo rozpoznawalną tożsamość. Klienci identyfikują markę poprzez nazwę oraz znak handlowy PKP CARGO. Spółka świadomie kształtuje wizerunek organizacji i jej usług. Posiadanie silnego znaku towarowego takiego jakim jest PKP CARGO stanowi przewagę konkurencyjną. Znak buduje rozpoznawalność na rynku. Przedstawia on unikalną tożsamość marki, co wpływa na podejmowane zachowania klientów. Dzięki wspomnianej wyżej rozpoznawalności znak handlowy PKP CARGO ułatwia ekspansję na rynki zagraniczne. Znak handlowy PKP CARGO jest kluczowym elementem strategii marketingowej Spółki. Spójna identyfikacja wizualna Grupy PKP CARGO, spójne reklamy, prezentacje, udział w eventach branżowych przyczyniają się do wzmocnienia wizerunku całej Grupy. Grupa PKP CARGO posługuje się spójną identyfikacją wizualną, której najważniejsze wytyczne zawarte są w Księdze CI. Identyfikację wizualną Grupy cechuje konsekwencja i stałość. Marka jest budowana w długim okresie poprzez konsekwentne przekazywanie, tylko nieznacznie modyfikowanych przesłań i haseł. Przez lata Spółka wypracowała określone skojarzenia z marką takie jak przewoźnik narodowy, lider rynku, jakość, niezawodność, know-how, potencjał ludzki, potencjał taborowy, zasięg, komplementarność usług. Wszystkie one przyczyniają się do zwiększenia wartości marki.



na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana według zasad określonych w Regulamin premiowania PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Fundusz premiowy obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz indywidualne osiągnięcia pracowników.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych są wynagradzani według zasad określonych w stosownej Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A., tj. na podstawie indywidualnego współczynnika wynagrodzenia adekwatnego do stanowiska pracy oraz przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw opublikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (GUS).

Na system wynagrodzeń składają się również inne świadczenia i gratyfikacje, w tym m.in: nagrody jubileuszowe, odprawy rentowe lub emerytalne, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego, uprawnienia do ulgowych usług transportowych, gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza, dodatkowe urlopy przysługujące pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

Mając na uwadze dynamicznie zmieniające się otoczenie rynkowe podjęte zostały działania mające na celu wdrożenie rozwiązań prawno-organizacyjnych w zakresie nowego systemu wynagrodzeń. Ponadto, w związku z wpływającym okresem wypowiedzenia obowiązującego aktualnie ZUZP Pracodawca w dniu 4 marca 2026 roku wystąpił do strony społecznej z inicjatywą zawarcia nowego zakładowego układu zbiorowego pracy dla pracowników PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i jednocześnie wyznaczył wszystkim działającym w Spółce zakładowym lub międzyzakładowym organizacjom związkowym termin na przystąpienie do rokowań nad zapisami regulacji.

W ramach pozapłacowego systemu motywacyjnego kontynuowany jest, wprowadzony w 2018 roku, program dodatkowych benefitów dla wszystkich pracowników PKP CARGO S.A. zawierający zniżki na wydarzenia kulturalne, towary lub usługi. Przedstawiona oferta zniżek i rabatów na produkty oraz usługi jest atrakcyjniejsza w stosunku do produktów lub usług oferowanych na ogólnodostępnym rynku. Spółka dba o to, aby oferta była dostępna dla jak największej liczby pracowników. Informowanie pracowników o ofercie odbywa się za pośrednictwem m.in. intranetu, e-mail, lokalnych komunikatów.

W Spółce obowiązuje również Regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, który jest co roku wspólnie z Partnerem Społecznym aktualizowany w zakresie katalogu świadczeń socjalnych.

Pracownicy mają również możliwość przystąpienia do: Programu Opieki Medycznej, PPK oraz atrakcyjnego kosztowo grupowego ubezpieczenia. W związku z wdrożonymi działaniami wpływającymi na optymalizację kosztów pracowniczych zatrudnieni mogą korzystać z wymienionych benefitów, ale bez dofinansowania pracodawcy.

Dodatkowo pracownikom z racji zajmowanych stanowisk lub pełnionych w organizacji funkcji może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej oraz innych narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków.

### 8.6.2. Wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

Zgodnie z „Polityką wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, Spółka zawiera na czas pełnienia funkcji w Zarządzie, umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji.

Podstawowe warunki umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji:

- Członkowie Zarządu świadczą usługi zarządzania polegające na osobistym zarządzaniu powierzonymi obszarami działalności Spółki, umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji w Zarządzie Spółki, umowa rozwiązuje się z upływem niniejszego okresu;
- Członkom Zarządu przysługuje wynagrodzenie składające się z części stałej, stanowiącej wynagrodzenie miesięczne podstawowe (zwane dalej: „Wynagrodzenie Podstawowe”) oraz części zmiennej (zwane dalej: „Premia”), stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy w związku z osiągnięciem przez Zarządzającego celów zarządczych o szczególnym znaczeniu dla Spółki i Grupy Kapitałowej;
- Członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
- zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie sześciu miesięcy po rozwiązaniu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia Członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci Członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji.

Wysokość Wynagrodzenia Podstawowego, z uwzględnieniem właściwych przepisów prawa, ustala Rada Nadzorcza, po wydaniu rekomendacji przez Komitet ds. Nominacji, w wysokości od ośmiokrotności do dwunastokrotności wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego

ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego oraz w oparciu o analizę rynkowych stawek wynagrodzeń dla osób na stanowiskach członków zarządu, w tym w podmiotach o podobnym profilu działalności, zakresie i skali prowadzonej działalności, z uwzględnieniem potrzeb i możliwości Spółki oraz indywidualnych kwalifikacji i poziomu doświadczenia poszczególnych Członków Zarządu odpowiadających realizowanym przez danego Członka Zarządu zadaniom zarządczym.

Członkowie Zarządu są uprawnieni do otrzymywania Premii z tytułu realizacji celów zarządczych określonych przez Radę Nadzorczą. Cele powinny być ustalone najpóźniej do końca kwietnia roku obrotowego, w którym mają być realizowane.

Kierunkowe zasady wynagradzania Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz zasady przyznawania innych świadczeń w sposób zapewniający realizację założonej strategii biznesowej PKP CARGO S.A. zawarte są w Polityce wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przyjętej Uchwałą Nr 23/2020 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 29 czerwca 2020 roku z późniejszymi zmianami.

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu PKP CARGO S.A., którzy pełnili funkcje w 2025 roku.

Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Zarządu PKP CARGO w 2025 roku (kwoty brutto, zł)

Imię i nazwisko	Okres pełnienia funkcji w 2025 roku	Wynagrodzenie	Premie	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Agnieszka Wasilewska-Semail	20.01.2025 r. – 22.12.2025 r.	534 400,00	-	-	1 151,60	-	535 551,60
Monika Starecka	01.01.2025 r. - 25.01.2025 r. - 23.12.2025 r. – 31.12.2025 r.	50 233,33	-	-	-	-	50 233,33
Paweł Miłek	01.01.2025 r. – 31.12.2025 r.	519 166,67	-	-	50 303,20	-	569 469,87
Michał Łotoszyński	17.02.2025 r. – 31.12.2025 r.	447 200,00	-	-	1 162,56	-	448 362,56
Artur Warsocki	01.02.2025 r. – 31.12.2025 r.	473 000,00	-	-	48 033,33	-	521 033,33
Sebastian Miller	01.01.2025 r. – 31.12.2025 r.	516 000,00	-	-	2 881,73	-	518 881,73

Źródło: Opracowanie własne

#### Rada Nadzorcza

Zgodnie z „Polityką wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (za wyjątkiem Członka Rady Nadzorczej – przedstawiciela pracowników, który może być pracownikiem Spółki). Członkowie Rady Nadzorczej pełnią swoją funkcję na podstawie powołania na określony w Statucie Spółki okres kadencji.

Wysokość wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie. Wynagrodzenie miesięczne Członka Rady Nadzorczej jest równe iloczynowi wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego oraz mnożnika wynagrodzenia (z zastrzeżeniem, że przy wyliczaniu miesięcznego wynagrodzenia należy uwzględniać powszechnie obowiązujące przepisy, regulujące w sposób odmienny podstawę wymiaru, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11) ustawy z dnia 9 czerwca 2016 roku o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami), który wynosi dla:

- pełniącego funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej - 2,75,
- niepełniącego funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej - 2,37.

Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie stanowi istotnej pozycji kosztów działalności Spółki i nie wpływa w znaczący sposób na jej wynik finansowy.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Rady Nadzorczej, którzy pełnili funkcję w 2025 roku.

Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Rady Nadzorczej PKP CARGO w 2025 roku (kwoty brutto, zł)

Imię i nazwisko	Okres pełnienia funkcji w 2025 roku	Wynagrodzenie	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne	Razem
<b>Obecni Członkowie Rady Nadzorczej</b>					
Bogusław Nadolnik	01.01.2025 r. – 31.12.2025 r.	143 352,54	-	-	143 352,54
Monika Starecka	26.01.2025 r. – 22.12.2025 r.	114 948,13	-	-	114 948,13
Michał Wnorowski	01.01.2025 r. – 31.12.2025 r.	125 243,52	-	-	125 243,52
Marzena Piszczek	01.01.2025 r. – 31.12.2025 r.	126 888,52	-	-	126 888,52
Robert Stępień	01.01.2025 r. – 31.12.2025 r.	125 243,52	-	-	125 243,52
Piotr Babski	03.02.2025 r. – 31.12.2025 r.	118 049,26	-	-	118 049,26
Tomasz Pietrek	07.05.2025 r. – 31.12.2025 r.	84 695,62	216 803,07	-	301 498,69
Jacek Męcina	29.12.2025 r. – 31.12.2025 r.	1 010,03	-	-	1 010,03
<b>Byli Członkowie Rady Nadzorczej</b>					
Marcin Wojewódka	01.01.2025 r. – 11.12.2025 r.	119 661,60	-	77 721,38	197 382,98
Władysław Szczepkowski	01.01.2025 r. – 31.01.2025 r.	12 110,40	-	-	12 110,40

Źródło: Opracowanie własne

### **Informacje o zobowiązaniach wynikających z emerytur i świadczeń o podobnym charakterze dla byłych osób zarządzających, nadzorujących oraz o zobowiązaniach zaciągniętych w związku z tymi emeryturami, ze wskazaniem kwoty ogółem dla każdej kategorii organu**

Poza wynagrodzeniami opisanymi w niniejszym punkcie, Spółka nie przyznaje Członkom Zarządu ani Członkom Rady Nadzorczej żadnych innych indywidualnych świadczeń, w szczególności w ramach programów wcześniejszych emerytur. Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej nie są także wynagradzani akcjami, opcjami na akcje lub innymi prawami nabycia akcji, jak też nie otrzymują wynagrodzenia w oparciu o zmiany cen akcji.

Spółka nie przyznaje Członkom Zarządu indywidualnych świadczeń w ramach programów emerytalno-rentowych. Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej mogą na zasadzie dobrowolności uczestniczyć w uruchomionym przez Spółkę programie pracowniczych planów kapitałowych.

### **Informacje o umowach zawartych z osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia przez przejęcie**

Umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji, które są zawierane z Członkami Zarządu, nie przewidują rekompensaty w przypadku rezygnacji Członka Zarządu lub gdy jego odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia emitenta przez przejęcie.

Umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji przewidują rekompensatę w przypadku rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny. Umowa może zostać rozwiązana przez Spółkę z zachowaniem 1 - miesięcznego terminu wypowiedzenia i w takim przypadku Członkowi Zarządu przysługuje 3 miesięczna odprawa, pod warunkiem pełnienia przez Członka Zarządu funkcji w Zarządzie Spółki przez co najmniej 12 (dwanaście) miesięcy przed rozwiązaniem lub wypowiedzeniem Umowy.

### **Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów**

Dyrektorzy Biur

Kluczowym menedżerom Spółki może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, opieki medycznej.

Kluczowi menedżerowie Spółki mogą być objęci zakazem prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. po ustaniu stosunku pracy, na warunkach określonych Uchwałą Zarządu i z tego tytułu otrzymywać odszkodowanie za przestrzeganie zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. i podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

### 8.6.3. Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku

W 2025 roku nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

### 8.6.4. Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa

Obowiązująca od czerwca 2020 roku „Polityka wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.” pozwoliła podnieść wartość Spółki z punktu widzenia akcjonariuszy w następujących aspektach:

- potwierdza zgodność z obowiązującymi przepisami prawa oraz ze standardami spółki notowanej na GPW,
- zapewnia realizację założonej strategii biznesowej PKP CARGO S.A. przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa Spółki,
- oznacza, że zawarte w niej zdefiniowane zasady wynagradzania nie są ustalane doraźnie, ale stanowią trwałe, przejrzyste, niezależne zasady wynagradzania, przez co gwarantują stabilność funkcjonowania przedsiębiorstwa.

## 9. Oświadczenia o stosowaniu ładu korporacyjnego

### 9.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny

Spółka podlega zasadom ładu korporacyjnego opisanym w dokumencie „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021” (dalej: „Dobre Praktyki 2021”), przyjętym przez Radę Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w dniu 29 marca 2021 roku które weszły w życie z dniem 1 lipca 2021 roku i zastąpiły poprzedni zbiór zasad ładu korporacyjnego. Tekst zbioru „Dobrych Praktyk 2021”, którym Spółka podlega od dnia 1 lipca 2021 roku jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem ([https://www.gpw.pl/pub/GPW/files/PDF/dobre\\_praktyki/DPSN21\\_BROSZURA.pdf](https://www.gpw.pl/pub/GPW/files/PDF/dobre_praktyki/DPSN21_BROSZURA.pdf)).

Spółka dokłada wszelkich starań, aby przyjęte zasady ze zbioru Dobrych Praktyk 2021 były realizowane. Ostatnia aktualizacja Informacji na temat stanu stosowania przez Spółkę zasad została opublikowana 30 kwietnia 2024 roku i jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce relacje inwestorskie/dokumenty do pobrania/Zasady Dobrych Praktyk.

### 9.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

Spółka stosuje rekomendacje i zasady zawarte w zbiorze „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021” z wyłączeniem następujących zasad: 1.3.1., 1.3.2., 1.4.1., 1.5., 2.1., 2.2., 2.11.1., 2.11.5., 2.11.6., 3.10., 6.2., 6.4. W odniesieniu do pkt:

**1.3.** W swojej strategii biznesowej spółka uwzględni również tematykę ESG, w szczególności obejmującą:

**1.3.1.** zagadnienia środowiskowe, zawierające mierniki i ryzyka związane ze zmianami klimatu i zagadnienia zrównoważonego rozwoju;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka jest na etapie przeglądu i weryfikacji strategii biznesowej, tak aby w efekcie tego procesu doszło do jej uzupełnienia o brakujące postanowienia dotyczące ESG, aby zapewnić jej pełną zgodność z obowiązującymi przepisami z obszaru zrównoważonego rozwoju.

**1.3.2.** sprawy społeczne i pracownicze, dotyczące m.in. podejmowanych i planowanych działań mających na celu zapewnienie równouprawnienia płci, należytych warunków pracy, poszanowania praw pracowników, dialogu ze społecznościami lokalnymi, relacji z klientami;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka jest na etapie przeglądu i weryfikacji strategii biznesowej, tak aby w efekcie tego procesu doszło do jej uzupełnienia o brakujące postanowienia dotyczące ESG, aby zapewnić jej pełną zgodność z obowiązującymi przepisami z obszaru zrównoważonego rozwoju.

**1.4.** W celu zapewnienia należytej komunikacji z interesariuszami, w zakresie przyjętej strategii biznesowej spółka zamieszcza na swojej stronie internetowej informacje na temat założeń posiadanej strategii, mierzalnych celów, w tym zwłaszcza celów długoterminowych, planowanych działań oraz postępów w jej realizacji, określonych za pomocą mierników, finansowych i niefinansowych;

Zasada jest stosowana.

**1.4.1.** objaśniać, w jaki sposób w procesach decyzyjnych w spółce i podmiotach z jej grupy uwzględniane są kwestie związane ze zmianą klimatu, wskazując na wynikające z tego ryzyka;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka obecnie nie posiada mechanizmów oceny i audytu wpływu jej i podmiotów z Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. na kwestie związane ze zmianą klimatu i wynikających z tego ryzyk. W intencji Spółki jest opracowanie wewnętrznych procedur umożliwiających prawidłową identyfikację wpływu działalności PKP CARGO S.A. i spółek z Grupy na klimat.

**1.5.** Co najmniej raz w roku spółka ujawnia wydatki ponoszone przez nią i jej grupę na wspieranie kultury, sportu, instytucji charytatywnych, mediów, organizacji społecznych, związków zawodowych itp. Jeżeli w roku objętym sprawozdaniem spółka lub jej grupa ponosiły wydatki na tego rodzaju cele, informacja zawiera zestawienie tych wydatków;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka publikuje informacje dot. prowadzonej działalności sponsoringowej i charytatywnej w ramach raportu rocznego, jednakże nie ujawnia ponoszonych z tego tytułu wydatków. Postanowienia Statutu zobowiązują Zarząd, by co najmniej raz w roku, przedkładał Radzie Nadzorczej sprawozdanie o wydatkach, w tym także dotyczących działalności sponsoringowej, charytatywnej, komunikacji społecznej czy public relations.

**2.1.** Spółka powinna posiadać politykę różnorodności wobec zarządu oraz rady nadzorczej, przyjętą odpowiednio przez radę nadzorczą lub walne zgromadzenie. Polityka różnorodności określa cele i kryteria różnorodności m.in. w takich obszarach jak płeć, kierunek wykształcenia, specjalistyczna wiedza, wiek oraz doświadczenie zawodowe, a także wskazuje termin i sposób monitorowania realizacji tych celów. W zakresie zróżnicowania pod względem płci warunkiem zapewnienia różnorodności organów spółki jest udział mniejszości w danym organie na poziomie nie niższym niż 30%;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** W Spółce nie została przyjęta formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, w żadnych regulacjach wewnętrznych nie jest wskazany docelowy wskaźnik minimalny udziału mniejszości. Natomiast Spółka prowadzi prace zmierzające do opracowania takiej polityki.

**2.2.** Osoby podejmujące decyzje w sprawie wyboru członków zarządu lub rady nadzorczej spółki powinny zapewnić wszechstronność tych organów poprzez wybór do ich składu osób zapewniających różnorodność, umożliwiając m.in. osiągnięcie docelowego wskaźnika minimalnego udziału mniejszości określonego na poziomie nie niższym niż 30%, zgodnie z celami określonymi w przyjętej polityce różnorodności, o której mowa w zasadzie 2.1;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności, jednak we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji (również w odniesieniu do władz Spółki) uwzględnia się takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe. W żadnych regulacjach wewnętrznych nie jest wskazany docelowy wskaźnik minimalny udziału mniejszości.

**2.11.** Poza czynnościami wynikającymi z przepisów prawa raz w roku rada nadzorcza sporządza i przedstawia zwyczajnemu walnemu zgromadzeniu do zatwierdzenia roczne sprawozdanie. Sprawozdanie, o którym mowa powyżej, zawiera co najmniej:

**2.11.1.** Informacje na temat składu rady i jej komitetów ze wskazaniem, którzy z członków rady spełniają kryteria niezależności określone w ustawie z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, a także którzy spośród nich nie mają rzeczywistych i istotnych powiązań z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce, jak również informacje na temat składu rady nadzorczej w kontekście jej różnorodności;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Omawiana zasada jest przez Spółkę w większości spełniona, to znaczy Rada Nadzorcza w sprawozdaniu podaje informacje na temat składu rady i jej komitetów ze wskazaniem, którzy z członków rady spełniają kryteria niezależności określone w ustawie z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, a także którzy spośród nich nie mają rzeczywistych i istotnych powiązań z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce. W sprawozdaniu, jednakże brak informacji o składzie Rady Nadzorczej w kontekście różnorodności z uwagi na fakt, że Spółka nie posiada stosownej polityki, zgodnie ze stanowiskiem Spółki do zasady 2.1.

**2.11.5.** Ocenę zasadności wydatków, o których mowa w zasadzie 1.5;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka publikuje informacje dot. prowadzonej działalności sponsoringowej i charytatywnej w ramach raportu rocznego, jednakże nie ujawnia ponoszonych z tego tytułu wydatków. Postanowienia Statutu zobowiązują Zarząd, by co najmniej raz w roku, przedkładał Radzie Nadzorczej sprawozdanie o wydatkach, w tym także dotyczących działalności sponsoringowej, charytatywnej, komunikacji społecznej czy public relations.

**2.11.6.** informację na temat stopnia realizacji polityki różnorodności w odniesieniu do zarządu i rady nadzorczej, w tym realizacji celów, o których mowa w zasadzie 2.1;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka jest w trakcie opracowywania polityki różnorodności.

**3.10.** Co najmniej raz na pięć lat w spółce należącej do indeksu WIG20, mWIG40 lub sWIG80 dokonywany jest, przez niezależnego audytora wybranego przy udziale komitetu audytu, przegląd funkcji audytu wewnętrznego;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** W związku z działaniami oszczędnościowymi Spółka tymczasowo odstąpiła od przeglądu funkcji audytu realizowanego przez niezależnego audytora.

W związku z Uchwałą Nr 864/2024 z dnia 3 lipca 2024 roku oraz Uchwałą Nr 976/2024 z dnia 29 lipca 2024 roku Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w sprawie szczególnego oznaczenia instrumentów finansowych spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji notowanych na Głównym Rynku GPW, ze względu na otwarcie postępowania sanacyjnego, akcje Spółki PKP CARGO zostały wykreślone z listy uczestników indeksów: mWIG40, mWIG40TR, WIG140, WIGind, WIG oraz WIG-Poland.

**6.2.** Programy motywacyjne powinny być tak skonstruowane, by między innymi uzależniały poziom wynagrodzenia członków zarządu spółki i jej kluczowych menedżerów od rzeczywistej, długoterminowej sytuacji spółki w zakresie wyników finansowych i niefinansowych oraz długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i zrównoważonego rozwoju, a także stabilności funkcjonowania spółki;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** W Spółce funkcjonuje program motywacyjny dla Członków Zarządu - premia uzależniona jest m. in. od realizacji celów skorelowanych z rocznym planem działalności gospodarczej Spółki i projekcją wyników Grupy Kapitałowej PKP CARGO, natomiast w Spółce nie obowiązuje system premiowy dla kluczowych menedżerów (wyższa kadra kierownicza).

**6.4.** Rada nadzorcza realizuje swoje zadania w sposób ciągły, dlatego wynagrodzenie członków rady nie może być uzależnione od liczby odbytych posiedzeń. Wynagrodzenie członków komitetów, w szczególności komitetu audytu, powinno uwzględniać dodatkowe nakłady pracy związane z pracą w tych komitetach;

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Członkowi Rady Nadzorczej przysługuje wynagrodzenie miesięczne niezależnie od liczby odbytych posiedzeń Rady Nadzorczej lub komitetów powołanych przez Radę Nadzorczą. Wynagrodzenie Członków Komitetów nie uwzględnia dodatkowych nakładów pracy związanych z pracą w tych komitetach. Rada Nadzorcza zamierza wystąpić z wnioskiem do Walnego Zgromadzenia o zwiększenie wynagrodzeń Przewodniczących Komitetów Rady Nadzorczej.

### 9.3. Opis głównych cech stosowanych w Spółce oraz Grupie PKP CARGO systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

#### 9.3.1. Jednolite zasady rachunkowości

W PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z MSSF UE. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

#### 9.3.2. Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych w oparciu o MSSF UE, przygotowanych przez spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze według MSSF UE uwzględniając różnice między Polskimi (oraz innymi lokalnymi w przypadku spółek zagranicznych) Standardami Rachunkowości a MSSF UE.

#### 9.3.3. Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca i wybrane spółki zależne prowadzą księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. Spółka na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Dostęp do systemów informatycznych ograniczony jest odpowiednimi uprawnieniami dla upoważnionych pracowników. W Spółce funkcjonują rozwiązania informatyczne i organizacyjne zabezpieczające kontrolę dostępu do systemu finansowo-księgowego oraz zapewniające należytą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

### 9.3.4. Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze sporządzone według MSSF UE są podpisywane przez Zarządy spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe sporządzone według MSSF UE są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarządcę masy sanacyjnej PKP CARGO S.A.

### 9.3.5. Nadzór Komitetu Audytu

W ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO powołany jest Komitet Audytu, który zgodnie z przepisami dokonuje nadzoru nad procesem sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz roczne dane finansowe Spółki i Grupy.

### 9.3.6. Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

Roczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; sprawozdania z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych.

## 9.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2025 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%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	5 409 513	12,08%	5 409 513	12,08%
Pozostali akcjonariusze	24 593 210	54,91%	24 593 210	54,91%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

\* Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2025, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2030, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2035, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2040, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2045, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2050, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2055, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2060 oraz Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2065

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 20 stycznia 2026 roku wpłynęło do Spółki zawiadomienie od Nationale-Nederlanden Powszechnie Towarzystwo Emerytalne S.A. o zmniejszeniu przez fundusze zarządzane przez NN PTU S.A. łącznego stanu posiadania akcji Spółki o 2% głosów na jej Walnym Zgromadzeniu oraz zmniejszeniu przez fundusze zarządzane przez NN PTU S.A. łącznego stanu posiadania akcji Spółki poniżej 10% głosów na jej Walnym Zgromadzeniu.

Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień zatwierdzenia sprawozdania

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%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	4 424 574	9,88%	4 424 574	9,88%
Pozostali akcjonariusze	25 578 149	57,11%	25 578 149	57,11%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

\* Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2025, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2030, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2035, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2040, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2045, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2050, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2055, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2060 oraz Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2065

Źródło: Opracowanie własne

## 9.5. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Tabela 34 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba akcji	Wartość nominalna kapitału zakładowego
<b>Seria A</b>	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	43 338 000	2 166 900 000
<b>Seria B</b>	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	15	750
<b>Seria C</b>	02.10.2013 r.	25.04.2014 r.	1 448 902	72 445 100
<b>Razem</b>			<b>44 786 917</b>	<b>2 239 345 580</b>

Źródło: Opracowanie własne

Decyzją Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 29 grudnia 2025 roku kapitał zakładowy PKP CARGO uległ obniżeniu o kwotę 2.194.588.933,00 zł, tj. z kwoty 2.239.345.850,00 zł do kwoty 44.786.917,00 zł poprzez zmniejszenie wartości nominalnej wszystkich akcji Spółki z kwoty 50,00 zł do kwoty 1,00 zł każda akcja. Obniżenie kapitału zakładowego odbywało się przy zachowaniu niezmienionej liczby wszystkich akcji każdej serii.

Rejestracja przez sąd obniżenia kapitału zakładowego Spółki miała miejsce w dniu 14 stycznia 2026 roku.

Tabela 35 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia sprawozdania

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba akcji	Wartość nominalna kapitału zakładowego
<b>Seria A</b>	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	43 338 000	43 338 000
<b>Seria B</b>	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	15	15
<b>Seria C</b>	02.10.2013 r.	25.04.2014 r.	1 448 902	1 448 902
<b>Razem</b>			<b>44 786 917</b>	<b>44 786 917</b>

Źródło: Opracowanie własne

## 9.6. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

## 9.7. Wykonywanie prawa głosu z akcji na Walnym Zgromadzeniu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Prawo udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu akcjonariusz wykonuje na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem spółek handlowych akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest Członek Zarządu, Członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki lub spółdzielni zależnej Spółki, pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie

dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Na podstawie § 13 ust. 1 Statutu Spółki prawo głosu akcjonariuszy dysponujących powyżej 10% ogółu głosów w Spółce zostało ograniczone w ten sposób, że żaden z nich nie może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu więcej niż 10% ogólnej liczby głosów w Spółce istniejących w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Powyższego ograniczenia nie stosuje się dla celów ustalania obowiązków nabywców znacznych pakietów akcji przewidzianych w Ustawie o ofercie publicznej. Powyższe ograniczenie prawa głosu nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu, w tym również, jako użytkownik, z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem.

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 3 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane zgodnie z zasadami opisanymi poniżej.

Akcjonariusze, których głosy podlegają kumulacji i redukcji, są łącznie zwani „Zgrupowaniem”. Kumulacja głosów polega na zsumowaniu głosów, którymi dysponują poszczególni akcjonariusze wchodzący w skład Zgrupowania. Redukcja głosów polega na pomniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce przysługujących na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszom wchodzącym w skład Zgrupowania. Redukcji głosów dokonuje się według następujących zasad:

- dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
- oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia;
- dla każdego akcjonariusza oblicza się iloczyn przysługującego mu procentowego udziału, o którym mowa w pkt 1), i liczby głosów, o której mowa w pkt 2);
- liczba głosów przysługująca każdemu z akcjonariuszy wchodzącemu w skład Zgrupowania po redukcji, to liczba otrzymana w pkt 3) po jej zaokrągleniu w górę do jednego głosu;
- ograniczenie wykonywania prawa głosu dotyczy także akcjonariusza nieobecnego na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z § 13 ust. 7 Statutu Spółki w celu ustalenia podstawy do kumulacji i redukcji głosów każdy akcjonariusz Spółki, Zarząd, Rada Nadzorcza oraz poszczególni członkowie tych organów, a także Przewodniczący Walnego Zgromadzenia, mogą żądać, aby akcjonariusz Spółki, podlegający ograniczeniu prawa głosu, udzielił informacji, czy jest on w stosunku do dowolnego innego akcjonariusza Spółki podmiotem dominującym lub zależnym.

## 9.8. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o ofercie publicznej, Ustawa o obrocie instrumentami finansowymi oraz Kodeks spółek handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

- obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33 1/3%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33 1/3%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33 1/3%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: przekroczenia progu 50% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;

- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- obowiązek ogłoszenia dobrowolnego wezwania w przypadku chęci nabycia wszystkich pozostałych akcji emitenta;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Rozporządzeniu MAR;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu spółek handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Ustawie o zasadach zarządzania mieniem państwowym (tj. Dz.U. z 2024 r., poz. 125) w Art. 13 ust. 1 pkt. 14 przewiduje, że nie mogą być zbyte akcje lub prawa z akcji należące do Skarbu Państwa.

### 9.9. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do sześciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. (doradcy rekrutacyjnego). Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu organizuje i przeprowadza Komitet ds. Nominacji Rady Nadzorczej. Rada Nadzorcza może powierzyć przeprowadzenie postępowania kwalifikacyjnego profesjonalnej firmie doradztwa personalnego. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji Rady Nadzorczej, który sprawuje także bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym (w przypadku powierzenia profesjonalnej firmie doradztwa personalnego zajmującej się zawodowo rekrutacją specjalistów) na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO S.A. jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

### 9.10. Zasady zmiany Statutu spółki PKP CARGO S.A.

Zasady zmiany statutu Spółki wynikają z art. 430 i art. 402 § 2 Kodeksu spółek handlowych. Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej 50% głosów plus 1 głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zarejestrowania przez właściwy sąd rejestrowy. Rada Nadzorcza na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki. Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

W 2025 roku Walne Zgromadzenie dokonało zmian w Statucie Spółki:

- Uchwałą nr 32/2025 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 30 lipca 2025 roku,
- Uchwałą nr 2/2025 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 29 grudnia 2025 roku.

Wszystkie ww. zmiany Statutu zostały zarejestrowane przez sąd rejestrowy.

## 9.11. Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie Kodeksu spółek handlowych, Statutu Spółki (w szczególności § 10-13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika. Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia, których przepisy Kodeksu spółek handlowych lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących 50% głosów plus jeden głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Prezesa Zarządu. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 Kodeksu spółek handlowych. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

## 9.12. Opis działania organów PKP CARGO zarządzających, nadzorujących oraz ich komitetów, wraz ze wskazaniem składu osobowego tych organów i zmian, które w nich zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego

### 9.12.1. ZARZĄD

Zarząd PKP CARGO S.A. działa na podstawie przepisów prawa, a w szczególności:

1. ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. z 2020 r. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 359/VIII/2026 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 23 lutego 2026 roku);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. zatwierdzonego Uchwałą Nr 364/VIII/2026 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 23 lutego 2026 roku;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Zarządcy masy sanacyjnej, Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej. Do składania oświadczeń woli Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

## Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w razie wystąpienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu, małżonka, krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osobami, z którymi jest powiązany osobiście lub możliwości powstania takiego konfliktu interesów, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

## Podział zadań:

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez Członków Zarządu, wynikający z postanowień Regulaminu Zarządu, przedstawia się następująco:

Prezes Zarządu – do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- strategii biznesowej,
- obsługi prawnej,
- audytu i kontroli wewnętrznej,
- relacji inwestorskich,
- PR,
- compliance,
- bezpieczeństwa i higieny pracy,
- teleinformatyki.

Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu Spółki należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikająca z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.

Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- zarządzania finansami,
- kontrolingu,
- zakupów i sprzedaży majątku.

Do szczególnych kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych należy wypełnianie w imieniu PKP CARGO S.A. obowiązków wynikających z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach.

Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych i logistycznych,
- współpracy zagranicznej.

Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy dbanie o efektywne realizowanie procesów biznesowych i technologicznych Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- utrzymania taboru,
- bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji - do zakresu działań Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- restrukturyzacji,
- logistyki i realizacji przewozów,
- strategii biznesowej w odpowiednim zakresie,
- gospodarowania nieruchomościami i administracji,
- koordynacji działań w ramach Grupy Kapitałowej.

Członek Zarządu ds. Pracowniczych - do zakresu działań Członka Zarządu ds. Pracowniczych należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi.

Uchwałą Nr 3/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 7 stycznia 2025 roku czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Pracowniczych został powierzony Panu Pawłowi Miłkowi – p.o. Prezesa Zarządu – Członkowi Zarządu ds. Restrukturyzacji. Uchwałą Nr 10/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 21 stycznia 2025 roku czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Pracowniczych został powierzony Panu Pawłowi Miłkowi – Wiceprezesowi – Członkowi Zarządu ds. Restrukturyzacji. Następnie Uchwałą Nr 198/2025 Zarządu PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji z dnia 1 sierpnia 2025 roku czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Pracowniczych został powierzony Pani Agnieszce Wasilewskiej - Semail – Prezesowi Zarządu PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji. W dalszej kolejności Uchwałą Nr 332/2025 Zarządu PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji z dnia 30 grudnia 2025 roku czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Pracowniczych został powierzony Pani Monice Stareckiej – p.o. Prezesa Zarządu Spółki. Obecnie Uchwałą Nr 27/2026 Zarządu z dnia 4 lutego 2026 roku czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Pracowniczych sprawuje Pan Zbigniew Prus - Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Nadzór ten, będzie sprawowany do dnia powołania Członka Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO.

Skład Zarządu

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Zarządu wg stanu na dzień zatwierdzenia sprawozdania.

Tabela 36 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zbigniew Prus	Prezes Zarządu	02.02.2026 r.	nadal
Paweł Miłek	Wiceprezes Zarządu	01.01.2025 r.	nadal
	Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji		
Michał Łotoszyński	Członek Zarządu ds. Finansowych	17.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 2025 roku do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Zarządzie Spółki:

W dniu 20 grudnia 2024 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji powołała do składu Zarządu:

- Panią Agnieszkę Wasilewską-Semail powierzając jej funkcję Prezesa Zarządu ze skutkiem od dnia 1 lutego 2025 roku,
- Pana Artura Warsockiego powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Handlowych ze skutkiem od dnia 1 lutego 2025 roku,
- Pana Sebastiana Millera powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 roku,
- Pana Pawła Miłka powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 roku, jednocześnie powierzając mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu w okresie od 1 stycznia do 31 stycznia 2025 roku.

W dniu 13 stycznia 2025 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła:

- zmienić termin powołania Pani Agnieszki Wasilewskiej-Semail na stanowisko Prezesa Zarządu na dzień 20 stycznia 2025 roku,

- skrócić czas powierzenia pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Spółki Panu Pawłowi Miłkowi do dnia 19 stycznia 2025 roku, jednocześnie powierzyć Panu Pawłowi Miłkowi pełnienie funkcji Wiceprezesa Zarządu – Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji.

Z dniem 25 stycznia 2025 roku zakończyło się oddelegowanie Pani Moniki Stareckiej – Członka Rady Nadzorczej do czasowego pełnienia funkcji Członka Zarządu ds. Finansowych.

W dniu 14 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła powołać do składu Zarządu:

- Pana Michała Łotoszyńskiego na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych ze skutkiem od dnia 17 lutego 2025 roku.

W dniu 22 grudnia 2025 roku Rana Nadzorcza Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła:

- odwołać Panią Agnieszkę Wasilewską-Semail z funkcji Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- oddelegować Panią Monikę Starecką – Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyć jej pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu.

W dniu 28 stycznia 2026 roku Rada Nadzorcza Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła:

- zakończyć z dniem 2 lutego 2026 roku oddelegowanie Pani Moniki Stareckiej – Członka Rady Nadzorczej do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu oraz pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu,
- powołać Pana Zbigniewa Prusa powierzając mu funkcję Prezesa Zarządu ze skutkiem od dnia 2 lutego 2026 roku.

W dniu 23 lutego 2026 roku Rada Nadzorcza Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła:

- odwołać Pana Sebastiana Millera z funkcji Członka Zarządu ds. Operacyjnych ze skutkiem na koniec dnia 23 lutego 2026 roku.

W dniu 23 marca 2026 roku Rada Nadzorcza Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła:

- odwołać Pana Artura Warsockiego z funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych ze skutkiem na koniec dnia 23 marca 2026 roku.

**ZBIGNIEW PRUS**

**PREZES ZARZĄDU**



Pan Zbigniew Prus jest absolwentem Politechniki Radomskiej na Wydziale transportu, uzyskując tytuł magistra inżyniera. W 2008 roku ukończył Gdańską Fundację Kształcenia Menadżerów na kierunku: Studium doskonalenia umiejętności menadżerskich, a następnie zdobył tytuł Master of Business Administration (MBA) w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej. Posiada liczne certyfikaty takie jak: „Analiza sprawozdań finansowych”; „Podstawy finansów” z EY Academy of Business, „Management 3.0: Jak dbać o motywację i rozwój”; „Strategia doskonała”; „Negocjacje biznesowe a negocjacje kryzysowe” z Akademii WSB. Pan Zbigniew Prus został uhonorowany odznaczeniem „Zasłużony dla kolejnictwa” oraz „Srebrnym Medalem za Długoletnią Służbę”. Od ponad 30 lat nierozdzielnie związany z transportem kolejowym. W 2025 roku pełnił funkcję prezesa Zarządu w PKP CARGO Service oraz pełnomocnika Zarządu ds. Operacyjnych w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. W 2024 Prezes Zarządu w PKP CARGO INTERNATIONAL. W latach 2021-2024 pełnił funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych w PKP CARGO SERVICE.

**PAWEŁ MIŁEK**
**WICEPREZES, CZŁONEK ZARZĄDU DS. RESTRUKTURYZACJI**


Pan Paweł Miłek jest absolwentem Wydziału Prawa na Uniwersytecie Wrocławskim, ukończył aplikację sędziowską w 1997 roku, a aplikację radcowską w 1999 roku. Od 1997 roku do dziś sprawuje funkcję syndyka w postępowaniach upadłościowych, nadzorcy oraz zarządcy w postępowaniach restrukturyzacyjnych. W dniu 9 lutego 2022 roku uzyskał tytuł zawodowy Kwalifikowanego Doradcy Restrukturyzacyjnego. Od stycznia 2000 roku do dziś sprawuje funkcję radcy prawnego. Dodatkowo zajmował funkcję wiceprzewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych we Wrocławiu. W latach 2021 – 2023 był Prezesem Dolnośląskiego Stowarzyszenia Syndyków

**MICHAŁ ŁOTOSZYŃSKI**
**CZŁONEK ZARZĄDU DS. FINANSOWYCH**


Pan Michał Łotoszyński jest absolwentem Wydziału Zarządzania i Marketingu Uniwersytetu Łódzkiego. Ukończył i zdał egzamin MBA (Master of Business Administration) w Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów oraz na Rotterdam School of Management, Erasmus University. Posiada certyfikaty PRINCE II, Zarządzanie Projektowe oraz CRM, Management 2004 - Harvard Business School Publishing, Canadian International Management Institute oraz ukończył kurs dla kandydatów na członków rad nadzorczych i zarządów spółek Skarbu Państwa. Posiada 25-letnie doświadczenie w finansach i zarządzaniu, w tym w szczególności w zarządzaniu finansami, budowie nowych produktów a także

tworzeniu strategii firm, realizacji projektów IT oraz restrukturyzacji, naprawie i przejściach podmiotów gospodarczych. Zawodowo był związany m.in. z sektorem bankowym. Pracował w PKO Banku Polskim, Towarzystwie Emerytalnym PKO S.A. oraz BOŚ Investment Mgt. W Towarzystwie Emerytalnym współtworzył system IT do wyceny aktywów wg modelu Embedded Value oraz amortyzacji kosztów akwizycji w czasie. Zarządzał firmą wynajmu samochodów osobowych i dostawczych - 99RENT Sp. z o.o., gdzie oprócz rozwoju zbudowany został system do zarządzania wynajmami krótko i średnioterminowymi. Następnie po przejściu franczyzy Enterprise/National/Alamo odbudowywał pozycję firmy na polskim rynku. Pełnił funkcje Członka Zarządu ds. finansowych w PZU Tower (zarządzanie nieruchomościami grupy PZU), Arcus S.A. oraz Arcus Systemy Informatyczne. W czasie pracy dla Ciech S.A. był odpowiedzialny za restrukturyzację, budowę strategii grupy, projekt IPO oraz przejścia firm z obszaru EU branży chemicznej. Pełnił funkcje w radach nadzorczych podmiotów gospodarczych: Zakład Urządzeń Przemysłowych Nysa S.A., Pedmo Tychy S.A., Polcommerce KFT, Biowet Drawel S.A., Przedsiębiorstwo Budownictwa Ogólnego S.A. we Wrocławiu, Radpol S.A. Człuchów oraz Arcus S.A.

### 9.12.2. RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 7 do 9 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

#### Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw należy m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

#### Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim

trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub członka Rady Nadzorczej.

Zgodnie z Regulaminem Rady Nadzorczej, w razie sprzeczności interesów Spółki z osobistymi interesami członka Rady, jego współmałżonka oraz krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osób, z którymi jest powiązany osobiście, powinien on powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad uchwałą w sprawie i zażądać zaznaczenia tego w protokole z Rady Nadzorczej.

PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej (w razie, gdyby liczba ta okazała się liczbą niecałkowitą, ulega ona zaokrągleniu do liczby całkowitej w dół) powiększonej o jeden.

Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania jednego swojego przedstawiciela do Rady Nadzorczej zgodnie z Regulaminem powoływania przedstawiciela pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu jego odwoływania przyjętym przez Radę Nadzorczą Uchwałą Nr 245/VIII/2024 w dniu 20 grudnia 2024 roku, a następnie Uchwałą Nr 276/VIII/2025 w dniu 14 lutego 2025 roku. Aktualnie obowiązujący Regulamin powoływania przedstawiciela pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą Nr 367/VIII/2026 w dniu 9 marca 2026 roku. Niedokonanie wyboru członków Rady Nadzorczej reprezentujących pracowników nie stanowi przeszkody dla powołania Rady Nadzorczej i skutecznego podejmowania przez nią uchwał.

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności w rozumieniu Ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, zasad Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2021, będących załącznikiem do Uchwały Nr 13/1834/2021 Rady Giełdy z dnia 29 marca 2021 roku oraz § 21 Statutu Spółki.

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej wg stanu na dzień zatwierdzenia sprawozdania.

Tabela 37 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Bogusław Nadolnik	Członek Rady Nadzorczej	13.05.2024 r.	nadal
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	06.02.2025 r.	
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
	Wiceprzewodnicząca Rady Nadzorczej	28.01.2026 r.	
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Rady Nadzorczej	21.11.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	13.05.2024 r.	nadal
Piotr Babski	Członek Rady Nadzorczej	03.02.2025 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej – Przedstawiciel pracowników	07.05.2025 r.	nadal
Jacek Męcina	Członek Rady Nadzorczej	29.12.2025 r.	nadal
Anna Ślęzak	Członek Rady Nadzorczej	02.02.2026 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 2025 roku do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Radzie Nadzorczej:

- w dniu 13 stycznia 2025 roku Rada Nadzorcza powierzyła pełnienie funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej Panu Marcinowi Wojewódce – Członkowi Rady Nadzorczej Spółki,
- w dniu 30 stycznia 2025 roku Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 roku,
- w dniu 31 stycznia 2025 roku PKP S.A. działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki powołała z dniem 3 lutego 2025 roku Pana Piotra Tomasza Babskiego do składu Rady Nadzorczej VIII kadencji,
- w dniu 6 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza powierzyła pełnienie funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Panu Bogusławowi Edmundowi Nadolnikowi,

- w dniu 7 maja 2025 roku Rada Nadzorcza działając na podstawie § 13 ust. 4 i 5 Regulaminu powoływania w skład Rady przedstawiciela pracowników w osobie Pana Tomasza Pietrka,
- w dniu 11 grudnia 2025 roku PKP S.A. działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki odwołała ze składu Rady Nadzorczej Pana Marcina Wojewódkę,
- w dniu 29 grudnia 2025 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki w trybie art. 385 § 1 kodeksu spółek handlowych powołało Pana prof. Jacka Męcina na Członka Rady Nadzorczej Spółki, na okres wspólnej VIII kadencji,
- w dniu 29 stycznia 2026 roku PKP S.A. działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki powołała z dniem 2 lutego 2026 roku Panią Annę Marię Ślęzak do składu Rady Nadzorczej, na okres wspólnej VIII kadencji.

#### Bogusław Nadolnik – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Bogusław Nadolnik magister ekonomii w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie (Zarządzanie i Marketing) oraz Instytutu Organizacji i Zarządzania w Przemyśle „ORGMAZ” (Audyt wewnętrzny i kontrola). Stypendysta I programu ECESP Fundowanego przez Kongres Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, realizowanego przez Georgetown University Washington D.C. USA. Absolwent Zarządzanie Małym Biznesem w Kings River Community College – Reedley, Kalifornia. Uczestnik wielu kursów i szkoleń krajowych i zagranicznych. Doświadczenie zawodowe: Obejmował różne stanowiska kierownicze w administracji publicznej poparte nie tylko tworzeniem zasad gospodarowania mieniem Skarbu Państwa, ładu korporacyjnego obowiązujących w spółkach Skarbu Państwa, ale również pracą w radach nadzorczych oraz współpracą z Jednostkami Samorządu Terytorialnego. W latach 1993 -1994 pracował w Spółdzielni Ogrodniczo Pszczelarskiej w Tarnowie zajmując się marketingiem, następnie do 1996 roku był specjalistą i pełniącym obowiązki Dyrektora Gabinetu w Ministerstwie Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej. W 1996 roku w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych pełnił funkcję wicedyrektora Departamentu Administracyjno-Budżetowego. W latach 1996–2004 wicedyrektor w Departamencie finansowo-budżetowym w Ministerstwie Skarbu Państwa. Do 2006 roku kierował w tym ministerstwie Biurem ds. Pomocy Publicznej. W latach 2007–2008 sprawował funkcję Sekretarza powiatu legionowskiego. W 2008 roku pełnił funkcję Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, odpowiedzialnego za nadzór nad ARiMR, a następnie objął stanowisko Zastępcy Prezesa Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. W 2013 roku objął stanowisko Radcy w Ministerstwie Skarbu Państwa oraz Dyrektora Departamentu Działań Poprywatyzacyjnych. W latach 2016 – 2018 w Fundacji FAPA Polska Izba Bankowości pracował jako Dyrektor Zespołu Rozwoju Bankowości Spółdzielczej. Od 2019 do 2024 roku w Zarządzie Miasta Stołecznego Warszawy pełnił funkcję Dyrektora ds. Inwestycji. Od kwietnia 2024 roku pracuje w Ministerstwie Infrastruktury na stanowisku Zastępcy Dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego. Doświadczenie w zakresie nadzoru właścicielskiego zdobywał w pracy w radach nadzorczych takich spółek jak: Polimex-Cekop sp. z o.o. – Warszawa, Bank Gospodarki Żywnościowej S.A.- Warszawa, Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. – Warszawa, Uzdrawisko Krynica Żegiestów S.A. – Krynica, Rolno Spożywczy Rynek Hurtowy S.A. – Radom, Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.- Warszawa, ENERGA S.A.- Gdańsk, Krajowa Spółka Cukrowa S.A. – w Toruniu, w których reprezentował Ministra Właściwego do spraw Skarbu Państwa.

#### Monika Starecka – Wiceprzewodnicząca Rady Nadzorczej

Pani Monika Starecka ukończyła studia magisterskie na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, studia podyplomowe z zakresu Zarządzania Zasobami Ludzkimi na Uniwersytecie Jagiellońskim oraz Advanced Leadership and Management Programme na Uniwersytecie Oxford. Posiada certyfikat Międzynarodowego Coacha organizacji ICC (International Coaching Community). Od 18 kwietnia 2024 roku objęła stanowisko Dyrektora Pionu Finansowego w PKP S.A. Od roku 2019 roku do kwietnia 2024 roku była Dyrektorem Pionu Finansów w Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, sprawując nadzór nad obszarem księgowości, kontrolingu oraz pozyskiwania i rozliczania funduszy unijnych. Uczestniczyła w działaniach mających na celu poprawę efektywności działania spółki oraz jej rozwój. 30 stycznia 2024 roku powołana do Rady Nadzorczej spółki ENEA S.A., od dnia 02 lutego 2024 roku oddelegowana jako członek Rady Nadzorczej do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu ENEA S.A., a od 01 marca 2024 roku do dnia 30 kwietnia 2024 roku oddelegowana do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu ds. Korporacyjnych spółki ENEA S.A. Od 2019 roku prowadzi firmę doradczą Equinox Consulting zajmującą się doradztwem finansowym i operacyjnym, prowadzeniem szkoleń z zakresu umiejętności miękkich oraz sesji coachingowych i mentoringowych dla przedsiębiorców oraz członków organów zarządzających spółek. W latach 2014-2018 pełniła funkcję członka Zarządu i Dyrektora ds. Operacyjnych EY Polska (dawniej Ernst & Young). Była odpowiedzialna za wszystkie obszary wsparcia biznesu, czyli za finanse, marketing, zarządzanie zasobami ludzkimi, IT, aspekty prawne, zakupy, zarządzanie majątkiem oraz administrację. Uczestniczyła również w projektach mających na celu podniesienie efektywności działania, pobudzenie inkluzywności, wsparcie rozwoju kobiet, zwiększenie satysfakcji pracowników oraz poprawę jakości obsługi klienta wewnętrznego. W latach 2010-2014 pełniła funkcję członka Zarządu, Dyrektora Finansowego Grupy SMYK. Sprawowała nadzór nad 15 spółkami położonymi na terenie 10 krajów. Była odpowiedzialna za obszar finansów, kwestie prawne oraz kontrolę wewnętrzną we wszystkich podmiotach SMYK położonych na terenie m.in. Polski, Niemiec, Rosji, Turcji, Ukrainy, Rumunii, Czech, Szwajcarii itd. Uczestniczyła w projektach akwizycyjnych na terenie Europy. W latach 2008-2010 pracowała jako Dyrektor Finansowy Telepizza Poland. Była odpowiedzialna za obszar

finansów, zarządzania zasobami ludzkimi, IT, inwestycje oraz BHP w restauracjach własnych i franczyzowych oraz fabrykach Telepizza. W latach 2002-2008 pracowała jako Dyrektor Departamentu Finansowego Vattenfall Heat Poland (dawniej Elektrociepłowni Warszawskie). Była ponadto członkiem zespołu projektowego zajmującego się restrukturyzacją obszarów: zakupów, sprzedaży, planowania strategicznego, zarządzania majątkiem nieprodukcyjnym, finansów, zarządzania gotówką. W latach 2001-2002 pełniła funkcję Dyrektora Finansowego w RTC Poland – niszowej agencji reklamowej. W latach 1996-2000 pracowała jako Doświadczony Konsultant – Kierownik Projektów w Arthur Andersen w działach Audytu oraz Doradztwa Gospodarczego. Większość jej klientów stanowiły firmy z sektora energetycznego i paliwowego. Od 2003 roku jest biegłym rewidentem.

#### Michał Wnorowski - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Michał Wnorowski jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Akademii Ekonomicznej w Krakowie. Ekspert w dziedzinie corporate governance. Członek Stowarzyszenia Niezależnych Członków Rad Nadzorczych. Obecnie niezależny członek rad nadzorczych oraz członek komitetów audytu spółek giełdowych: Polski Holding Nieruchomości, Medicalgorithmics, PolTreg, EMC Instytut Medyczny., Wcześniej zasiadał m.in. w radach nadzorczych oraz komitetach audytu spółek: Alumetal, Polwax, Tower Investments, Arteria, Voxel, Develia, Robyg, Enter Air, EMC Instytut Medyczny, Braster, Travelplanet.pl, Elektrobudowa, Armatura Kraków, ARM Property. Z rynkiem finansowym związany od 1995 roku W latach 2012-2016 Dyrektor Inwestycyjny Zarządzający Portfelem Akcji Długoterminowych Grupy PZU, gdzie odpowiadał za największe projekty inwestycyjne w obszarze equity oraz koordynację inwestycji w tę klasę aktywów w całej Grupie PZU. Wcześniej wieloletni Dyrektor Zespołu Analiz i Nadzoru Właścicielskiego w Grupie PZU odpowiedzialny m.in. za analizę i selekcję spółek do portfeli inwestycyjnych, a następnie nadzór nad spółkami portfelowymi. Posiada doświadczenie w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, analizy rynkowej, analizy przedsiębiorstw i wyceny ich wartości, zarządzania portfelem papierów wartościowych oraz nadzoru nad procesami fuzji i przejęć.

#### Marzena Piszczek - Członek Rady Nadzorczej – niezależny

Pani Marzena Piszczek doktor nauk ekonomicznych, pracuje na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie w Katedrze Finansów Publicznych. Specjalizuje się w obszarach: ład korporacyjny, finanse przedsiębiorstw, finanse publiczne. Główne projekty: wdrażanie nowoczesnych metod budżetowania; konsolidacja i restrukturyzacja polskiego sektora chemicznego, sektora bankowego; wdrażanie standardów ekonomiki dla sektora jądrowego w Polsce, nadzór nad kilkudziesięcioma spółkami jako Dyrektor Delegatury Ministra Skarbu Państwa. Pełniła szereg funkcji: prezesa, wiceprezesa zarządu; przewodniczącej rad nadzorczych znaczących spółek publicznych w Polsce jak PZU S.A., PKO BP S.A., Grupa Azoty S.A. Współpracowała z ICMA, USAID, Open Society Institute. Pracowała jako ekspert dla Kancelarii Prezesa Rady Ministrów RP oraz dla Kancelarii Senatu RP.

#### Robert Stępień – Członek Rady Nadzorczej

Pan Robert Stępień absolwent Wydziału Historycznego Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wydziału Nauk Politycznych Akademii Humanistycznej im. Aleksandra Gieysztora. Ukończył studia menedżerskie na Uniwersytecie Gdańskim i otrzymał tytuł MBA. Karierę zawodową rozpoczął jako radca w Urzędzie Rady Ministrów. Główny specjalista do spraw współpracy z mediami w Österreich Werbung – Austriackim Ośrodku Informacji Turystycznej, Prezes Zarządu Fundacji Rozwoju Warszawy, Zastępca Prezesa Zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie, członek Zarządu, a następnie Prezes MPR „Sarmatia” Sp. z o.o. Od wielu lat członek rad nadzorczych m.in.: Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie oraz Mazowieckiego Szpitala Bródnowskiego. Z koleją związany od 2012 roku, obejmując stanowisko Dyrektora Biura Handlowego Kolei Mazowieckich. Od czerwca 2017 roku Prezes Kolei Mazowieckich.

#### Piotr Babski – Członek Rady Nadzorczej

Pan Piotr Babski magister prawa od ponad 10 lat wykonujący aktywnie zawód radcy prawnego. Od stycznia 2019 roku do chwili obecnej w gronie partnerów zarządzających jednej z największych kancelarii prawnych województwa łódzkiego według corocznego Rankingu Kancelarii Dziennika Rzeczpospolita. Praktykę zawodową prowadzi w szczególności w zakresie prawa gospodarczego i handlowego, a także obsługi prawnej transakcji fuzji i przejęć przedsiębiorstw. Piotr Babski pełnił lub w dalszym ciągu pełni funkcje Przewodniczącego, Wiceprzewodniczącego oraz Członka rad nadzorczych kilku spółek z sektora prywatnego i publicznego. Piotr Babski pełni także funkcję członka Komisji ds. Wizerunku Zawodu i Informacji Rady Okręgowej Izby Radców Prawnych w Łodzi.

#### Tomasz Pietrek – Członek Rady Nadzorczej – Przedstawiciel pracowników

Pan Tomasz Pietrek od 35 lat zawodowo związany z koleją. W 1990 roku rozpoczął karierę zawodową w ZSZ Kolejowej w Tarnowskich Górach. Maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej. Pracownik Śląskiego Zakładu PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach. Przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów w Tarnowskich Górach. Uczestnik wielu negocjacji m.in. nad układem zbiorowym pracy Spółki. Wieloletni Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM.

### Jacek Męcina – Członek Rady Nadzorczej

Pan Jacek Męcina szef Katedry Ustroju Pracy i Rynku Pracy. W latach 2020-2025 pełnomocnik ds. współpracy z otoczeniem biznesowym – prawnik, polityk społeczny, ekspert z zakresu prawa, pracy i stosunków pracy oraz polityki zatrudnienia i wynagrodzeń. Autor ponad 100 książek, artykułów i opracowań. Wicedyrektor Instytutu Pracy i Spraw socjalnych ds. finansowych w latach 1997-2000, dyrektor Instytutu Polityki Społecznej UW w latach 2016-2019. Członek Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych od 2004 roku, wiceminister gospodarki od 2005 roku. W latach 2012-2015 Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej. Członek Rady Dialogu Społecznego i Przewodniczący Zespołu Problemowego ds. Prawa Pracy, doradca Zarządu Konfederacji Lewiatan.

### Anna Maria Ślęzak – Członek Rady Nadzorczej

Pani Anna Maria Ślęzak absolwentka Wydziału Elektrycznego Politechniki Częstochowskiej, Wydziału Ekonomiczno-Socjologicznego Uniwersytetu Łódzkiego i Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie. 30 letnie doświadczenie w pracy zawodowej w sektorze energetycznym i biznesowym. Rozpoczęcie pracy zawodowej w Zakładzie Energetycznym Łódź Tern S.A. na stanowisku zastępcy Dyrektora Rejonu Energetycznego w Bełchatowie. Pracowała również w Urzędzie Regulacji Energetyki w Warszawie w Departamencie Efektywności Energetycznej i Kogeneracji na stanowisku Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki oraz w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, w którym zajmowała się implementacją dyrektyw z pakietu „Fit for 55” do prawa polskiego. Od sierpnia 2024 Dyrektor Generalny w Spółce PGE Dystrybucja oddział w Łodzi. Pani Anna Maria Ślęzak posiada certyfikaty: Księgowego Nr 51899/2011 wydany przez Ministra Finansów Rzeczypospolitej Polskiej oraz Specjalisty ds. Rachunkowości uzyskany na podstawie egzaminu zawodowego zdanego przed Komisją Egzaminacyjną Stowarzyszenia Księgowych w Polsce.

## 9.12.3. KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności określone w § 20 i 21 Statutu Spółki. Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej i niefinansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażanie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską. W 2025 roku Komitet Audytu Rady Nadzorczej odbył 11 posiedzeń oraz 1 głosowanie przy wykonaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość.

Tabela 38 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Komitetu	01.02.2025 r.	nadal
Piotr Babski	Członek Komitetu	14.01.2026 r.	nadal
Anna Ślęzak	Członek Komitetu	09.03.2026 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 2025 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie Audytu Rady Nadzorczej:

- w dniu 30 stycznia 2025 roku Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 roku;
- w dniu 30 stycznia 2025 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Panią Monikę Starecką ze skutkiem na dzień 1 lutego 2025 roku;
- w dniu 14 stycznia 2026 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Pana Piotra Babskiego,
- w dniu 9 marca 2026 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Panią Annę Ślęzak.

Członkowie Komitetu Audytu w osobach: Michał Wnorowski i Marzena Piszczek spełniają ustawowe kryteria niezależności.

W związku z postanowieniami Ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) niezależni Członkowie Komitetu Audytu, złożyli stosowne oświadczenia dot. spełnienia kryteriów wymienionych w art. 129 ust. 3 ww. ustawy.

Członkami Komitetu Audytu Rady Nadzorczej posiadającymi wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych są:

- Michał Wnorowski: absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Akademii Ekonomicznej w Krakowie; ponad 20-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, analizy rynkowej i finansowej, analizy przedsiębiorstw i wyceny ich wartości oraz zarządzania portfelami inwestycyjnymi w dużych instytucjach finansowych;
- Marzena Piszczek: doktor nauk ekonomicznych na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie; posiada doświadczenie w obszarach: ład korporacyjny, finanse przedsiębiorstw, finanse publiczne, wdrażanie nowoczesnych metod budżetowania.

Członkami Komitetu Audytu Rady Nadzorczej posiadającym wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa PKP CARGO S.A. są:

- Michał Wnorowski: nabyta wiedza i umiejętności ze względu na pełnienie funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. od 29 czerwca 2022 roku;
- Monika Starecka: doświadczenie nabyte w przedsiębiorstwach sektora kolejowego.

Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1035 z późn. Zm.) Komitet Audytu Rady Nadzorczej, Uchwałą Nr 4/2025 z dnia 24 marca 2025 roku ustanowił Politykę i Procedurę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Politykę świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską.

Polityka wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. Komitet Audytu ustalając niniejszą Politykę miał na celu przede wszystkim wysoką jakość informacji finansowej, która kierowana jest do interesariuszy PKP CARGO S.A.
2. Polityka wyboru firmy audytorskiej określa zasady oraz dyrektywy postępowania podczas procesu mającego na celu wybór firmy audytorskiej uprawnionej do przeprowadzenia ustawowego badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania. Niezależność oraz posiadanie właściwych uprawnień przez biegłego rewidenta jak i firmę audytorską jest kluczowym elementem Polityki. Przy czym kryteria wyboru i rotacji podmiotu uprawnionego do Badania oraz zasady świadczenia przez niego usług niebędących badaniem, mają zapewnić, że biegły rewident posiada odpowiednią wiedzę i umiejętności do wykonania zlecenia i jest niezależny.
3. Zgodnie ze Statutem PKP CARGO S.A. wybór firmy audytorskiej dokonywany jest przez Radę Nadzorczą spośród podmiotów uczestniczących w procedurze wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania. Wybór, jest dokonywany z uwzględnieniem zasad bezstronności i niezależności firmy audytorskiej oraz analizy prac realizowanych przez nią w Spółce, a wykraczających poza zakres badania, celem uniknięcia konfliktu interesów (zachowanie bezstronności i niezależności) po zapoznaniu się ze sprawozdaniami z przejrzystości, przygotowanymi na podstawie art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 537/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 roku i publikowanymi przez firmy audytorskie, na podstawie przedłożonej przez Komitet Audytu rekomendacji.

4. Rada Nadzorcza na etapie wyboru, a Komitet Audytu na etapie wydawania rekomendacji, zwracają szczególną uwagę na:
  - konieczność zachowania niezależności i bezstronności firmy audytorskiej i biegłego rewidenta – szczegółowej analizie podlega zakres usług świadczonych w okresie ostatnich dwóch lat finansowych przez firmę audytorską, podmioty z nią powiązane oraz członków jej sieci, na rzecz Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.;
  - doświadczenie w badaniu jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego o zbliżonej wielkości do Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie;
  - doświadczenie w badaniu spółek o podobnym profilu działalności do profilu Spółki;
  - kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób bezpośrednio zaangażowanych w prowadzone badanie/przegląd Spółki i wybranych spółek zależnych PKP CARGO S.A.;
  - możliwość zapewnienia świadczenia wymaganego zakresu usług w określonym czasie, w tym zdolność do zapewnienia stabilności zespołu;
  - dostępność wykwalifikowanych specjalistów z zakresu zagadnień specyficznych w sprawozdaniach finansowych, takich jak analiza zagadnień podatkowych, rachunkowość zabezpieczeń, wycena instrumentów pochodnych, systemy IT oraz w sprawozdaniach niefinansowych;
  - koszty badania, przeglądu lub atestacji.
5. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umowa o badanie, przegląd lub atestację sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju mogła zostać podpisana w terminie umożliwiającym firmie audytorskiej przygotowanie się do przeglądu półrocznego.
6. Rekomendacja Komitetu Audytu w sprawie wyboru firmy audytorskiej przekazywana jest spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO bezpośrednio zależnym od PKP CARGO S.A.
7. Umowę z firmą audytorską na badanie, przegląd lub atestację zawiera się na okres objęty dokonany wyborem. W umowie z firmą audytorską muszą znaleźć się uregulowania obligujące firmę audytorską do przekazywania Spółce co najmniej dwukrotnie w roku kalendarzowym – do końca stycznia i do końca lipca – informacji o wynikach kontroli oraz o wszczęciu postępowań prowadzonych w firmie audytorskiej przez Państwową Agencję Nadzoru Audytowego. Ponadto umowa powinna przewidywać, że po powzięciu stosownej informacji, firma audytorska powiadomi Spółkę o wydaniu przez Państwową Agencję Nadzoru Audytowego decyzji administracyjnej I lub II instancji o nałożeniu na firmę audytorską kary określonej w art. 183 ust. 1 Ustawy.
8. Kontrola i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej są dokonywane na każdym etapie procedury wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.
9. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z uwzględnieniem zasady rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
10. Pierwsza umowa o badanie ustawowe jest zawierana z firmą audytorską na okres nie krótszy niż dwa lata z możliwością przedłużenia na kolejne, co najmniej dwuletnie okresy, z uwzględnieniem wynikających z przepisów prawa zasad rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
11. Proces wyboru firmy audytorskiej przebiega zgodnie z przyjętą Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.

Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. Procedura wyboru inicjowana jest przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej, który określa szczegółowe wytyczne, co do wymagań wobec firmy audytorskiej oraz kryteria wyboru.
2. Zapytanie ofertowe kierowane jest do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ust. 3 pkt 2 ppkt a) Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1035 z późn. zm.), wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez Komitet Audytu.
3. Komitet Audytu przygotowuje rekomendację dla Walnego Zgromadzenia zgodnie z postanowieniami Polityki, uwzględniając wnioski wynikające z rocznego sprawozdania Komisji Nadzoru Audytowego, o którym mowa w art. 90 ust. 5 ww. Ustawy, analizy ofert na badanie, dokumentacji z postępowania zakupowego oraz sprawozdania.

Komitet Audytu przyjął do stosowania następujące zasady w zakresie świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską:

1. Firma audytorska może świadczyć na rzecz: (i) Spółki, bądź (ii) jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. (dalej: jednostki kontrolowane) oraz (iii) jednostki dominującej PKP CARGO S.A. (dalej: jednostka dominująca) poza badaniem/przeglądem sprawozdań finansowych następujące usługi:
  - przeprowadzenie procedur „due dilligence” w zakresie kondycji ekonomiczno-finansowej oraz przygotowanie listów poświadczających wykonywanych w związku z prospektem emisyjnym, przeprowadzane zgodnie z krajowym standardem usług pokrewnych (uzgodnione procedury);
  - usługi atestacyjne w zakresie informacji finansowych pro forma, prognoz wyników lub wyników szacunkowych ujętych w prospekcie emisyjnym;
  - badanie historycznych informacji finansowych do prospektu, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1129 z dnia 14 czerwca 2017 roku w sprawie prospektu, który ma być publikowany w związku z ofertą publiczną papierów wartościowych lub dopuszczeniem ich do obrotu na rynku regulowanym oraz uchylecia dyrektywy 2003/71/WE;
  - weryfikacja pakietów konsolidacyjnych;
  - potwierdzenie spełnienia warunków zawartych umów kredytowych na podstawie analizy informacji finansowych pochodzących ze sprawozdań finansowych;
  - usługi atestacyjne w zakresie sprawozdawczości dotyczącej ładu korporacyjnego, zarządzania ryzykiem oraz społecznej odpowiedzialności biznesu;
  - poświadczenia dotyczące sprawozdań lub innych informacji finansowych przeznaczonych dla organów nadzoru, rady nadzorczej lub innego organu nadzorczego Spółki lub właścicieli, wykraczające poza zakres badania ustawowego i mające pomóc tym organom w wypełnianiu ich ustawowych obowiązków;
  - inne usługi rewizji finansowej nie będące badaniem.
2. Świadczenie usług, o których mowa w punkcie 1, możliwe jest jedynie w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez Spółkę, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej.
3. Zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych, każdorazowo wymaga zgody Komitetu Audytu na wniosek Zarządu danej spółki. Zgoda Komitetu Audytu, o której mowa w zdaniu poprzedzającym, wymagana jest do zawarcia przez firmę audytorską umowy ze Spółką, z każdą jednostką kontrolowaną jak i jednostką dominującą.
4. Co najmniej w okresach rocznych, Spółka przedstawia Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej zestawienie wszystkich usług dodatkowych wykonanych przez firmę audytorską dla PKP CARGO S.A., jej jednostki dominującej oraz jednostek kontrolowanych przez Spółkę.

Komitet Audytu podjął Uchwałę Nr 3/2025 z dnia 13 marca 2025 roku w sprawie wyrażenia zgody na wykonanie usługi atestacyjnej dotyczącej oceny sprawozdania o wynagrodzenia Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za lata obrotowe 2024-2025 przez firmę audytorską Grant Thornton Polska Prosta Spółka Akcyjna z siedzibą w Poznaniu, kod pocztowy: 61-131, ul. Abpa Antoniego Baraniaka 88 E, posiadająca numer KRS: 0001002477, NIP: 782 25 45 999, wpisaną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów na listę firm audytorskich pod numerem 4055.

#### 9.12.4. KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi nie mniej niż trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden Członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki, który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania członków Zarządu, a także wspomaga osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności Członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Tabela 39 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Marzena Piszczek	Przewodnicząca Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Komitetu	06.02.2025 r.	nadal
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	14.01.2026 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 2025 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji:

- w dniu 30 stycznia 2025 roku Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 roku,
- w dniu 6 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Nominacji Panią Monikę Starecką,
- w dniu 14 stycznia 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Nominacji Pana Bogusława Nadolnika.

#### 9.12.5. KOMITET DS. STRATEGII, RESTRUKTURYZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

W dniu 27 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza podjęła uchwałę Nr 279/VIII/2025 w sprawie przyjęcia „Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmieniając nazwę Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. na Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. W skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju wchodzi co najmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden Członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju wspiera Radę Nadzorczą w kwestiach nadzoru nad określaniem strategii, a także właściwym wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej Spółki.

Tabela 40 Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Anna Ślęzak	Przewodnicząca Komitetu	23.02.2026 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Piotr Babski	Członek Komitetu	28.04.2025 r.	nadal
Jacek Męcina	Członek Komitetu	14.01.2026 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 2025 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju:

- w dniu 30 stycznia 2025 roku Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 roku,
- w dniu 6 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Pana Marcina Wojewódkę,
- w dniu 28 kwietnia 2025 roku Komitet powierzył Panu Marcinowi Wojewódcie pełnienie funkcji Przewodniczącego Komitetu,
- w dniu 11 grudnia 2025 roku główny akcjonariusz tj. PKP S.A. odwołał ze składu Rady Nadzorczej Pana Marcina Wojewódkę w związku z powyższym z tym dniem Pan Marcin Wojewódka przestał pełnić również funkcje Przewodniczącego i Członka Komitetu,
- w dniu 14 stycznia 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Pana Jacka Męcinę,
- w dniu 23 lutego 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Panią Annę Ślęzak, a Komitet powierzył jej funkcję Przewodniczącej.

Do dnia 31 stycznia 2025 roku funkcjonowanie Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju było zawieszane z uwagi na prowadzone postępowanie sanacyjne.

### 9.13. Polityka różnorodności

W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej realizowana polityka PKP CARGO we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji uwzględnia takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne, pozwalające zdobyć i utrzymać utalentowanych pracowników oraz wykorzystać ich potencjał zawodowy, ze szczególnym uwzględnieniem władz Spółki. Spółka stosuje transparentne zasady wyborów członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Statut Spółki definiuje zasady powoływania Zarządu. W myśl § 14 ust. 10 Statutu Spółki Członek Zarządu musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym.

### 9.14. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

PKP CARGO i spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO koncentrują się na działaniach prospołecznych spójnych z misją oraz wartościami reprezentowanymi przez PKP CARGO. Priorytetem podejmowanej przez te podmioty działalności jest realizowanie długofalowych programów społecznych.

Analiza dotychczas podejmowanych inicjatyw i programów oraz diagnoza potrzeb otoczenia biznesowego i społecznego Grupy Kapitałowej PKP CARGO wytyczyła obszary działania w zakresie sponsoringu:

- inicjatywy na rzecz rozwoju branży logistycznej,
- nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi,
- kultura i sztuka
- bezpieczeństwo.

Wsparcie to buduje wizerunek Spółki, której działalność jest nakierowana nie tylko na biznes, ale i sprawy społeczne, ma znaczenie choćby w realizowaniu postulatów polityki zrównoważonego rozwoju i ESG.

W 2025 roku, ze względu na sytuację finansową Spółki, działania z zakresu sponsoringu i darowizn nie były realizowane.

# 10. Sprawozdanie Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2025 rok

## 10.1. Informacje ogólne – ESRS 2

### BP-1 – Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju

[BP-1\_01] Oświadczenie dotyczące zrównoważonego rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. jest częścią sprawozdania z działalności zarządu, zgodnie z Ustawą z dnia 6 grudnia 2024 roku o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw, wprowadzającą zmiany między innymi w Ustawie z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 120 z późn. zm.). Treść Oświadczenia jest zgodna z Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 roku uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu do standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (Dz. U. UE. L. z 2023 r. poz. 2772 z późn. zm.), załącznik I, Europejskie Standardy Zrównoważonego Rozwoju (ang. *European Sustainability Reporting Standards*, dalej: ESRS). W Sprawozdawczości zawarto także ujawnienia informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki).

[(ESRS 2) 5 a)] Dokument przygotowano w postaci skonsolidowanej, a [BP-1\_02] zakres konsolidacji danych jest taki sam, jak w przypadku sprawozdania finansowego i obejmuje, obok jednostki dominującej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, siedem spółek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

Spółka wyspecjalizowana w obsłudze bocznic kolejowych, przewozach towarowych oraz usługach trakcyjnych. Przewozy krajowe i zagraniczne realizowane są z wykorzystaniem taboru własnego lub powierzonego. PKP CARGO SERVICE dysponuje wyspecjalizowaną kadrą techniczną w zakresie utrzymania infrastruktury torowej. Oferuje badania techniczne, diagnostykę, obchody i konserwację, naprawy oraz remonty torów. Podmiot współpracuje z firmami z branży węglowej, mineralnej i energetycznej.

- PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji

Głównym obszarem działalności spółki jest utrzymanie i modernizacja taboru kolejowego oraz jego dostosowanie do potrzeb klienta i wymagań przewożonego towaru. Usługi realizowane są w sześciu zakładach specjalizujących się w produkcji i regeneracji komponentów do wagonów i lokomotyw.

- PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.

Spółka obsługuje wymianę handlową między krajami Unii Europejskiej a Dalekim Wschodem i działa w trzech lokalizacjach:

- w rejonie Przemysła na granicy polsko-ukraińskiej, w III Europejskim Korytarzu Transportowym (Berlin – Wrocław – Kraków – Przemysł – Lwów – Kijów),
- na przejściu Medyka-Mościska i w rejonie Terespoła w paneuropejskim korytarzu transportowym nr II (Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Moskwa – Niżny Nowogród),
- w Karsznicach w centralnej Polsce przy trasie S8, na skrzyżowaniu głównych szlaków wschód-zachód i północ-południe, łączącym m.in. Nowy Jedwabny Szlak z regionem Trójmorza.

Z usług spółki korzystają od lat polskie i międzynarodowe firmy.

- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.

Podmiot oferuje usługi przeładunkowe, celno-spedycyjne oraz sprzedaż węgla importowanego. Własnymi zasobami realizuje przeładunki, magazynowanie, sortowanie, workowanie i obsługę celną. Klientami są importerzy i eksporterzy towarów masowych.

- CARGOTOR sp. z o.o.

Spółka komercyjnie udostępnia przewoźnikom kolejowym infrastrukturę logistyczno-usługową. Zarządza Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze obejmującym ok. 172 km torów ze stacjami oraz 18 punktami ekspedycyjnymi o łącznej długości 11 km torów. Spółka odpowiada za utrzymanie infrastruktury, zapewniając bezpieczny transport kolejowy.

- PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.

Oferuje kompleksowe usługi transportowe, przeładunkowe, magazynowe i celne. Specjalizuje się w krajowym oraz międzynarodowym transporcie kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep – zarówno pociągami dedykowanymi, jak i operatorskimi w sieci usług intermodalnych. Oferuje rozwiązania intermodalne z wykorzystaniem transportu morskiego, drogowego i kolejowego w Polsce, krajach UE, Kazachstanie, Turcji i Wielkiej Brytanii. Świadczy usługi spedycyjne w przewozach kolejowych – wagonowych a także całopociągowych. Realizuje także transport drogowy FTL, LTL, chłodniczy (z monitoringiem temperatury) oraz ADR. Realizuje usługi *door-to-door, just in time i place on time*.

- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL, wraz ze spółkami PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., SK s.r.o., SI d.o.o. i AWT ROSCO a.s., specjalizuje się w przewozie ciężkich towarów – węgla, stali, materiałów budowlanych oraz produktów przemysłu motoryzacyjnego, spożywczego i chemicznego. Działa w Europie, oferując dalekobieżne przewozy kolejowe, transport intermodalny, spedycję, obsługę bocznic, budowę obiektów kolejowych, usługi torowe, wynajem, remonty i mycie wagonów oraz konserwację lokomotyw. Dzięki spółce AWT Rekultivace a.s. świadczy również usługi rekultywacji, robót ziemnych i gospodarki odpadami. Grupa ta posiada terminal przeładunkowy Paskov obsługujący 60 bocznic i zarządza ok. 400 km trakcji. Siedziba główna znajduje się w Ostravie (Czechy).

Dane zaprezentowane w oświadczeniu prezentują informacje za okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku, który pokrywa się z okresem objętym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 roku.

[BP-1\_03] Pełna struktura GK PKP CARGO zgodna ze Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym oraz Sprawozdaniem z działalności Zarządu obejmuje dwadzieścia spółek zależnych, przy czym siedem z nich podlega konsolidacji. W obrębie spółek objętych konsolidacją nie występują spółki zwolnione ze sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

[BP-1\_04] Informacje na temat zrównoważonego rozwoju Grupy prezentowane w niniejszym oświadczeniu opierają się na analizie podwójnej istotności przeprowadzonej w okresie 11.2025-02.2026 roku, która uwzględniła zidentyfikowany w procesie łańcuch wartości na niższym i wyższym szczeblu.

[BP-1\_05] GK PKP CARGO nie korzysta z możliwości pominięcia w oświadczeniu informacji dotyczących własności intelektualnej, know-how i wyników innowacji lub [BP-1\_06] dotyczących trwających wydarzeń i negocjacji.

## BP-2 – Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności

[BP-2\_01] Grupa Kapitałowa PKP CARGO przyjęła zgodne ze standardem ESRS perspektywy czasowe:

- krótkoterminową – odpowiadającą okresowi sprawozdawczemu (1 rok),
- średnioterminową – od roku do pięciu lat,
- długoterminową – powyżej pięciu lat.

[BP-2\_16] [BP-2\_17] Oświadczenie zostało przygotowane w oparciu o wymogi określone w standardach ESRS. Zawarte w nim informacje nie odwołują się do innych przepisów prawnych nakładających obowiązek ujawniania informacji na temat zrównoważonego rozwoju ani do ogólnie przyjętych interpretacji i ram dotyczących sprawozdawczości w tym zakresie.

W oświadczeniu ujawniane są dane wynikające z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 roku w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje. Niniejsze sprawozdanie na temat zrównoważonego rozwoju Grupy zostało poddane atestacji zewnętrznej dającej ograniczoną pewność.

[BP-2\_03-06] Grupa raportuje emisje gazów cieplarnianych na podstawie metodyki zgodnej ze standardem GHG Protocol, do którego bezpośrednio odnosi się Standard ESRS. Źródłami wskaźników do obliczeń są następujące bazy danych i źródła: DERFA, KOBiZE, AIB, URE, Ecoinvent, Exiobase. Podstawowymi danymi wejściowymi do obliczenia emisji były informacje takie jak faktury zakupowe, dane księgowe i operacyjne oraz systemy zarządzania danymi firmowymi. W obliczeniach emisji w Zakresie 3 odnoszących się do łańcucha wartości na niższym i wyższym szczeblu w całości wykorzystano oszacowania na podstawie informacji z systemów firmowych.

[BP-2\_10] W 2025 roku, zgodnie z wytycznymi Standardu ESRS E1, ust. 34 lit. b), nie raportowano Kategorii 5, 6, 7, 9 i 13 Zakresu 3, ponieważ ich emisje były nieistotne (suma emisji w tych kategoriach była znacząco mniejsza od 1% całkowitych emisji Grupy Kapitałowej). W okresie sprawozdawczym, w związku z potrzebą dostosowania sposobu liczenia śladu węglowego do metodyki stosowanej w Grupie PKP, zmieniło się podejście do kalkulacji Kategorii 9 Zakresu 3. Opisana zmiana spowodowała przeniesienie większości emisji z Kategorii 9 do Kategorii 4 powodując, że Kategoria 9 Zakresu 3 stała się nieistotna, co zostało szerzej opisane w ujawnieniu E1-6 w podsekcji *Opis przyjętej metodyki*.

[BP-2\_10] W 2025 roku zmieniło się podejście do prezentacji wskaźnika ESRS G1-6: średni czas w liczbie dni, jaki zajmuje jednostce uregulowanie faktury od dnia rozpoczęcia obliczania umownego lub ustawowego terminu płatności. W bieżącym okresie sprawozdawczym wskaźnik oszacowano na podstawie średniego wskaźnika rotacji zobowiązań w Grupie. W 2024 roku, z uwagi na różnice w strukturze danych poszczególnych spółek Grupy, dane raportowano indywidualnie dla każdej z nich według różnych metodyk. Po rekalkulacji wartość wskaźnika za 2024 rok wyniosła 85 dni. Ponieważ w poprzednim okresie sprawozdawczym wskaźnik raportowano oddzielnie dla każdej ze spółek Grupy, ujawnienie różnicy między wartością wskazaną w tamtym okresie a skorygowaną wartością porównawczą nie jest możliwe.

[BP-2\_07] Wykorzystanie wskaźnika pozwala na zaprezentowanie spójnych danych na poziomie Grupy, wiąże się jednak z szacunkami, które zostały określone jako charakteryzujące się wysokim poziomem niepewności pomiaru - [BP-2\_08] wskaźnik rotacji zobowiązań nie uwzględnia informacji na temat rzeczywistych terminów umownych, a odzwierciedla jedynie średni czas rozliczenia. [BP-2\_09] Wskaźnik dla każdej ze spółek obliczono jako iloraz średniego stanu zobowiązań handlowych na początek i koniec okresu sprawozdawczego oraz łącznej wartości zakupów netto ujętych w tym okresie. W zobowiązaniach uwzględniono zobowiązania handlowe i inwestycyjnie wynikające wyłącznie z faktur. W zakupach ujęto zakupy netto usług, towarów i materiałów oraz środków trwałych wynikających z faktur zakupowych. W przypadku danych ze spółek PKP CARGO oraz PKP CARGOTABOR, dotyczących stanu zobowiązań, wyłączono zobowiązania objęte postępowaniem sanacyjnym z uwagi na inne zasady ich spłaty (określone na podstawie układu zatwierdzanego przez sąd).

[BP-2\_10-12] W roku 2025 zmieniło się także podejście do prezentacji danych dotyczących zanieczyszczeń w ramach ujawnień ESRS E2. W ujawnieniu E2-4 zrezygnowano z dobrowolnej prezentacji wartości emisji, niezależnie od potencjalnych przekroczeń (w latach 2024-2025 nie stwierdzono przekroczeń). Ponadto, w ramach ujawnienia E2-5, w związku z poprawą jakości zebranych danych, sklasyfikowano na nowo wykorzystywane substancje w sposób lepiej odwzorowujący ich charakterystykę chemiczną.

W 2025 roku zaktualizowano analizę podwójnej istotności. W wyniku pogłębienia analizy oraz ze względu na wnioski z kształtującej się praktyki rynkowej, tematy E3 przestały być tematami istotnymi. Ponadto na skutek pogłębienia analizy jako istotne uznano temat E5 odnoszący się do zasobów wprowadzanych. Szczegółowe zmiany opisano w IRO-1.

[BP-2\_13-14] W bieżącym okresie sprawozdawczym zidentyfikowano istotny błąd w zaprezentowanej wartości wskaźnika wypadkowości w rozdziale S1. Na skutek błędu w agregacji danych zaraportowano niższą niż w rzeczywistości wartość wskaźnika. Po korekcie wartość wskaźnika zmieniła się z 3,13 na 4,60.

Ponadto zidentyfikowano błąd pominięcia w poprzednim sprawozdaniu wskaźnika energochłonności Grupy. W związku z tym w E1-6 zaraportowano dodatkowo wskaźnik za 2024 rok.

W 2025 roku Grupa skorzystała ze zwolnienia z ujawniania informacji zgodnie z Rozporządzeniem Komisji Europejskiej z 11 lipca 2025 roku, tzw. „Quick Fix”, wprowadzającym zmiany do wykazu wyłączeń opisanych w Dodatku C do ESRS 1 - *Wykaz stopniowo wprowadzanych wymogów dotyczących ujawniania informacji* - w odniesieniu do lat obrotowych rozpoczynających się 1 stycznia 2025 roku lub po tej dacie.

Grupa skorzystała z następujących zwolnień:

- SBM-3 pkt 48 lit. e) przewidywane skutki finansowe,
- E1-9 Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem,

- E2-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem,
- ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy (wszystkie wymogi dotyczące ujawniania informacji),
- E5-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym,
- S1-7 Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki,
- S1-13 Szkolenia i rozwój umiejętności,
- S1-14 Bezpieczeństwo i higiena pracy,
- ESRS S2 Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości (wszystkie wymogi dotyczące ujawniania informacji),
- ESRS S3 Dotknięte społeczności (wszystkie wymogi dotyczące ujawniania informacji).

[BP-2\_21-27] W wyniku przeprowadzonej oceny istotności Grupa uznała za istotne kwestie objęte standardami E4 Bioróżnorodność i ekosystemy, S2 Pracownicy w łańcuchu wartości oraz S3 Dotknięte społeczności. Zagadnienia te są bezpośrednio związane z modelem biznesowym GK PKP CARGO, opartym o towarowe przewozy kolejowe. Obecnie Grupa nie wyznaczyła celów, działań i mierników w obszarze zarządzania istotnymi wpływami dotyczącymi tych kwestii. Nie przyjęto także polityk dedykowanych tym zagadnieniom. Kwestia zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości jest adresowana pośrednio, w dokumentach korporacyjnych – *Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO*.

[BP-2\_20] Grupa nie korzysta z możliwości włączenia informacji przez odniesienie do innej części sprawozdania.

#### GOV-1 – Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych

[G1.GOV-1\_01] [G.1.GOV-1\_02] Zarządzanie i nadzór nad Grupą Kapitałową PKP CARGO pełnią organy jej jednostki dominującej - Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Na koniec 2025 roku Spółka była zarządzana przez pięcioosobowy Zarząd. Z końcem roku 2025 odwołany został Prezes Zarządu PKP CARGO. W Radzie Nadzorczej zasiadało osiem osób, z których jedna została oddelegowana do pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO, natomiast druga została odwołana z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej. [GOV-1\_03] Na koniec okresu sprawozdawczego w Radzie zasiadał jeden przedstawiciel pracowników.

[GOV-1\_01-02] [GOV-1\_05-07]

Tabela 41 Skład organów administrujących, zarządczych i nadzorczych w Spółce na koniec 2025 roku

Liczba osób w Zarządzie	5
Liczba osób w Radzie Nadzorczej	8
Odsetek kobiet w Zarządzie	20%
Odsetek kobiet w Radzie Nadzorczej	25%
Liczba członków niezależnych w Radzie Nadzorczej	2
Liczba członków niewykonawczych w Radzie Nadzorczej	8

[GOV-1\_04] W skład Zarządu wchodziłi:

- Monika Starecka – p.o. Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. W kwietniu 2024 roku objęła stanowisko Dyrektora Pionu Finansowego w PKP S.A. We wcześniejszych latach Monika Starecka zajmowała wysokie stanowiska menedżerskie m.in. w EY Polska, Grupie SMYK, Telepizza Poland, Vattenfall Heat Poland, Szybka Kolej Miejska oraz RTC Poland. Od stycznia 2024 roku jest także członkiem Rady Nadzorczej spółki ENEA. Od 2019 roku Monika Starecka prowadzi firmę doradcą Equinox Consulting zajmującą się doradztwem finansowym i operacyjnym, prowadzeniem szkoleń z zakresu umiejętności miękkich oraz sesji coachingowych i mentoringowych dla przedsiębiorców oraz członków organów zarządzających spółek. Od 2003 roku jest biegłym rewidentem. Posiada też certyfikat Międzynarodowego Coacha organizacji ICC (International Coaching Community).
- Paweł Miłek – Wiceprezes Zarządu, Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji od 1 stycznia 2025 roku. Od 1997 roku pełni funkcję syndyka w postępowaniach upadłościowych, a także nadzorca i zarządcy w postępowaniach restrukturyzacyjnych. Radca prawny od stycznia 2000 roku. W 2022 roku uzyskał tytuł Kwalifikowanego Doradcy Restrukturyzacyjnego. Pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego przy Okręgowej Izbie

Radców Prawnych we Wrocławiu. W latach 2021-2023 sprawował funkcję Prezesa Dolnośląskiego Stowarzyszenia Syndyków.

- Artur Warsocki – Członek Zarządu ds. Handlowych od 1 lutego 2025 roku. Swoją karierę zawodową zaczynał w Rafinerii Gdańskiej S.A. w roku 1998. Od roku 2003 kontynuował swoją pracę w Grupie Kapitałowej LOTOS S.A., gdzie zajmował kolejne stanowiska menadżerskie. W latach 2008-2012 jako Dyrektor ds. Zarządzania Sprzedażą był odpowiedzialny za sprzedaż hurtową paliw rafinerii. W latach 2012 – 2014 był odpowiedzialny za rozwój biznesu paliw lotniczych, wynikiem czego był początek sprzedaży paliw lotniczych LOTOS na wszystkich kluczowych lotniskach w Polsce. Jako Prezes spółki LOTOS Tank był odpowiedzialnym za restrukturyzację i przekształcenie tej spółki w joint venture z międzynarodowym koncernem Air BP. W nowopowstałej spółce LOTOS-Air BP został Prezesem Zarządu. Od roku 2015 ciągle jest związany z branżą logistyczną. W latach 2015 - 2017 będąc Dyrektorem ds. Handlu Grupy Kapitałowej CTL Logistics oraz Członkiem Zarządu CTL Logistics GmbH rozwijał obszar sprzedaży w zakresie przewozów kolejowych na rynku polskim i niemieckim. Od roku 2017 jest związany z branżą logistyczną i spedycyjną w portach morskich w Polsce.
- Sebastian Miller – Członek Zarządu ds. Operacyjnych od 1 stycznia 2025 roku. Posiada długoletnie doświadczenie jako menedżer w branży kolejowej, a wcześniej w przemyśle. Od 2001 roku przez kilkanaście lat prowadził kontrakty i zarządzał projektami w Polimex-Mostostal SA (wcześniej ZREW SA), ERBUD oraz MONCOBRA. W latach 2019-2024 pracował na stanowisku Dyrektora Pionu Technicznego, zarządzał działalnością serwisowo-techniczną w spółce Szybka Kolej Miejska w Warszawie. W 2024 został wybrany na stanowisko Doradcy Prezesa Zarządu, który odpowiadał za nadzór i reorganizację obszaru operacyjnego w Spółce.
- Michał Łotoszyński – Członek Zarządu ds. Finansowych od 17 lutego 2025 roku. Posiada 25-letnie doświadczenie w finansach i zarządzaniu, w tym w szczególności w zarządzaniu finansami, budowie nowych produktów a także tworzeniu strategii firm, realizacji projektów IT oraz restrukturyzacji, naprawie i przejęciach podmiotów gospodarczych. Zawodowo był związany m.in. z sektorem bankowym. Pracował w PKO Banku Polskim, Towarzystwie Emerytalnym PKO S.A. oraz BOŚ Investment Mgt. W Towarzystwie Emerytalnym współtworzył system IT do wyceny aktywów wg modelu Embedded Value oraz amortyzacji kosztów akwizycji w czasie. Zarządzał firmą wynajmu samochodów osobowych i dostawczych - 99RENT Sp. z o.o., gdzie oprócz rozwoju zbudowany został system do zarządzania wynajmami krótko i średnioterminowymi. Następnie po przejęciu franczyzy Enterprise/National/Alamo odbudowywał pozycję firmy na polskim rynku. Pełnił funkcje Członka Zarządu ds. finansowych w PZU Tower (zarządzanie nieruchomościami grupy PZU), Arcus S.A. oraz Arcus Systemy Informatyczne. W czasie pracy dla Ciech S.A. był odpowiedzialny za restrukturyzację, budowę strategii grupy, projekt IPO oraz przejęcia firm z obszaru EU branży chemicznej.

W Radzie Nadzorczej – oprócz osób oddelegowanych do pełnienia funkcji w Zarządzie – na koniec 2025 roku zasiadali:

- Bogusław Nadolnik,
- Jacek Męcina,
- Robert Stępień,
- Michał Wnorowski,
- Marzena Piszczek,
- Tomasz Pietrek,
- Piotr Babski.

[GOV-1\_08] [GOV-1\_09] [GOV-1\_10] [GOV-1\_11] W Jednostce dominującej w Grupie nadzór nad kwestiami zrównoważonego rozwoju w 2025 roku pełnił Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju. Obowiązki Komitetu zostały określone w oparciu o Regulamin Rady Nadzorczej – do najważniejszych należą wspieranie Rady w zakresie określenia oraz wdrożenia strategii, w tym strategii ESG, monitorowanie realizacji strategii przez Zarząd oraz opiniowanie strategicznych dokumentów, związanych m.in. z ESG, przedkładanych Radzie przez Zarząd. Na koniec 2025 roku w skład Komitetu wchodziło trzech członków Rady Nadzorczej. [GOV-1\_15-17] Wiedza i doświadczenie członków Komitetu miały w 2025 roku charakter biznesowy, niezwiązany bezpośrednio z zagadnieniami zrównoważonego rozwoju. Komitet cyklicznie zapoznawał się z tematami związanymi w ESG i ich wdrożeniem w organizacji.

[GOV-1\_12] [GOV-1\_13] W 2025 roku do zarządzania wpływami, ryzykami oraz szansami opisanymi w niniejszym oświadczeniu nie stosowano odrębnych kontroli ani procedur. W zakresie zidentyfikowanych ryzyk, zainicjowano proces ich integracji z systemem zarządzania ryzykiem, który został przedstawiony na wyżej wymienionym Komitecie. Równolegle w 2025 roku rozpoczęto prace przygotowawcze do włączenia ryzyk ESG do tego systemu.

Na poziomie kierowniczym kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem są realizowane indywidualnie przez odpowiednie biura merytoryczne, które specjalizują się w konkretnych zagadnieniach. Tematyką środowiskową zajmują się dedykowane jednostki odpowiedzialne za ochronę środowiska. Obszarem zasobów ludzkich opiekują się wspólnie Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Wydział Compliance oraz Zespół Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. Zagadnienia związane z wpływem działalności na życie lokalnych społeczności, m.in. w zakresie hałasu generowanego przez pociągi, należą do zadań Biura Taboru i Wsparcia Technicznego. Relacje z dostawcami koordynuje Biuro Zakupów, współpracując przy realizacji płatności z Biurem Finansów. Ochrona sygnalistów należy natomiast do kompetencji Wydziału Compliance.

Wszystkie te działania koordynowane są na poziomie projektowym – szczególnie intensywnie w okresach przygotowywania raportów zrównoważonego rozwoju oraz tworzenia strategii ESG.

Raportowanie w zakresie zrównoważonego rozwoju odbywa się regularnie. Koordynatorzy odpowiednich obszarów (BHP, Compliance, Środowisko) opracowują raporty, które dyrektorzy poszczególnych jednostek przekazują Zarządowi. Następnie raporty te omawiane są podczas posiedzeń Zarządu.

[GOV-1\_14] Cele jakościowe oraz związane ze zrównoważonym rozwojem są w Grupie zawarte w *Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania* przyjętej uchwałą Zarządu. Cele te nie mają mierzalnego charakteru, a postęp w ich realizacji nie jest monitorowany. Aktualizacja celów nie jest cykliczna i odbywa się w zależności od bieżących potrzeb.

W 2025 roku Grupa przeprowadziła aktualizację analizy podwójnej istotności, której wyniki zostały zatwierdzone przez Zarząd. Po zakończeniu prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego Grupa zamierza wykorzystać wnioski z tej analizy do weryfikacji przyjętych celów oraz ustalenia odpowiednich wskaźników – zarówno ilościowych, jak i jakościowych.

#### GOV-2 – Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem

[GOV-2\_01] Grupa PKP CARGO nie wdrożyła sformalizowanych procesów systematycznego informowania organów zarządczych i nadzorczych o istotnych wpływach, ryzykach i szansach w obszarze zrównoważonego rozwoju. Zarząd oraz Rada Nadzorcza są informowane o istotnych zagadnieniach ESG w związku z konkretnymi zdarzeniami operacyjnymi lub w sytuacjach wymagających podjęcia decyzji oraz w trybie cyklicznym, wynikającym z obowiązków raportowych określonych w wewnętrznych politykach Grupy.

W okresie sprawozdawczym informacje dotyczące istotnych wpływów, ryzyk i szans były przekazywane organom za pośrednictwem funkcjonujących kanałów zarządczych, w tym posiedzeń Zarządu, bieżących analiz operacyjnych oraz przeglądów wynikających z obowiązujących polityk. Na temat kwestii związanych z bezpieczeństwem i higieną pracy Zarząd oraz Rada Nadzorcza były informowane kwartalnie oraz w formie rocznego podsumowania. Raport z funkcjonowania Kodeksu etyki oraz systemu ochrony sygnalistów przedłożono organom w ujęciu rocznym.

[GOV-2\_02] Kwestie zrównoważonego rozwoju nie są zintegrowane z formalnymi procesami decyzyjnymi na poziomie organów zarządczych i nadzorczych w obszarach strategii, planowania budżetowego czy zarządzania ryzykiem. W 2025 roku zostały podjęte decyzje i kroki dotyczące sposobu zarządzania zidentyfikowanymi istotnymi szansami i ryzykami związanymi ze zrównoważonym rozwojem w spółce PKP CARGO, które docelowo będą przeniesione na całą Grupę.

[GOV-2\_03] W okresie sprawozdawczym organy zarządcze i nadzorcze Spółki adresowały poniższe tematy dotyczące zagadnień zrównoważonego rozwoju.

Tabela 42 Wykaz istotnych wpływów, ryzyk i szans, którymi w okresie sprawozdawczym zajmowały się organy administrujące, nadzorcze i zarządcze

Tematy odnoszące się do istotnych wpływów/ryzyk/szans	Organ lub Komitet, który zajmował się tematem	Forma podjęcia tematu	Okres / Częstotliwość
Negatywny wpływ na pracowników wynikający z trwającego procesu restrukturyzacji Spółki	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń na skutek zrealizowanych zwolnień grupowych	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco / co 2-3 miesiące
Ryzyko dot. kosztów obsługi pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP w związku z zaległymi należnościami wobec zwolnionych pracowników	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Bezpieczeństwo i higiena pracy (wypadki, naruszenia zasad BHP, zalecenia w zakresie BHP)	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Kwartalnie / rocznie
Ryzyko utraty pracowników poprzez nieodpowiednią politykę wynagrodzeń oraz szkoleniową skutkującą zwiększeniem kosztów rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników;	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Funkcjonowanie <i>Kodeksu etyki</i> , ochrona sygnalistów	Zarząd, Rada Nadzorcza, Komitet Audytu	Posiedzenie / raport	Rocznie
Realizacja Polityki zarządzania ryzykiem	Zarząd, Rada Nadzorcza, Komitet Audytu	Posiedzenie / raport	Rocznie
Ryzyko zwiększonych kosztów związanych z obowiązkiem raportowania kwestii środowiskowych, wewnętrznych szkoleń czy liczeniem śladu węglowego w zakresie 3	Zarząd, Rada Nadzorcza, Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju	Posiedzenie / informacja	II kwartał 2025

### GOV-3 – Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt

[GOV-3\_01] [E.1.GOV-3\_01-03] *Polityka wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO* nie uwzględnia powiązania wynagrodzeń organów zarządczych i nadzorczych z realizacją celów z zakresu zrównoważonego rozwoju, w tym związanych z klimatem.

#### GOV-4 – Oświadczenie dotyczące należytej staranności

[GOV-4\_01] Szczegółowe informacje dotyczące stosowania przez Grupę głównych aspektów i etapów procesu należytej staranności, wraz z odniesieniami do odpowiednich sekcji oświadczenia dotyczącego zrównoważonego rozwoju, zostały zawarte w poniższym zestawieniu.

Tabela 43 Podstawowe elementy procesu należytej staranności w raporcie

Podstawowe elementy procesu należytej staranności	Punkty w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju
Uwzględnienie należytej staranności w ładzie korporacyjnym, strategii i modelu biznesowym	GOV-1, GOV-2, SBM-3
Współpraca z zainteresowanymi stronami, na które Grupa wywiera wpływ, na wszystkich kluczowych etapach procesu należytej staranności	IRO-1, SBM-2, S1-2
Identyfikacja i ocena niekorzystnych wpływów	SBM-3, IRO-1
Podjęcie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanych niekorzystnych wpływów	E1-2, E3-2, S1-4, S3-4
Monitorowanie skuteczności tych starań i przekazywanie stosownych informacji w tym zakresie	IRO-1

#### GOV-5 – Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju

[GOV-5\_01-05] W 2025 roku w Grupie PKP CARGO nie było rozwiniętego i sformalizowanego systemu kontroli wewnętrznej związanego z raportowaniem zagadnień zrównoważonego rozwoju. W trakcie prac nad niniejszym oświadczeniem zidentyfikowano dwa kluczowe obszary ryzyka:

- ograniczona porównywalność danych pomiędzy poszczególnymi jednostkami organizacyjnymi – co wynika przede wszystkim z braku jednolitych standardów raportowania zrównoważonego rozwoju, zróżnicowanego stopnia dojrzałości stosowanych procesów oraz niedostatecznych zasobów odpowiedzialnych za pozyskiwanie i przetwarzanie tych danych;
- niska dostępność danych pochodzących od podmiotów zewnętrznych, szczególnie w obszarze łańcucha dostaw – spowodowana dużą liczbą współpracujących z Grupą partnerów i dostawców.

Grupa nie posiada formalnie opracowanej strategii zarządzania wymienionymi ryzykami, jednak docelowo planuje wdrożyć rozwiązania obejmujące uproszczone mechanizmy kontroli, przejrzyste procedury weryfikacji danych oraz ujednolicone wytyczne, które usprawnią gromadzenie danych oraz raportowanie zarówno wśród spółek zależnych, jak i partnerów biznesowych oraz dostawców.

#### SBM-1 – Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości

##### Podstawowe dane finansowe i operacyjne

[SBM-1\_01] [SBM-1\_02] [SBM-1\_25] Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych, oferującym kompleksowe usługi logistyczne w Polsce i Unii Europejskiej. Świadczy też usługi spedycyjne (krajowe i zagraniczne), terminalowe, bocznicowe i trakcyjne, naprawy i serwisu taboru kolejowego oraz rekultywacyjne. Istotnymi grupami klientów organizacji są duże przedsiębiorstwa – firmy energetyczne, ciepłownie, elektrownie, firmy budowlane, firmy chemiczne oraz sektor intermodalny. Główne kategorie przewożonych towarów to węgiel kamienny i inne paliwa kopalne oraz kamień i kruszywa. [SBM-1\_05] Grupa nie oferowała w okresie sprawozdawczym usług lub produktów zakazanych na niektórych rynkach.

[SBM-1\_03] Na koniec 2025 roku liczba pracowników czynnych w Grupie wynosiła 12 958 osób, z czego 8 376 pracowało w spółce PKP CARGO S.A.

Tabela 44 Liczba pracowników na 31 grudnia 2025 roku w podziale na kraje

Kraj	Grupa PKP CARGO
Polska	11 649
Czechy	1 176
Węgry	115
Słowenia	18
<b>Pracownicy ogółem</b>	<b>12 958</b>

[SBM-1\_06] Całkowity przychód Grupy w 2025 roku wyniósł 3 875,0 mln zł – przychody osiągnięte przez spółki ujęte są w **SKONSOLIDOWANYM SPRAWOZDANIU FINANSOWYM** Grupy Kapitałowej za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku.

[SBM-1\_09] GK PKP CARGO prowadzi działalność w sektorze paliw kopalnych. [SBM-1\_10] Grupa nie gromadzi danych pozwalających na wykazanie przychodów z uwzględnieniem ich dezagregacji na przychody pochodzące z transportu węgla, ropy naftowej i gazu. Jednocześnie Grupa nie zajmuje się [SBM-1\_15] produkcją chemikaliów, [SBM-1\_19] uprawą i produkcją tytoniu, a także [SBM-1\_17] nie jest aktywna w zakresie kontrowersyjnej broni.

### Strategia ESG Grupy

[SBM-1\_21] [SBM-1\_23] Cele strategiczne związane ze zrównoważonym rozwojem w odniesieniu do istotnych świadczonych usług określa Strategia ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028. Organizacja chce oferować zrównoważony transport kolejowy, oparty o transport intermodalny - [SBM-1\_22] segment ten jest systematycznie rozwijany.

Strategia określa osiem celów operacyjnych odnoszących się do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem:

- włączenie kryteriów ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy,
- ograniczenie zużycia zasobów i wdrożenie zasady gospodarki o obiegu zamkniętym,
- wzmocnienie kapitału ludzkiego poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy,
- dążenie do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego,
- budowa świadomości korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym w łańcuchu wartości,
- budowa zrównoważonej oferty usługowej, opierającej się o działania na rzecz ESG,
- pogłębienie dialogu z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa,
- optymalizacja procesów biznesowych i przewozów pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych.

W związku z otwarciem w lipcu 2024 roku postępowania sanacyjnego strategia biznesowa Grupy PKP CARGO została zawieszona. Równocześnie rozpoczął się proces opracowywania planu restrukturyzacyjnego, który został sporządzony z datą 30 czerwca 2025 roku i złożony przez Zarządcę do akt postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGO. Plan został zatwierdzony 18 marca 2026 roku. Dokument ten zawiera opis wstępnych założeń nowej strategii, która koncentruje się na stabilizacji finansowej poprzez optymalizację przepływów pieniężnych i wzmocnienie przychodów. Kluczowe działania obejmują lepsze zarządzanie należnościami i zobowiązaniami, renegocjacje warunków finansowych, redukcję kosztów oraz zwiększenie sprzedaży poprzez rozwój współpracy z klientami i dostosowanie strategii cenowej.

### Opis modelu biznesowego i łańcucha wartości

[SBM-1\_26] GK PKP CARGO zajmuje się kompleksową organizacją przewozów w Polsce i za granicą, w tym planowaniem tras, zarządzaniem ładunkiem i dokumentacją. Jej ofertę rozszerzają usługi spedycyjno-przeładunkowe i intermodalne, czyli rozwiązania umożliwiające łączenie różnych środków transportu i usprawniające przepływ towarów. Dodatkowo spółki Grupy świadczą też usługi terminalowe i infrastrukturalne wspierające zarówno działalność własną, jak i innych przewoźników.

Są to m.in.:

- składowanie i obsługa kontenerów oraz przeładunki i obsługa dokumentacji,
- usługi celno-spedycyjne skupiające się na formalnej obsłudze przewozów transgranicznych, w tym odprawach celnych i kontrolach zgodności dokumentów przewozowych,
- usługi bocznicowe i trakcyjne, czyli zarządzanie torami bocznymi oraz zapewnienie lokomotyw i obsługi trakcyjnej w miejscach załadunku/rozładunku.

Grupa świadczy też usługi techniczne i specjalistyczne wspierające niezawodność taboru oraz usługi o charakterze niestandardowym, często wymagające specjalnych zezwoleń lub kwalifikacji. Należą do nich m.in. naprawa i serwis taboru kolejowego, przewozy nadzwyczajne i wojskowe.

Rok 2025 stanowił dla Grupy okres wyjątkowych wyzwań operacyjnych i finansowych, co w istotny sposób ukształtowało zarówno decyzje dotyczące alokacji zasobów, jak i zdolność do generowania wartości. Więcej informacji na temat wyników finansowych i operacyjnych znajduje się w Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok 2025.

Kluczowy składnik majątku rzeczowego stanowi tabor kolejowy. Utrzymanie i naprawa floty odbywają się przede wszystkim we własnych zakładach PKP CARGOTABOR, co zapewnia Grupie niezależność od zewnętrznych dostawców usług utrzymaniowych i pozwala kontrolować zarówno koszty, jak i harmonogramy przestojów. Równie istotnym zasobem są kompetencje i doświadczenie pracowników. Zarządzanie zasobami ludzkimi w 2025 roku podporządkowane było logice restrukturyzacji: celem podejmowanych działań było zachowanie kluczowych kompetencji operacyjnych przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów stałych. Więcej na temat działań w kontekście wpływów na pracowników, związanych z restrukturyzacją, znajduje się w ujawnieniu S1-4.

Własna sieć terminali przeładunkowych oraz zaplecze naprawcze taboru stanowią źródło przewagi konkurencyjnej, zapewniając niezależność operacyjną i zdolność obsługi klientów z różnych gałęzi przemysłu. Grupa dysponuje bocznymi torami kolejowymi obsługiwanymi na rzecz klientów przemysłowych. Posiadane licencje przewozowe w 9 krajach Unii Europejskiej, wieloletnie relacje z klientami przemysłowymi, kompetencje w obsłudze ciężkich przewozów masowych (węgiel, kruszywa, stal, chemikalia, paliwa), a także rozpoznawalność marki na rynkach środkowoeuropejskich stanowią zasoby, które determinują zdolność Grupy do budowania pozycji rynkowej w warunkach nasilonej konkurencji ze strony prywatnych przewoźników kolejowych i operatorów drogowych.

[SBM-1\_27] Grupa oferuje kompleksową obsługę łańcucha logistycznego w jednym źródle: od transportu masowego, przez transport intermodalny, po magazynowanie i obsługę terminali. Transport kolejowy pozostaje znacznie mniej emisyjny niż drogowy, co odpowiada rosnącym wymogom klientów w zakresie redukcji śladu węglowego. Dostępność usług w dziewięciu krajach UE umożliwia obsługę tranzytu środkowoeuropejskiego bez potrzeby angażowania wielu przewoźników.

Mimo redukcji zatrudnienia, Plan Restrukturyzacyjny zakłada zachowanie Grupy jako działającego przedsiębiorstwa, co chroni miejsca pracy. PKP CARGO pozostaje strategicznym elementem polskiej infrastruktury transportowej: odciąża drogi, redukuje emisje CO<sub>2</sub> w porównaniu z transportem samochodowym i wspiera Europejski Zielony Ład poprzez przesunięcie modalności transportu w kierunku kolei.

[SBM-1\_25]

Tabela 45 Łańcuch wartości Grupy Kapitałowej PKP CARGO

<b>łańcuch wartości wyższego szczebla</b>		
<b>Gotowe materiały do świadczenia usług i tworzenia produktów</b>	<b>Zasoby naturalne</b>	<b>Zasoby materiałowe</b>
Lokomotywy spalinowe i elektryczne	Energia	Materiały do utrzymania i naprawy infrastruktury, w tym taboru
Wagony kolejowe	Paliwa kopalne	Szyny, podkłady kolejowe
Samochody ciężarowe	Woda	Chemia profesjonalna
Kontenery	Piasek	
Suwnice, dźwigi, wózki widłowe		
<b>Operacje własne</b>		
Usługi spedycyjne kolejowe (krajowe i międzynarodowe)	Usługi bocznicowe i trakcyjne	Naprawa i serwis taboru kolejowego
	Udostępnianie przewoźnikom kolejowym infrastruktury logistyczno-usługowej	Usługi rekultywacyjne
Pozostałe usługi spedycyjne		Przewozy nadzwyczajne i wojskowe
Usługi przeładunkowe		
Usługi transportu intermodalnego		
Usługi terminalowe		
Usługi celno-spedycyjne		
<b>Działania wspierające</b>		
Utrzymanie taboru kolejowego		
Zarządzanie BHP		
Sprzedaż usług		
Obsługa Klienta		
<b>łańcuch wartości niższego szczebla</b>		
<b>Klienci</b>		
Ciepłownie	Wytwarzanie oraz segregacja odpadów	
Elektrownie		
Elektrociepłownie		
Samorządy lokalne		
Przedsiębiorstwa		

## SBM-2 – Interesy i opinie zainteresowanych stron

[SBM-2\_05] Celem zaangażowania interesariuszy w Grupie PKP CARGO jest budowanie trwałych, opartych na zaufaniu relacji, zrozumienie potrzeb oraz dostosowanie działań organizacji do zmieniającego się otoczenia rynkowego i społecznego.

W przypadku inwestorów, klientów i partnerów biznesowych za główny cel uznano lepsze zrozumienie ich perspektyw, potrzeb i oczekiwań. Pozwala to Grupie skutecznie dostosowywać swoją ofertę do realiów rynkowych oraz reagować na dynamicznie zmieniające się warunki gospodarcze, regulacyjne i technologiczne.

Zaangażowanie pracowników koncentruje się na tworzeniu spójnej kultury organizacyjnej opartej na wartościach organizacji, takich jak szacunek, solidność, współpraca, transparentność i odpowiedzialność.

W relacjach ze związkami zawodowymi GK PKP CARGO dąży do utrzymywania konstruktywnego dialogu, który pozwala na wspólne kształtowanie dobrych warunków pracy i umożliwia stronie pracowniczej realny wpływ na funkcjonowanie miejsca zatrudnienia.

Organizacja prowadzi działania komunikacyjne za pomocą kanałów dostosowanych do specyfiki i potrzeb poszczególnych grup interesariuszy, zgodnie z przepisami prawa oraz dobrymi praktykami właściwymi dla spółek publicznych.

[SBM-2\_01] [SBM-2\_02] [SBM-2\_03] [SBM-2\_04]

Tabela 46 Kluczowe dla GK PKP CARGO zainteresowane strony i kanały ich angażowania

Zainteresowane strony	Kanały zaangażowania
Akcjonariusze, inwestorzy i analitycy rynkowi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raporty bieżące (w 2025 roku – 137 raportów), raporty okresowe (4 w roku), raport ESG (1 rocznie)</li> <li>Internetowe czaty/konferencje wynikowe z inwestorami indywidualnymi i instytucjonalnymi (3 w 2025 roku w tym 2 nagrane i udostępnione na stronie internetowej Spółki)</li> <li>Spotkania stacjonarne i w formule on-line z analitykami rynku kapitałowego</li> <li>Zwyczajne walne zgromadzenie (1 w 2025 roku), nadzwyczajne walne zgromadzenie (1 w 2025 roku)</li> <li>Dedykowana podstrona na stronie korporacyjnej, na bieżąco aktualizowana</li> </ul>
Klienci B2B	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spotkania z klientami w formie tradycyjnej i online</li> <li>Codzienny kontakt telefoniczny z grupą klientów</li> <li>Infolinia, formularz ofertowy/zapytanie</li> <li>Konferencje, targi i spotkania branżowe</li> <li>Badania rynku</li> <li>Strony korporacyjne, raporty ESG</li> </ul>
Dostawcy, w tym kontrahenci, podwykonawcy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bieżący kontakt telefoniczny</li> <li>Spotkania, konferencje tematyczne</li> <li>Dedykowane podstrony na stronie korporacyjnej</li> <li>Zgłaszanie nieprawidłowości do Wydziału Compliance</li> </ul>
Pracownicy oraz współpracownicy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intranet</li> <li>Newsletter/ komunikacja wewnętrzna</li> <li>Programy stażowe</li> <li>Szkolenia</li> <li>Raporty ESG, udział w analizie podwójnej istotności</li> <li>Procesy zgłaszania naruszeń do Wydziału Compliance, Komisji ds. Etyki</li> <li>Programy i projekty społeczne angażujące pracowników</li> </ul>
Związki zawodowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanały wewnętrzne, takie jak strona intranetowa, mailingi</li> <li>Korespondencja formalna ze związkami zawodowymi i pracownikami</li> <li>Dedykowany do współpracy ze związkami adres mailowy</li> </ul>
Eksperti i media	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktywne biuro prasowe: strona korporacyjna</li> <li>Kontakt telefoniczny i mailowy za pośrednictwem dedykowanych adresów</li> <li>Regularne wysyłki komunikatów prasowych, dotyczące przede wszystkim działalności Grupy Kapitałowej (30 komunikatów prasowych w 2025 roku)</li> <li>Publikacje prasowe, w tym wywiady, artykuły, wypowiedzi eksperckie (15 publikacji)</li> <li>Informacji w dziale aktualności na naszej www (blisko 65 publikacji)</li> <li>Kampanie, raporty i platformy komunikacji organizacji zewnętrznych, raporty ESG</li> </ul>
Organizacje pozarządowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współpraca bieżąca</li> <li>Spotkania tematyczne</li> <li>Kontakt operacyjny</li> </ul>
Jednostki samorządu, lokalne społeczności w okolicy zakładów	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spotkania indywidualne i grupowe</li> <li>Dedykowane podstrony na stronach internetowych poszczególnych spółek Grupy</li> </ul>
Środowisko i klimat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raportowanie wskaźników środowiskowych</li> <li>Udział w spotkaniach, szkoleniach i konferencjach o tematyce proekologicznej</li> <li>Projekty społeczne o tematyce proekologicznej obejmujące również interesariuszy zewnętrznych</li> </ul>

[SBM-2\_06] Grupa PKP CARGO uwzględniła informację zwrotną od interesariuszy w trakcie aktualizacji analizy podwójnej istotności, w tym oceny ewentualnych zmian istotności wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym.

W 2025 roku zrealizowano badanie ankietowe skierowane do kluczowych interesariuszy Grupy. Proces ten został w niniejszym

oświadczeniu opisany szczegółowo w IRO-1. Ponadto w odniesieniu do kwestii pracowniczych, Grupa stale i bezpośrednio współpracuje z reprezentującymi pracowników związkami zawodowymi.

Zakres tej współpracy uregulowany jest w przepisach prawa oraz wewnętrznych regulacjach i obejmuje, m.in.:

- monitorowanie funkcjonowania Zakładowego Układu Zbiorowego oraz ustalanie kierunków jego zmian,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowych funduszy świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tych funduszy,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach BHP i nadzór nad Społecznymi Inspektorami Pracy,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi.

[S1.SBM-2] [SBM-2\_07-08] [SBM-2\_09-10] Kwestie zidentyfikowane w trakcie dialogu przeprowadzonego w ramach procesu podwójnej istotności w 2025 roku nie wpłynęły na zmianę strategii i modelu biznesowego Grupy. Część zidentyfikowanych wpływów – związanych m.in. z BHP, środowiskiem i zanieczyszczeniami – jest zarządzana w ramach bieżących działań operacyjnych. Z uwagi na trwające postępowanie restrukturyzacyjne, organizacja aktywnie i na bieżąco podejmuje działania zapobiegające skutkom negatywnych wpływów na pracowników – kwestie te zostały opisane w S1-4.

[S2.SBM-2] [SBM-2\_11] Część istotnych wpływów Grupy została zidentyfikowana w kontekście zrównoważonego rozwoju po raz pierwszy w 2024 roku – dotyczy to m.in. bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości. Organizacja będzie sukcesywnie włączać je w proces zarządczy poprzez aktualizację regulacji wewnętrznych, wdrożenie procesów monitorowania oraz podjęcie szerszego dialogu z interesariuszami.

[SBM-2\_12] Grupa nie wdrożyła formalnych procedur informowania organów zarządczych na temat opinii i interesów zainteresowanych stron, na które jednostka wywiera wpływ, odnoszących się do kwestii zrównoważonego rozwoju.

### SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Istotne wpływy, ryzyka i szanse w Grupie PKP CARGO zostały zidentyfikowane w trakcie analizy podwójnej istotności. W ramach procesu raportowego za 2025 rok dokonano przeglądu zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans pod kątem wystąpienia zmian, wpływających na ocenę istotności. Wszelkie zmiany w tym zakresie opisano w dalszych akapitach SBM-3.

Tabela 47 Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A. w procesie analizy podwójnej istotności

[SBM-3\_01-02;04]

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Wpływ na zmiany klimatu, wskutek oparcia modelu biznesowego o transport węgla	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko mniejszych przychodów Grupy z uwagi na zmniejszający się popyt na węgiel i zmniejszenia wolumenu przewozu węgla	Wyższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko nieudanych inwestycji w technologie niskoemisyjne i środowiskowe	Własne operacje	Długa
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko braku finansowania przez sektor bankowy inwestycji bądź bieżącej działalności w przypadku niedostosowania się organizacji do gospodarki niskoemisyjnej	Wyższy szczebel	Średnia i długa
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko poniesienia kosztów związanych z koniecznością wdrożenia rozwiązań i technologii niskoemisyjnych w operacjach własnych, powiązanych z pozyskiwaniem i użytkowaniem energii, w tym zastępowania paliw kopalnych	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów				Ryzyko poniesienia kosztów związanych z zastąpieniem usług lub produktów do ich wariantów niskoemisyjnych w łańcuchu wartości na skutek wprowadzonych regulacji	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko poniesienia zwiększonych kosztów, związanych z obowiązkiem raportowania kwestii środowiskowych, outsourcingiem tych tematów, przeprowadzeniem wewnętrznych szkoleń czy liczeniem śladu węglowego w zakresie 3	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko utraty partnera biznesowego (np. klienta) w łańcuchu wartości w przypadku niedostosowania się do przejścia na model niskoemisyjny przez jednostkę	Niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko spadku wartości akcji przez wzmożone obawy inwestorów o dostosowanie się do modelu niskoemisyjnego oraz piętnowanie sektora	Niższy szczebel	Średnia i długa
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Szansa podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, poprzez objęcie systemem opłat za emisje gazów cieplarnianych	Własne opracowanie	Średnia i długa
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Szansa podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, poprzez oferowanie transportu niskoemisyjnego	Własne operacje	Długa
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Łagodzenie zmiany klimatu		Wpływ na zmianę klimatu poprzez emisję gazów cieplarnianych.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i możliwości	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Łagodzenie zmiany klimatu		Wpływ na łagodzenie zmian klimatu poprzez przekierowanie transportu towarowego z drogowego na kolejowy	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i możliwości	-	-
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Łagodzenie zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów				Ryzyko zaburzeń w funkcjonowaniu łańcucha wartości, w wyniku ekstremalnych zjawisk pogodowych	Cały łańcuch wartości	Długa
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Łagodzenie zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko zagrożenia spowodowane długotrwałymi procesami zmian klimatu, które mogą wpłynąć m.in. na spadek wartości aktywów lub zniszczenia obiektów na skutek ekstremalnych zjawisk pogodowych	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Łagodzenie zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko uszkodzenia infrastruktury wywołane ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>E1 Zmiana klimatu</b>	Energia		Wpływ na zużycie zasobów naturalnych przez zużycie energii (energia elektryczna, ciepło, gaz ziemny i paliwa płynne) do celów użytkowych i transportowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko wzrostu kosztów energii	Własne operacje	Wszystkie trzy perspektywy
<b>ESRS E2 Zanieczyszczenie</b>	Zanieczyszczenie powietrza		Wpływ na zanieczyszczenie powietrza poprzez generowanie emisji ze spalania paliw w lokomotywach, samochodach i innych jednostkach sprzętowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>ESRS E2 Zanieczyszczenie</b>	Zanieczyszczenie wody		Wpływ na stan wód poprzez odprowadzanie zanieczyszczeń wprost do rzek	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
							Ryzyko utraty Klienta wskutek braku wszystkich pozwoleń	Własne operacje	Długa
<b>ESRS E2 Zanieczyszczenie</b>	Zanieczyszczenie gleby		Wpływ na zanieczyszczenie gleb poprzez prawdopodobne awarie i wypadki w czasie przeładunku i transportu surowców	Potencjalne negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
							Ryzyko utraty Klienta wskutek braku wszystkich pozwoleń	Własne operacje	Długa
<b>ESRS E2 Zanieczyszczenie</b>	Zanieczyszczenie gleby		Wpływ na stan środowiska poprzez odprowadzanie zanieczyszczeń wprost do gleby	Rzeczywisty negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>ESRS E2 Zanieczyszczenie</b>	Substancje potencjalnie niebezpieczne		Wpływ na środowisko naturalne i otoczenie, poprzez stosowanie w procesach użytkowych substancji i mieszanin sklasyfikowanych jako potencjalnie niebezpieczne, które nawet z zachowaniem szczególnej ostrożności i przy użyciu zgodnym z zamierzeniem, wykazują szereg zagrożeń.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS E2 Zanieczyszczenie</b>	Mikrodrobiny plastiku		Wpływ na generowanie zanieczyszczeń w postaci mikrodrobin plastiku	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>ESRS E4</b> <b>Różnorodność biologiczna i ekosystemy</b>	Bezpośrednie czynniki oddziaływania na utratę bioróżnorodności	Zmiana sposobu użytkowania gruntów, zmiana sposobu użytkowania wód słodkich i mórz	Wpływ na krajobraz i siedliska poprzez korzystanie, rozbudowę i utrzymywanie infrastruktury kolejowej	Potencjalnie negatywne	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS E4</b> <b>Różnorodność biologiczna i ekosystemy</b>	Wpływ na stan gatunków	Wielkość populacji danego gatunku	Wpływ na populację i ogólną kondycję gatunków, wskutek poruszania się przez ich siedliska	Potencjalnie negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS E4</b> <b>Różnorodność biologiczna i ekosystemy</b>	Wpływ na zasięg i stan ekosystemów	Uszczelnianie gleby	Wpływ na stan ekosystemów poprzez prowadzenie operacji własnych w lokalizacjach o wysokim poziomie uszczelnienia gleby	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS E5</b> <b>gospodarka o obiegu zamkniętym</b>	Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów		Wpływ na poziom eksploatacji zasobów naturalnych wskutek pozyskiwania części i innych zasobów na utrzymanie taboru kolejowego i prowadzenie bieżącej działalności	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS E5</b> <b>gospodarka o obiegu zamkniętym</b>	Odpady		Wpływ na ogólną ilość odpadów w środowisku, wskutek prowadzonej działalności, powstają zużyte części eksploatacyjne, oleje, części gumowe, odpady przemysłowe	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	-	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo zatrudnienia	Wpływ na pracowników wynikający z trwającego procesu restrukturyzacyjnego Spółki	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótka	Ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń na skutek zrealizowanych zwolnień grupowych	Własne operacje	Krótka i średnia
							Ryzyko dotyczące obsługi kosztów pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	Własne operacyjne	Wszystkie perspektywy czasowe
							Ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP w związku z zaległymi należnościami wobec	Własne operacyjne	Krótka i średnia
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Rokowania zbiorowe, w tym odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi	Wpływ na warunki pracy pracowników poprzez wypowiedzenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Dialog społeczny	Wpływ na możliwość współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia	Rzeczywisty pozytywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Wolność zrzeszania się, istnienie rad zakładowych oraz prawa pracowników do informacji, konsultacji i uczestnictwa	Wpływ na pracowników poprzez dyskryminację osób ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy szczególnie narażonej na wystąpienie wypadku	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>ESRS S1</b> <b>Własne zasoby pracownicze</b>	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez naruszenie zasad BHP, w tym brak zapewnienia odpowiednich środków ochrony zdrowia dla pracowników na stanowiskach robotniczych	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS S1</b> <b>Własne zasoby pracownicze</b>	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy lub stanowisko pracy narażające na wystąpienie choroby zawodowej	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS S1</b> <b>Własne zasoby pracownicze</b>	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Szkolenia i rozwój umiejętności	Wpływ na pracowników poprzez małe możliwości podnoszenia kwalifikacji i rozwoju	Rzeczywisty negatywny	Własne operacje	Krótką i Średnią	Ryzyko utraty pracowników poprzez nieodpowiednią politykę wynagrodzeń oraz szkoleniową skutkującą zwiększeniem kosztów rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników	Własne operacje	Krótką i średnią
<b>ESRS S1</b> <b>Własne zasoby pracownicze</b>	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Środki zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy	Wpływ na pracowników wskutek ograniczonego zakresu wdrożenia i znajomości Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej w Grupie	Potencjalny negatywny	Operacje własne	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS S1</b> <b>Własne zasoby pracownicze</b>	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Różnorodność	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko dotyczące luki pokoleniowej i utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym, przekładające się na konieczność rekrutacji i przeszkolenia nowych pracowników	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>ESRS S2</b> <b>Pracownicy w łańcuchu wartości</b>	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników w łańcuchu wartości poprzez wpływ rodzaju stanowiska i warunków pracy na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku	Potencjalny negatywny	Wyższy szczebel, Niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS S3</b> <b>Dotknięte społeczności</b>	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Odpowiednie warunki mieszkaniowe	Wpływ na komfort życia społeczności lokalnych poprzez generowanie hałasu	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko ograniczeń poruszania się po torach oraz kar za przekroczenia norm hałasu w związku z regulacjami TSI Hałas	Operacje własne	Długa
<b>ESRS S3</b> <b>Dotknięte społeczności</b>	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Oddziaływanie na bezpieczeństwo	Wpływ na bezpieczeństwo państwa, w tym bezpieczeństwo energetyczne poprzez realizację strategicznych przewozów z punktu widzenia państwa	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS S3</b> <b>Dotknięte społeczności</b>	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności		Wpływ na lokalne rynki pracy w Polsce poprzez stworzenie ponad 12 000 miejsc pracy w skali Grupy	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
<b>ESRS G1</b> <b>Postępowanie w biznesie</b>	Zarządzanie relacjami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze		Wpływ na kontrahentów i dostawców poprzez nieterminowe regulowanie płatności	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko procesów sądowych, postępowań komorniczych oraz utraty partnerów biznesowych związane z nieterminowym regulowaniem płatności	Wyższy szczebel, niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
<b>ESRS G1</b> <b>Postępowanie w biznesie</b>	Ochrona sygnalistów		Wpływ na skuteczność regulacji dotyczących zgłaszania nieprawidłowości w związku z małą wiedzą interesariuszy na temat sposób zgłaszania działań nieetycznych i niezgodnych z prawem	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
<b>ESRS G1</b> <b>Postępowanie w biznesie</b>	Zaangażowanie polityczne a działalność lobbingowa		Brak istotnych wpływów				Szansa na zwiększenie zaangażowania w opiniowanie aktów prawnych i działania lobbingowe mające na celu zwiększenie inwestycji w rozwój kolei (a zwłaszcza towarowych przewozów kolejowych) jako ekologicznego środka transportu	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe

[SBM-3\_06] W trakcie analizy podwójnej istotności, Grupa PKP CARGO rozpatrywała istotne wpływy w perspektywach czasowych zgodnych z ESRS krótkoterminowej (do roku), średnioterminowej (od roku do pięciu lat) i długookresowej (powyżej pięciu lat).

[SBM-3\_05] [SBM-3\_07] Istotne wpływy, ryzyka i szanse Grupy PKP CARGO wynikają ze strategii i modelu biznesowego organizacji związanych z kolejowym transportem i przeładunkiem towarów, głównie węgla. Wpływy, ryzyka i szanse społeczne, środowiskowe i dotyczące ładu korporacyjnego są identyfikowane w stopniu i charakterze opisanym w Tabeli 46 Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę PKP CARGO w procesie analizy podwójnej istotności. Zidentyfikowane tematy istotne wiążą się z przewożonymi towarami, zasobami pobieranymi do napędzania i konserwacji taboru oraz źródłami emisji zanieczyszczeń do środowiska. Dodatkowo, PKP CARGO jako istotny pracodawca w okresie przemian, wpływa silnie na pracowników, co objawia się określonymi tematami istotnymi, szczególnie w zakresie społecznym. Jednocześnie, organizacja zdaje sobie sprawę ze swojej roli dla bezpieczeństwa kraju, realizując strategiczne przewozy, a poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia, umożliwia pracownikom kształtowanie swojego środowiska pracy.

[SBM-3\_10] W okresie sprawozdawczym Grupa nie przeprowadziła analizy odporności swojego modelu biznesowego i strategii biznesowej w zakresie zdolności do przeciwdziałania istotnym wpływom i ryzykom oraz do wykorzystania istotnych szans. Brak analizy wynika z toczącego się postępowania restrukturyzacyjnego spółki PKP CARGO S.A., które wiąże się ze stanem istotnej niepewności co do przyszłego kształtu jej działalności – zarówno w zakresie jej struktury finansowej, jak i kierunków strategicznych.

[SBM-3\_11] Oświadczenie za rok 2025 bazuje na wynikach analizy podwójnej istotności wykonanej w 2025 roku. Na skutek procesu weryfikacji i aktualizacji analizy opisanego szerzej w IRO-1, wystąpiły zmiany istotności niektórych wpływów, ryzyk i szans w odniesieniu do ich oceny w różnych perspektywach czasowych. Cztery negatywne wpływy dotyczące środowiska, które w 2025 roku są raportowane po raz pierwszy jako istotne odnoszą się do tematów: *Zanieczyszczenie gleby, Wpływ na stan i zasięg ekosystemów, Bezpośrednie czynniki oddziaływania na utratę bioróżnorodności oraz Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów*. Ponadto za nieistotny uznano negatywny wpływ dotyczący tematu *Zrzuty wody* - zweryfikowano, że niemal całe wykorzystanie wody w Grupie wynika z celów socjalno-bytowych i odprowadzania wody deszczowej, a nie działalności biznesowej. W związku z brakiem wszystkich pozwoleń środowiskowych, w 2025 roku zidentyfikowano ryzyko odnoszące się do *Zanieczyszczenia wody i gleby* (ryzyko oceniono jako istotne w średnim i długim terminie). W ramach podtematu *Przystosowanie do zmiany klimatu*, zidentyfikowano istotną w długim terminie szansę. Ponadto za istotny uznano negatywny wpływ na pracowników odnoszący się do tematu *Szkolenia i rozwój umiejętności*. Zmiany te wynikają z pogłębienia analizowanych zagadnień, także w obszarze działalności spółek zależnych. [SBM-3\_12] Grupa Kapitałowa nie raportuje dodatkowych ujawnień własnych wykraczających poza tematy uwzględnione w ESRS 1 AR 16.

[E1.SBM-3\_02-07, E1.IRO-1\_02-16] Grupa nie posiada obecnie skwantyfikowanych celów w zakresie dekarbonizacji. W ramach analizy podwójnej istotności przeprowadzono analizę ryzyk i szans klimatycznych z wykorzystaniem scenariuszy klimatycznych, której opis znajduje się w części IRO-1. Analiza obejmowała rejon Europy Środkowo-Wschodniej (przede wszystkim Polskę), czyli obszar, na którym Grupa prowadzi działalność operacyjną i obsługuje główne rynki zbytu (łańcuch niższego szczebla). W ramach działań wyższego szczebla, rozpatrzono ryzyka projektowane dla całej Europy. W analizie przyjęto trzy perspektywy czasowe: do roku (krótką), od roku do pięciu lat (średnią) i powyżej pięciu lat (długą).

Oceniono, że nagłe zjawiska pogodowe takie jak burze, podtopienia czy osuwiska, mogą prowadzić do zniszczenia lub uszkodzenia infrastruktury transportowej niezbędnej do świadczenia usług, ale i istotnej z punktu widzenia łańcucha wartości – wydobycia transportowanych produktów, niezbędnych w produkcji energii czy wspierających usługi. Konsekwencją opisanych zdarzeń mogą być utrudnienia w bieżącej działalności, prowadzące do spadku dochodów lub wartości akcji. Dostosowując się do zmian klimatu na podstawie scenariusza zeroemisyjnego, Grupa dostrzega ryzyka powiązane ze skutecznością adaptacji usług do modelu niskoemisyjnego, w tym z modernizacją infrastruktury oraz taboru w całym łańcuchu wartości. Jednocześnie, Grupa identyfikuje szanse powiązane z objęciem systemem ETS transportu drogowego i oferowania transportu niskoemisyjnego, co może zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego.

Zgodnie z założeniami strategii biznesowej Grupa podejmuje działania polegające na możliwie szerokiej dywersyfikacji transportowanych towarów, by dostosowywać się do trendu odejścia od węgla w globalnej gospodarce. Grupa jest do pewnego stopnia w stanie adaptować się do sytuacji kryzysowych, dopasowując usługi transportowe do aktualnych potrzeb.

Nie zidentyfikowano obszarów działalności oraz aktywów, w przypadku których nie uwzględniono przejścia w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu. W sprawozdaniu finansowym nie przyjęto krytycznych założeń dotyczących klimatu.

[E4.SBM-3\_01] [E4.SBM-3\_03] [E4.SBM-3\_04] Grupa PKP CARGO prowadzi swoją działalność na obszarach wrażliwych na bioróżnorodność oraz w ich pobliżu, wskutek przemieszczania się przez te siedliska. Dodatkowo, ruch kolejowy organizowany przez spółki Grupy w całym kraju wiąże się z możliwością zakłócenia życia wielu gatunków zwierząt, jednak Grupa nie jest w posiadaniu informacji, aby w jakiegokolwiek lokalizacji doszło w wyniku jej działalności do nadmiernego pogorszenia stanu ekosystemów.

[E4.SBM-3\_02] Proces, w ramach którego zidentyfikowano negatywny wpływ na różnorodność biologiczną i ekosystemy, dotyczy realizacji usług transportu przez obszary o różnym stopniu ochrony i stanie ekosystemów. Konsekwencją mogą być kolizje ze zwierzętami, stres wywołany hałasem lub ogólne pogorszenie kondycji wywołane zanieczyszczeniami.

[E4.SBM-3\_06] Nie zidentyfikowano konkretnych gatunków, na które Grupa jednoznacznie wpływałaby w sposób negatywny.  
 [E4.SBM-3\_05] Grupa nie wywiera istotnego wpływu na degradację gruntów, czy pustynnienie.

#### IRO-1 – Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans

[IRO-1\_01,06,07,08,09,10,12,13, 14] [E1.IRO-1\_01; E2.IRO-1\_01; E3.IRO-1\_01; E4.IRO-1\_01; E5.IRO-1\_01] W ramach procesu analizy podwójnej istotności Grupa PKP CARGO poddała ocenie wszystkie zagadnienia związane ze zrównoważonym rozwojem, zgodnie z wymogami wskazanymi w ESRS 1 AR 16. Przeglądowi podlegały także dokumenty korporacyjne odnoszące się do tematów ujętych w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju.

Proces rozpoczęto od szczegółowego rozpoznania łańcucha wartości. Zewnętrzni eksperci w zakresie ESG przeprowadzili analizę zarówno jego wyższego, jak i niższego szczebla, uwzględniając działania podstawowe i wspierające. Zidentyfikowane elementy – zasoby, aktywności oraz relacje – zostały zatwierdzone przez Grupę w drodze wewnętrznych konsultacji. [IRO-1\_03] Analiza działalności i relacji pod kątem podwyższonego ryzyka wystąpienia negatywnych skutków dla ludzi i środowiska objęła przede wszystkim powiązania pierwszego rzędu. Dalsze powiązania oceniano na podstawie wiedzy branżowej oraz wiedzy pracowników zaangażowanych w proces raportowy, dysponujących wiedzą na temat działalności operacyjnej spółek.

Ocena istotności wpływów opierała się na kilku kluczowych kryteriach:

- skali wpływu (siły wpływu na aspekty zrównoważonego rozwoju),
- zakresie oddziaływania (zasięgu terytorialnym lub organizacyjnym wpływu),
- prawdopodobieństwie zaistnienia potencjalnych wpływów,
- możliwości odwrócenia ich skutków (czy wpływ jest trwały, czy można przeciwdziałać jego skutkom).

W kontekście istotności finansowej oceniono, w jaki sposób kwestie ESG wpływają na działalność operacyjną, kondycję finansową oraz perspektywę rozwoju organizacji. Przeanalizowano tematy główne, ich podtematy oraz bardziej szczegółowe aspekty, uwzględniając ich powiązania z modelem biznesowym oraz całym łańcuchem wartości. [IRO-1\_08] Zidentyfikowane wpływy weryfikowano pod kątem powiązanych z nimi ryzyk i szans, analizując ich potencjalne oddziaływanie na sytuację finansową Grupy. Ocenie podlegały możliwe skutki finansowe w odniesieniu do kosztów, przychodów, wartości aktywów oraz kosztu pozyskania kapitału.

[IRO-1\_07] W przypadku ryzyk i szans dokonano oceny na podstawie dwóch parametrów:

- skali ich potencjalnego wpływu na sytuację finansową Grupy, z wykorzystaniem skali finansowej,
- prawdopodobieństwa realizacji danego ryzyka lub pojawienia się danej szansy.

[IRO-1\_10, IRO-1\_12, IRO-1\_13] W okresie sprawozdawczym Grupa nie dysponowała sformalizowanym procesem zarządzania ryzykiem, w ramach którego ryzyka związane ze zrównoważonym rozwojem byłyby hierarchizowane względem innych rodzajów ryzyka. W związku z tym nie były stosowane dedykowane narzędzia ani metodyki służące porównawczej ocenie tych ryzyk. Identyfikacja oraz ocena ryzyk i szans ESG realizowana była w ramach procesu badania istotności, przeprowadzonego na potrzeby niniejszego raportu.

Wszystkie opisane powyżej parametry istotności były oceniane w pięciostopniowej skali opartej na wartościach ilościowych i jakościowych, przy uwzględnieniu uznanych źródeł wiedzy naukowej oraz danych rynkowych lub pochodzących bezpośrednio z organizacji. Dodatkowo zagadnienia, które znalazły się na granicy poziomu istotności, były rozpatrywane indywidualnie – z uwzględnieniem ich ewentualnego włączenia do katalogu tematów uznanych za istotne.

[IRO-1\_14-15] W 2025 roku zweryfikowano, czy wystąpiły zmiany w działalności operacyjnej i biznesowej organizacji, które mogły wpłynąć na zmianę ocen wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w trakcie analizy podwójnej istotności, zrealizowanej w poprzednim okresie sprawozdawczym. Przeglądowi pod kątem zmian podlegały także dokumenty korporacyjne odnoszące się do tematów istotnych Grupy. Analizą objęto też raporty podmiotów referencyjnych w kontekście raportowanych przez nie ujawnień.

[IRO-01\_02, IRO-1\_05, IRO-1\_14]

W 2025 roku dialog z interesariuszami został przeprowadzony w formie badania ankietowego online. Ankiety skierowano, podobnie jak w poprzednim roku, do przedstawicieli grup interesariuszy, w szczególności do pracowników ośmiu spółek Grupy oraz kluczowych partnerów zewnętrznych. Kwestionariusz ankiety przygotowano w oparciu o tematy i podtematy ESRS we wszystkich trzech obszarach ESG, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii istotnych wyłonionych w roku poprzednim. Wnioski z przeprowadzonego badania wykorzystano do weryfikacji ocen wpływów, ryzyk i szans w ramach aktualizacji analizy

podwójnej istotności, z którymi są one powiązane. Działanie to stanowiło element należytej staranności. W analizie zebranych danych szczególną uwagę poświęcono kwestii przestrzegania praw człowieka, zgodnych z postanowieniami Międzynarodowej Karty Praw Człowieka (obejmującej Powszechną Deklarację Praw Człowieka, Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych oraz Międzynarodowy Pakt Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych), a także zasad wynikających z podstawowych konwencji wskazanych w Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie fundamentalnych praw i zasad w pracy. [IRO-1\_04, IRO-1\_06, IRO-1\_08].

Publikacja niniejszego oświadczenia ma na celu zapewnienie pełnej transparentności i poinformowanie wszystkich interesariuszy o działaniach organizacji w zakresie zrównoważonego rozwoju.

[IRO-1\_11] Proces identyfikacji oraz oceny kluczowych wpływów, ryzyk i szans realizowany był z udziałem przedstawicieli wszystkich strategicznych obszarów funkcjonowania Grupy PKP CARGO. W skład zespołu roboczego weszli członkowie m.in. działu relacji inwestorskich odpowiedzialni za kwestie ESG, a także osoby reprezentujące obszary zarządzania zasobami ludzkimi, compliance, obsługę prawną oraz bezpieczeństwo i higienę pracy. Dodatkowego wsparcia w zakresie oceny istotności udzielali zewnątrzni specjaliści z dziedzin ochrony środowiska, społecznych aspektów działalności oraz sprawozdawczości niefinansowej. W ramach prac zorganizowano szereg warsztatów poświęconych m.in. analizie zidentyfikowanych wpływów, scenariuszom klimatycznym oraz zagadnieniom związanym z procesem należytej staranności. Przed przystąpieniem do oceny uczestnicy procesu zostali zapoznani z przyjętą metodą i kryteriami oceny, co zapewniło spójność stosowanego podejścia.

W trakcie warsztatów członkowie zespołu raportowego zapoznawali się ze wstępnie zidentyfikowanymi wpływami, ryzykami i szansami, weryfikując ich klasyfikację, opis oraz wstępną ocenę. Po zakończeniu warsztatów uzupełniali i korygowali oceny wraz z uzasadnieniami, a także weryfikowali kompletność analizy, zgłaszając ewentualnie pominięcia.

Prace nad identyfikacją i oceną wpływów, ryzyk i szans były na bieżąco dokumentowane w dedykowanym narzędziu. Po zakończeniu tego etapu obliczono wyniki istotności dla poszczególnych IRO oraz przygotowano materiały podsumowujące analizę. Wyniki poddano przeglądowi przez liderów właściwych obszarów organizacji, odpowiedzialnych m.in. za ochronę środowiska, kwestie pracownicze oraz postępowanie w biznesie. Zgłoszone uwagi zostały uwzględnione, a zaktualizowane wyniki analizy zatwierdził zespół koordynujący. Końcowa lista istotnych wpływów, potencjalnych ryzyk i możliwych szans została zatwierdzona przez Zarząd.

[IRO-1\_15] Proces aktualizacji analizy podwójnej istotności został zrealizowany w okresie od listopada 2025 roku do lutego 2026 roku. Grupa przeprowadziła weryfikację wyników analizy, korzystając ze źródeł informacji opisanych powyżej. Grupa PKP CARGO zakłada regularną aktualizację analizy, uwzględniającą pojawiające się dane oraz zmieniające się uwarunkowania rynkowe.

## E1.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

[E1.IRO-1\_01] Ogólne ramy oraz metodyka procesu identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans są opisane w niniejszym oświadczeniu w części IRO-1.

[E1.IRO-1\_02-16] W ramach procesu analizy podwójnej istotności oraz identyfikacji kluczowych ryzyk i szans Grupa PKP CARGO zrealizowała pewne elementy analizy odporności swojej strategii oraz modelu biznesowego w zakresie ryzyk związanych ze zmianą klimatu. Pierwszym etapem tego działania było określenie zakresu działalności Grupy w całym łańcuchu wartości. Ustalono, że zasadniczy obszar operacyjny Grupy koncentruje się głównie na terytorium Polski. Podobny zasięg mają relacje na niższych poziomach łańcucha wartości, natomiast na poziomie wyższego szczebla nie wskazano dominującego regionu geograficznego. W analizie uwzględniono charakterystykę wpływu poszczególnych relacji oraz ich umiejscowienie w strukturze łańcucha wartości.

Oceny dokonano z uwzględnieniem trzech horyzontów czasowych: krótkoterminowego (do jednego roku), średnioterminowego (od roku do pięciu lat) oraz długoterminowego (powyżej pięciu lat). Wzięto także pod uwagę specyfikę aktywów Grupy – z racji przyjętego modelu operacyjnego są one w dużej mierze trwałe.

W analizie zastosowano m.in. następujące źródła:

- scenariusz *Net Zero Emissions by 2050* (NZE – Scenariusz Zerowej Emisji Netto do 2050 roku), opracowany przez Międzynarodową Agencję Energetyczną,
- wytyczne TCFD dotyczące analizy scenariuszowej dla podmiotów niefinansowych,
- raport *IPCC Climate Change 2021 – The Physical Science Basis*.

Zagrożenia związane ze zmianami klimatu – zarówno ostre, jak i długotrwale oddziałujące zostały określone na podstawie wysokoemisyjnego scenariusza IPCC SSP5-8.5. Scenariusz ten należy do pięciu społeczno-gospodarczych ścieżek rozwoju opisanych przez IPCC i zakłada dynamiczny wzrost gospodarczy oparty na intensywnym wykorzystaniu paliw kopalnych, przy niskim poziomie dekarbonizacji. W rezultacie prognozowane jest globalne ocieplenie sięgające 4°C do końca XXI wieku. Zakłada

się również narastające nierówności społeczne i ekonomiczne oraz brak skutecznych mechanizmów zarządzania ryzykiem klimatycznym w skali globalnej.

Wśród ryzyk fizycznych wyróżniono:

- ryzyka ostre, czyli gwałtowne zdarzenia, takie jak powodzie, cyklony czy lawiny, które mogą prowadzić do niespodziewanych, nagłych zdarzeń takich jak uszkodzenia infrastruktury i zaburzenia ciągłości działalności operacyjnej lub zaburzeń w funkcjonowaniu łańcucha wartości,
- ryzyka przewlekłe, obejmujące długofalowe zjawiska, np. zmiany temperatur, zakłócenia w cyrkulacji powietrza czy degradację gleby, w następstwie których może dochodzić do postępujących zniszczeń obiektów i spadku wartości aktywów.

Uwzględniając obszar działalności Grupy, dokonano analizy skutków potencjalnych zjawisk wynikających z różnych scenariuszy rozwoju sytuacji klimatycznej.

Scenariusz Zerowej Emisji Netto do 2050 roku, bez zakładania redukcji emisji poza sektorem energetycznym, przedstawia możliwą ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia zerowej emisji netto CO<sub>2</sub> w tym sektorze, wspierając realizację celów porozumienia paryskiego. Możliwości dostosowania modelu działalności analizowano w ramach oceny odporności strategii Grupy na scenariusz niskoemisyjny.

W tym kontekście identyfikowano ryzyka związane z transformacją, takie jak:

- zmiana oczekiwań rynkowych ze strony klientów i inwestorów (ryzyka rynkowe),
- regulacyjne wymogi dotyczące produktów i usług (ryzyka prawne),
- pojawienie się nowych technologii lub zastępowanie dotychczasowych rozwiązań (ryzyka technologiczne),
- ryzyko reputacyjne wynikające z postrzegania sektora przez opinię publiczną.

W kontekście adaptacji do zmiany klimatu, wynikającej ze scenariusza zeroemisyjnego, dostrzeżono zagrożenia związane z koniecznością dostosowania usług do realiów gospodarki niskoemisyjnej – w szczególności w kontekście zmniejszającego się popytu na węgiel, który stanowi obecnie główny przedmiot przewozów Grupy. Jednocześnie wskazano również potencjalne szanse, przykładowo związane z objęciem transportu drogowego systemem EU ETS, co może wpłynąć na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego, czy podnoszeniem konkurencyjności transportu kolejowego poprzez wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych.

Szczegółowy wykaz istotnych ryzyk, wraz z przypisaniem odpowiednich horyzontów czasowych, znajduje się w SBM-3.

## E2.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

[E2.IRO-1\_01] W ramach analizy podwójnej istotności zrealizowanej w poprzednim okresie raportowym, w celu określenia swoich wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem, GK PKP CARGO przeprowadziła, zgodnie z wymaganiami standardów ESRs, przegląd własnych lokalizacji, procesów oraz zasobów i aktywów. Obejmował on analizę m.in.:

- wykonywanych procesów w tym obszarze z uwzględnieniem lokalizacji,
- dokumentacji w zakresie pozwoleń na wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska,
- cyklicznych badań odprowadzanych ścieków do wód i gleb,
- zużycia paliw i materiałów w organizacji,
- dodatkowych informacji przekazanych przez specjalistów ds. ochrony środowiska zatrudnionych w poszczególnych spółkach.

[E2.IRO-1\_02] Jedyne konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach dialogu z interesariuszami opisanego w ujawnieniu IRO-1. [E2.IRO-1\_03] Grupa zidentyfikowała pięć istotnych rzeczywistych negatywnych wpływów związanych z zanieczyszczeniami oraz jeden istotny potencjalnie negatywny wpływ na zanieczyszczenia środowiska, opisane w ujawnieniu SBM-3. Organizacja zidentyfikowała również lokalizacje, w których zanieczyszczenie jest istotną kwestią oraz rodzaje działalności mające związek z tego typu wpływami środowiskowymi:

- zanieczyszczenia powietrza powstałe głównie ze spalania paliw w ruchu lokomotyw, maszyn i procesów naprawczych,
- zanieczyszczenia gleby i wód wskutek emisji, w tym wód opadowych i ścieków oczyszczonych, do rzek i rowów melioracyjnych,
- stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych w procesach remontów infrastruktury torowej oraz w procesach utrzymania taboru,
- emitowania mikroplastiku na skutek ścierania się hamulców kompozytowych.

#### E4.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami

[E4.IRO-1\_01] Proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami jest w niniejszym oświadczeniu opisany w ujawnieniu IRO-1. [E4.IRO-1\_02] Grupa przeanalizowała katalog usług ekosystemowych CICES i nie rozpoznała konkretnej usługi, która byłaby zakłócana.

[E4.IRO-1\_03] Ryzyka i szanse związane z transformacją i zmianami fizycznymi powiązane z bioróżnorodnością i ekosystemami zidentyfikowano poprzez analizę potencjalnego wpływu modelu biznesowego i kluczowych aktywności Grupy na utratę różnorodności biologicznej. Organizacja uwzględniła lokalizacje i obszar prowadzenia działalności biznesowej, a także miejsce w łańcuchu wartości. Jednocześnie [E4.IRO-1\_04] Grupa nie uwzględniała ryzyk systemowych, gdyż w niewielkim stopniu zależy ona bezpośrednio od zasobów naturalnych.

[E4.IRO-1\_05] Grupa nie przeprowadziła w procesie identyfikacji wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością konsultacji z dotkniętymi społecznościami w sprawie oceny zrównoważonego rozwoju wspólnych zasobów biologicznych i ekosystemów. [E4.IRO-1\_07] Społeczności nie były też zaangażowane w ocenę istotności.

[E4.IRO-1\_10] [E4.IRO-1\_11] [E4.IRO-1\_12] W trakcie analizy model biznesowy Grupy nie został zweryfikowany przy użyciu scenariuszy bioróżnorodności i ekosystemów.

[E4.IRO-1\_14] [E4.IRO-1\_15] Grupa PKP CARGO prowadzi swoją działalność na obszarach wrażliwych na różnorodność biologiczną oraz w ich pobliżu. Dodatkowo ruch kolejowy organizowany przez spółki Grupy w całym kraju wiąże się z możliwością zakłócenia życia wielu gatunków zwierząt, jednak organizacja nie jest w posiadaniu informacji, aby w jakiegokolwiek lokalizacji doszło w wyniku jej działalności do nadmiernego pogorszenia stanu ekosystemów.

[E4.IRO-1\_16] Grupa nie stwierdziła konieczności wdrożenia środków łagodzących dla ochrony bioróżnorodności.

#### E5.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym

[E5.IRO-1\_01] Grupa przeanalizowała własne zasoby, aktywa i działalność w celu zidentyfikowania głównych zasobów wprowadzanych do jej infrastruktury. Określono kluczowe procesy i obszary działalności, w których powstają odpady, a także scharakteryzowano główne materiały tworzące strumienie odpadów. W analizie skorzystano z referencyjnych baz odniesienia takich jak EncoreNature, baz statystycznych publikowanych przez GUS czy wydań branżowych. Założono, że aktywność Grupy jest liniowa względem danych odniesienia.

[E5.IRO-1\_02] Jedyne konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach dialogu z interesariuszami opisanego w ujawnieniu IRO-1.

#### G1.IRO-1 Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans

Identyfikując istotne wpływy, ryzyka i szanse, Grupa PKP CARGO uwzględniła czynniki kontekstowe, w tym sektor oraz specyfikę i lokalizację prowadzonej działalności. Analizując lokalizacje, wzięto pod uwagę środowisko prawne oraz gospodarcze – w szczególności w kontekście zgodności z regulacjami ESG w różnych jurysdykcjach oraz potencjalnej ekspozycji na ryzyka w obszarze ładu zarządczego w spółkach zagranicznych.

Charakter i skala działalności Grupy Kapitałowej oraz specyfika branży transportu kolejowego wymagała analizy następujących kluczowych obszarów:

- procedur i zakresu wdrożenia przepisów dotyczących ochrony sygnalistów, w tym działań podjętych w celu zapoznania pracowników z procedurą,
- regulacji i procedur Grupy Kapitałowej, m.in. w obszarach standardów etycznych, przeciwdziałania korupcji oraz zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć (w ramach badania ankietowego, będącego częścią analizy podwójnej istotności, zapytano kluczowych interesariuszy zewnętrznych oraz pracowników o znajomość wewnętrznych regulacji i procedur – wiedza na temat tych regulacji jest warunkiem do zapewnienia ich skuteczności),
- zarządzania relacjami z dostawcami, w szczególności praktyk płatniczych – z uwagi na postępowanie sanacyjne jednostki dominującej i rozproszoną działalność Grupy, terminowość spłaty zobowiązań ma potencjalny duży wpływ na sytuację podmiotów w łańcuchu wartości organizacji.

Zweryfikowano historię kar nałożonych przez organy nadzoru, w tym wystąpienia incydentów o charakterze korupcyjnym – w 2025 roku Grupa PKP CARGO nie odnotowała tego typu przypadków.

## IRO-2 – Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju istotnych wpływów, ryzyk i szans

[IRO-2\_13] Proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans, które wymagają ujawnienia w niniejszym oświadczeniu, opierał się na analizie podwójnej istotności. W ramach tej analizy poszczególne wpływy, ryzyka i szanse zostały przypisane do określonych dwudziestu sześciu jednostek tematycznych wskazanych w standardach ESRS, a następnie ocenione pod kątem istotności z wykorzystaniem ustalonych progów.

Wykaz spełnionych wymogów potwierdza zgodność niniejszego oświadczenia ze standardami sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

[IRO-2\_02]

Tabela 48 Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
BP-1	Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju	Informacje ogólne
BP-2	Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności	Informacje ogólne
GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	Informacje ogólne
GOV-2	Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem	Informacje ogólne
GOV-3	Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	Informacje ogólne
GOV-4	Oświadczenie dotyczące należytej staranności	Informacje ogólne
GOV-5	Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju	Informacje ogólne
SBM-1	Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości	Informacje ogólne
SBM-2	Interesy i opinie interesariuszy	Informacje ogólne
SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i modelem biznesowym	Informacje ogólne
IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, istotnych ryzyk i istotnych szans	Informacje ogólne
IRO-2	Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	Informacje ogólne
E1 GOV-3	Uwzględnienie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	Informacje ogólne
E1-1	Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu	Informacje o środowisku
E1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Informacje ogólne
E1 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans	Informacje ogólne
E1-2	Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	Informacje o środowisku
E1-3	Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej	Informacje o środowisku
E1-4	Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	Informacje o środowisku
E1-5	Zużycie energii i koszty energetyczny	Informacje o środowisku
E1-6	Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych	Informacje o środowisku
E1-7	Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla	Nieistotne
E1-8	Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla	Nieistotne
E1-9	Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
E2 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	Informacje ogólne
E2-1	Polityki związane z zanieczyszczeniem	Informacje o środowisku
E2-2	Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem	Informacje o środowisku
E2-3	Cele związane z zanieczyszczeniem	Informacje o środowisku
E2-4	Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby	Informacje o środowisku
E2-5	Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy	Informacje o środowisku
E2-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E3 IRO-1	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Nieistotne
E3-1	Polityki związane z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E3-2	Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E3-3	Cele związane z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E3-4	Zużycie wody	Nieistotne
E3-5	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E4 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Informacje ogólne
E4 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	Informacje ogólne
E4-1	Plan przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów oraz uwzględnianie bioróżnorodności i ekosystemów w strategii i modelu biznesowym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-2	Polityki związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-3	Działania i zasoby związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-4	Cele związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-5	Mierniki wpływu związane ze zmianą w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E5 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje ogólne
E5-1	Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje o środowisku
E5-2	Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje o środowisku
E5-3	Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje o środowisku
E5-4	Zasoby wprowadzane	Informacje o środowisku
E5-5	Zasoby odprowadzane	Informacje o środowisku
E5-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS
S1 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	Informacje ogólne

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
S1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-1	Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-2	Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-6	Charakterystyka pracowników jednostki	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-7	Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S1-8	Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-9	Mierniki różnorodności	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-10	Adekwatna płaca	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-11	Ochrona socjalna	Nieistotne
S1-12	Osoby z niepełnosprawnościami	Nieistotne
S1-13	Mierniki dotyczące szkoleń i rozwoju umiejętności	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S1-14	Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-15	Mierniki równowagi między życiem zawodowym a prywatnym	Nieistotne
S1-16	Mierniki wynagrodzeń (luka płacowa i całkowite wynagrodzenie)	Nieistotne
S1-17	Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw człowieka	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S2 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-1	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-2	Procesy współpracy z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości oraz skuteczność tych działań	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
S3 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-1	Polityki związane z dotkniętymi społecznościami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte strony	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-4	Podjęcie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
G1 GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	Informacje ogólne
G1 IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans	Informacje ogólne
G1-1	Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna	Informacje związane z ładem korporacyjnym
G1-2	Zarządzanie relacjami z dostawcami	Informacje związane z ładem korporacyjnym
G1-3	Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie	Nieistotne
G1-4	Incydenty korupcji lub przekupstwa	Nieistotne
G1-5	Wpływ polityczny i działalność lobbingowa	Informacje związane z ładem korporacyjnym
G1-6	Praktyki płatnicze	Informacje związane z ładem korporacyjnym

## [IRO-2\_01]

Tabela 49 Wykaz punktów danych zawartych w standardach przekrojowych i standardach tematycznych, które wynikają z innych przepisów UE

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 GOV-1	21 d	Zróżnicowanie członków zarządu ze względu na płeć	x		x		(GOV-1), s.130
ESRS 2 GOV-1	21 e	Odsetek członków organów, którzy są niezależni			x		(GOV-1), s.130
ESRS 2 GOV-4	30	Oświadczenie w sprawie należytej staranności	x				(GOV-4), s.133
ESRS 2 SBM-1	40 d (i)	Udział w działaniach związanych z działaniami dotyczącymi paliw kopalnych	x	x	x		(SBM-1), s.134
ESRS 2 SBM-1	40 d (ii)	Udział w działaniach związanych z produkcją chemikaliów	x		x		Nieistotne

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 SBM-1	40 d (iii)	Udział w działalności związanej z kontrowersyjną bronią	x		x		Nieistotne
ESRS 2 SBM-1	40 d (iv)	Udział w działaniach związanych z uprawą i produkcją tytoniu			x		Nieistotne
ESRS E1-1	14	Plan przejścia służący osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 roku				x	(E1-1), s.171
ESRS E1-1	16 g	Jednostki wykluczone z zakresu obowiązywania wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego		x	x		Nieistotne
ESRS E1-4	34	Cele redukcji emisji gazów cieplarnianych	x	x	x		(E1-4), s.173
ESRS E1-5	38	Zużycie energii z kopalnych źródeł zdezagregowane w podziale na źródła (dotyczy wyłącznie sektorów o znacznym oddziaływaniu na klimat)	x				(E1-5), s.173
ESRS E1-5	37	Zużycie energii i koszyk energetyczny	x				(E1-5), s.173
ESRS E1-5	40–43	Energochłonność powiązana z działaniami podejmowanymi w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat	x				(E1-5), s.174
ESRS E1-6	44	Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1, 2, 3 brutto i całkowite emisje gazów cieplarnianych	x	x	x		(E1-6), s.174
ESRS E1-6	53–55	Intensywność emisji gazów cieplarnianych brutto	x	x	x		(E1-6), s.175
ESRS E1-7	56	Usuwanie gazów cieplarnianych i jednostki emisji dwutlenku węgla				x	Nieistotne
ESRS E1-9	66	Ekspozycja portfela odniesienia na ryzyka fizyczne związane z klimatem			x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS E1-9	66 a	Dezagregacja kwot pieniężnych według nagłego i długotrwałego ryzyka fizycznego		x			Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	66 c	Lokalizacja znaczących składników aktywów obciążonych istotnym ryzykiem fizycznym		x			Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	67 c	Podział wartości księgowej nieruchomości według klas efektywności energetycznej		x			Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	69	Stopień ekspozycji portfela na szanse związane z klimatem			x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E2-4	28	Ilość każdego czynnika zanieczyszczającego wymienionego w załączniku II do rozporządzenia w sprawie E-PRTR emitowanego do powietrza, wody i gleby	x				(E2-4), s.184
ESRS E3-1	9	Woda i zasoby morskie	x				Nieistotne
ESRS E3-1	13	Specjalna polityka	x				Nieistotne
ESRS E3-1	14	Zrównoważone praktyki w dziedzinie mórz i oceanów	x				Nieistotne
ESRS E3-4	28 c	Całkowita ilość wody poddanej recyklingowi i ponownemu użyciu	x				Nieistotne
ESRS E3-4	29	Całkowite zużycie wody w m3 na przychód netto z własnych operacji	x				Nieistotne
ESRS 2 SBM 3-E4	16 a (i)	Obszary wrażliwe pod względem bioróżnorodności	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS 2 SBM 3-E4	16 b	Oddziaływanie na ekosystemy lądowe	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 SBM-3-E4	16 c	Gatunki zagrożone wyginięciem	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E4-2	24 b	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie gruntów/rolnictwa	x				Nieistotne
ESRS E4-2	24 c	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie oceanów/mórz	x				Nieistotne
ESRS E4-2	24 d	Polityki na rzecz przeciwdziałania wylesianiu	x				Nieistotne
ESRS E5-5	37 d	Odpady niepoddawane recyklingowi	x				(E5-5), s.187
ESRS E5-5	39	Odpady niebezpieczne i odpady promieniotwórcze	x				(E5-5), s.187
ESRS 2 SBM-3-S1	14 f	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy przymusowej	x				(SBM-3), s.189
ESRS 2 SBM-3-S1	14 g	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci	x				(SBM-3), s.189
ESRS S1-1	20	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				(S1-1), s.189
ESRS S1-1	21	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy			x		(S1-1), s.189
ESRS S1-1	22	Procedury i środki na rzecz zapobiegania handlowi ludźmi	x				(S1-1), s.189
ESRS S1-1	23	Polityka lub system zarządzania służące zapobieganiu wypadkom przy pracy	x				(S1-1), s.190
ESRS S1-3	32 c	Mechanizmy rozpatrywania skarg	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS S1-14	88 b i c	Liczba zgonów związanych z pracą oraz liczba i wskaźnik wypadków związanych z pracą	x		x		(S1-14), s.198
ESRS S1-14	88 e	Liczba dni straconych z powodu urazów, wypadków, ofiar śmiertelnych lub chorób	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S1-16	97 a	Nieskorygowana luka płacowa między kobietami a mężczyznami	x		x		Nieistotne
ESRS S1-16	97 b	Nadmierny poziom wynagrodzenia dyrektora generalnego	x				Nieistotne
ESRS S1-17	103 a	Przypadki dyskryminacji	x				(S1-17), s.198
ESRS S1-17	104 a	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		(S1-17), s.198
ESRS 2 SBM-3-S2	11 b	Znaczące ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci lub pracy przymusowej w łańcuchu wartości	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	17	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	18	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	19	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	19	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 1–8			x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS S2-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka związane z łańcuchem wartości na wyższym i niższym szczeblu	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S3-1	16	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S3-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, zasad MOP lub wytycznych OECD	x		x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S3-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x				Nieistotne
ESRS S4-1	16	Polityka odnosząca się do konsumentów i użytkowników końcowych	x				Nieistotne
ESRS S4-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		Nieistotne
ESRS S4-4	35	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x				Nieistotne
ESRS G1-1	10 b	Konwencja Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji	x				(G1-1), s.200
ESRS G1-1	10 d	Ochrona sygnalistów	x				(G1-1), s.200
ESRS G1-4	24 a	Grzywny za naruszenie przepisów antykorupcyjnych i przepisów w sprawie zwalczania przekupstw	x		x		Nieistotne
ESRS G1-4	24 b	Normy w zakresie przeciwdziałania korupcji i przekupstwu	x				Nieistotne

## 10.2. Informacje o środowisku

## Taksonomia UE

### Informacje o środowisku – Ujawnianie informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki)

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie Taksonomii UE (tj. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 roku w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, Dz.U. L 198 z 22.06.2020, str. 13-43) Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: „Grupa PKP CARGO”) jest zobowiązana do ujawnienia w raporcie rocznym następujących informacji:

- udziału procentowego obrotu pochodzącego z produktów lub usług powiązanych z działalnością kwalifikowaną jako środowiskowo zrównoważona,
- udziału procentowego nakładów inwestycyjnych (CapEx) przypisanych do aktywów lub procesów związanych z działalnością zrównoważoną środowiskowo,
- udziału procentowego wydatków operacyjnych (OpEx) związanych z aktywami lub procesami stanowiącymi element działalności zrównoważonej środowiskowo.

W celu zakwalifikowania danej działalności jako środowiskowo zrównoważonej, konieczne jest dokonanie oceny jej zgodności z wymaganiami określonymi w Taksonomii UE. Zgodnie z tymi regulacjami, działalność może zostać uznana za zgodną z Taksonomią, jeżeli:

- wnosi istotny wkład w realizację co najmniej jednego z sześciu celów środowiskowych określonych w Taksonomii UE,
- nie wyrządza poważnych szkód dla żadnego z pozostałych celów środowiskowych Taksonomii UE,
- jest prowadzona zgodnie z minimalnymi gwarancjami (ocena dokonywana na poziomie całej grupy),
- spełnia techniczne kryteria kwalifikacji, określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2023/2486 z dnia 27 czerwca 2023 roku uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w zrównoważone wykorzystywanie i ochronę zasobów wodnych i morskich, w przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym, w zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrolę lub w ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem któregośkolwiek z innych celów środowiskowych, Dz.U. L, 2023/2486, 21.11.2023, i rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 roku uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych, Dz.U. L 442 z 9.12.2021, str. 1-349. Zbiorczo dokumenty te określane są jako techniczne kryteria kwalifikacji (TKK).

Taksonomia UE wyróżnia sześć głównych celów środowiskowych, które stanowią podstawę oceny działalności gospodarczej pod kątem jej zrównoważonego charakteru. Są to:

- łagodzenie zmian klimatu,
- adaptacja do zmian klimatu,
- zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,
- przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym,
- zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola,
- ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

W ramach raportowania taksonomicznego wdrożono kompleksowy proces raportowania, który został podzielony na cztery kluczowe etapy:

1. ocena zgodności z minimalnymi gwarancjami,
2. ocena kwalifikowalności do systematyki Taksonomii w zakresie prowadzonych działalności,
3. ocena zgodności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz gromadzenie potwierdzającej dokumentacji,
4. przypisanie danych finansowych w celu określenia obrotu, CapEx'u i OpEx'u kwalifikowalnego i zgodnego z Taksonomią.

Niniejsze ujawnienia przygotowano z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2026/73 z dnia 4 lipca 2025 roku.

### Proces raportowania Taksonomii UE

### *Organizacja procesu raportowania w ramach Grupy PKP CARGO*

Za koordynację procesu sprawozdawczości taksonomicznej w Grupie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji odpowiadał Wydział Kontrolingu Finansowego w Biurze Kontrolingu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przy współpracy Wydziału Energetyki, Klimatu i Ochrony Środowiska w Biurze Infrastruktury PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Zespołu Raportowania Niefinansowego w Biurze Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Za realizację zadań w ramach spółek zależnych odpowiadały co do zasady komórki organizacyjne odpowiedzialne za rachunkowość.

W celu zapewnienia jednolitego podejścia do procesu w ramach wszystkich spółek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO pracę prowadzono w ramach powołanej grupy roboczej, a informacje na potrzeby raportowania zbierane były za pomocą ustandaryzowanych dokumentów. Wydział Kontrolingu Finansowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji czuwał nad jednolitym podejściem w ramach wszystkich spółek zależnych oraz zachowaniem analogicznych zasad określania raportowanych KPI jak przy sprawozdawczości finansowej.

### *Ocena zgodności z minimalnymi gwarancjami*

Aby dana działalność gospodarcza mogła zostać uznana za zgodną z systematyką musi być prowadzona w sposób zgodny z minimalnymi gwarancjami określonymi w art. 18 Taksonomii UE. Oznacza to, że działalność ta powinna:

- być zgodna z wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych,
- być zgodna z wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka,
- oraz uwzględniać zasadę „nie czyni poważnych szkód”, o której mowa w art. 2 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2019/2088.

W ramach oceny swojej działalności za 2025 roku Grupa PKP CARGO stwierdziła jej zgodność z minimalnymi gwarancjami.

### *Ocena kwalifikowalności do systematyki Taksonomii w zakresie prowadzonych działalności*

W ramach procesu raportowania dokonano analizy działalności Grupy PKP CARGO pod kątem kwalifikowalności do systematyki Taksonomii UE. Identyfikacja działalności kwalifikujących się do systematyki została przeprowadzona w oparciu o opisy zawarte w załącznikach do rozporządzeń delegowanych określających techniczne kryteria kwalifikacji.

W Grupie PKP CARGO zostały zidentyfikowane następujące działalności w ramach pierwszego celu środowiskowego - łagodzenie zmian klimatu (CCM):

- CCM 3.3 – Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu,
- CCM 6.2 – Transport kolejowy towarów,
- CCM 6.14 – Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego.

Nie zidentyfikowano działalności kwalifikowalnych w zakresie pozostałych celów środowiskowych.

### *Ocena zgodności działalności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz gromadzenie potwierdzającej dokumentacji*

Grupa PKP CARGO, oceniając zgodność swojej działalności z kryteriami Taksonomii UE, przeprowadziła analizę kryteriów istotnego wkładu oraz niewyrządzenia poważnych szkód na podstawie TKK. W wyniku przeprowadzonej weryfikacji tych kryteriów stwierdzono, że następujące obszary działalności Grupy PKP CARGO są zgodne z wymaganiami Taksonomii UE:

- CCM 3.3 – Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu,
- CCM 6.2 – Transport kolejowy towarów,
- CCM 6.14 – Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego.

### *Przypisanie danych finansowych w celu określenia obrotu, CapEx'u i OpEx'u kwalifikowalnego i zgodnego z Taksonomią*

W ramach tego etapu dokonano przypisania wartości obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx) do poszczególnych działalności zidentyfikowanych w toku wcześniejszej analizy. Wartości Obrotu i CapEx określono w sposób analogiczny do zasad stosowanych w sprawozdawczości finansowej Grupy PKP CARGO. W przypadku OpEx przyjęto definicję kosztów operacyjnych wynikającą z przepisów Taksonomii UE.

W oparciu o dane zgromadzone w trakcie analizy kwalifikowalności i zgodności działalności z Taksonomią UE, Grupa PKP CARGO opracowała wymagane tabele oraz przygotowała opisy zgodnie z obowiązującymi wymogami regulacyjnymi.

### *Zasady rachunkowości*

Podstawą do kalkulacji wskaźników obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx) były definicje zawarte w Załączniku I do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2021/2178.

Poszczególne rodzaje prowadzonej działalności zostały przypisane tylko do jednej działalności kwalifikującej się do systematyki Taksonomii. Żadna część obrotu, CapEx i OpEx nie została policzona podwójnie. Gdy dana działalność, z której generowane były przychody (obrót) uznana została za kwalifikującą się do systematyki, wówczas również CapEx i OpEx związany z tą działalnością został w całości do niej przypisany i nie był już kwalifikowany do innych działalności. Pozostałe wartości CapEx i OpEx (niezwiązane z działalnością kwalifikującą się, generującą obrót) były poddawane ocenie pod kątem możliwej ich klasyfikacji do pozostałych kategorii działalności kwalifikujących się. Poszczególne wydatki CapEx i OpEx były przypisywane tylko do jednej działalności. W sytuacjach, gdy możliwe było przypisanie ich do więcej niż jednej działalności, wybrano jedną, najbardziej im odpowiadającą.

Obliczenie udziału Obrotu kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- dla wskaźnika obrotu podstawę kalkulacji (mianownik wskaźnika) stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami,
- do licznika natomiast zaliczono skonsolidowane przychody z tego tytułu kwalifikujące się do systematyki.

Do wyliczenia wskaźnika obrotu bazę stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami ujęte w „Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 roku według MSSF UE”.

Obliczenie wskaźnika wydatków CapEx kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- podstawę kalkulacji (mianownik wskaźnika) stanowiły skonsolidowane nakłady inwestycyjne Grupy PKP CARGO, które obejmowały: tabor kolejowy, pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów,
- do licznika przypisano wydatki inwestycyjne z działalności kwalifikującej się do systematyki.

Do wyliczenia wskaźników wydatków CapEx przyjęto skonsolidowane nakłady inwestycyjne ujęte w punkcie 4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO „Sprawozdania Zarządu z Działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A w restrukturyzacji za 2025 rok”.

Obliczenie wskaźnika wydatków OpEx kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- mianownik stanowiły kategorie kosztów wskazanych w definicji taksonomicznej OpEx, w tym wszystkie bezpośrednie koszty służące do bieżącej obsługi aktywów Grupy PKP CARGO oraz ich utrzymywania w sprawności. Zaliczone do nich zostały takie koszty jak: utrzymanie i naprawy wagonów oraz lokomotyw, infrastruktury torowej i terminali kontenerowych, koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków transportu samochodowego, koszty sprzątnięcia powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, najem krótkoterminowy środków trwałych,
- do licznika przypisano tę część OpEx, która dotyczy rodzajów działalności kwalifikujących się do systematyki.

## Pozostałe informacje

Nie stwierdzono działalności gospodarczej, która spełniałaby jednocześnie techniczne kryteria kwalifikacji w odniesieniu do dwóch lub więcej celów środowiskowych.

Grupa nie prowadzi, nie finansuje ani nie posiada ekspozycji na działalność określoną w sekcjach 4.26 – 4.31 załączników I i II do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2021/2139, tj. dotyczącej wytwarzania energii w ramach procesów jądrowych i produkcji energii z gazowych paliw kopalnych.

## Wyniki

Tabela 50 Podsumowanie KPI

Kluczowy wskaźnik wyników	Ogółem	Udział działalności kwalifikującej się do systematyki	Działalność zgodna z systematyką	Udział działalności zgodnej z systematyką	Łagodzenie zmian klimatu	Adaptacja do zmian klimatu	Zasoby wodne i morskie	Gospodarka obrotu zamkniętego	Zanieczyszczenie	Bioróżnorodność	Udział działań wspomagających	Udział działań na rzecz przejścia	Działalność niepodlegająca ocenie uznana za nieistotną	Działalność zgodna z systematyką w poprzednim roku obrotowym (2024)	Udział działalności zgodnej z systematyką w poprzednim roku obrotowym (2024)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
Tekst	mln PLN	%	mln PLN	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	mln PLN	%
Obrót	3 785,9	81,6%	1 469,7	38,8%	38,8%						1,2%		1,6%	1 641,6	36,8%
Nakłady Inwestycyjne	424,2	83,1%	135,4	31,9%	31,9%						31,9%		0,1%	175,7	29,8%
Wydatki Operacyjne	342,6	68,0%	60,0	17,5%	17,5%						16,4%		2,1%	74,8	22,2%

## Obrót

W ramach analizy zgodności z Taksonomią przeanalizowano obroty Grupy PKP CARGO w 2025 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i zgodnej z Taksonomią UE w kontekście obrotu zaliczono:

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano tę część przychodów jako zgodną, która dotyczyła usług napraw lokomotyw elektrycznych o zerowej emisji bezpośredniej CO<sub>2</sub> w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą oraz lokomotyw wykorzystujących konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe) oraz usług napraw wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako zgodne przychody z przewozu towarów z wyłączeniem paliw kopalnych realizowane przez lokomotywy i wagony o zerowej emisji bezpośredniej CO<sub>2</sub> w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą, oraz przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe). Również jako zgodne zakwalifikowano przychody z tytułu wynajmu lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych nieprzeznaczonych do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.14 – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynieryjnych, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano tę część przychodów jako zgodną, która dotyczyła przychodów z usług utrzymania i eksploatacji zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz z udostępniania infrastruktury i instalacji przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych, tj. infrastruktury terminali i konstrukcji nośnych do załadunku, wyładunku i przeładunku towarów.

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście obrotu zaliczono:

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano tę część przychodów jako niezgodną, która dotyczyła usług napraw lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako niezgodne przychody przewozowe towarów realizowane przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki spalinowe oraz przychody uzyskane z przewozu paliw kopalnych. Również jako niezgodne zakwalifikowano przychody z tytułu wynajmu lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.14 infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynieryjnych, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano tę część przychodów jako niezgodną, która dotyczyła przychodów z usług utrzymania i eksploatacji niezelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz z udostępniania infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.

Przychody z umów z klientami stanowiły 1.469,1 mln zł obrotu zgodnego z systematyką, a pozostałe 0,7 mln zł obrotu zgodnego z systematyką stanowiły przychody z wynajmu lokomotyw elektrycznych. Wartość obrotu zgodnego z systematyką, ale prowadzonego w celu konsumpcji własnej (wyłączenia konsolidacyjne) w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- CCM 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – 180,7 mln zł;
- CCM 6.2 transport kolejowy towarów – 241,7 mln zł;
- CCM 6.14 infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – 3,6 mln zł;
- Wartość wskaźnika obrotu jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym;
- Za nieistotne uznano działalności, które generowały obrót poniżej 2% oraz nie były związane z głównymi działalnościami Grupy PKP CARGO, tj.:

- obroty związane z transportem drogowym towarów – odpowiadają za 1,5% obrotów;
- obroty związane z wynajmem powierzchni – odpowiadają za 0,1% obrotów.

Tabela 51 Udział procentowy obrotu z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2025

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników		Obrót											
Rok obrotowy (N)		2025											
Działalność gospodarcza	Kod	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności kwalifikującej się do systematyki (udział obrotu kwalifikującego się do systematyki)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna obrotu)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział obrotu zgodnego z systematyką)	Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką						Działalność wspomagająca	Działalność na rzecz przejścia	Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki
					Łagodzenie zmian klimatu	Adaptacja do zmian klimatu	Zasoby wodne i morskie	Gospodarka o obiegu zamkniętym	Zanieczyszczenie	Bioróżnorodność			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Tekst		%	mln PLN	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	0,6%	6,8	0,2%	0,2%						0,2%		0,2%
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	70,3%	1 426,2	37,7%	37,7%								46,1%
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	10,8%	36,8	1,0%	1,0%						1,0%		1,2%
<b>Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów</b>					<b>38,8%</b>								
<b>Łączny kluczowy wskaźnik wyników - obrót</b>		<b>81,6%</b>	<b>1 469,7</b>	<b>38,8%</b>	<b>38,8%</b>						<b>1,2%</b>		<b>47,5%</b>

## CapEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano nakłady inwestycyjne poniesione w 2025 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i uznanej za zgodną z Taksonomią UE w kontekście nakładów inwestycyjnych zaliczono:

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano jako zgodne nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw elektrycznych o zerowej emisji bezpośredniej CO<sub>2</sub> w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą oraz lokomotyw wykorzystujących konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe) oraz nakłady w zakresie wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano tę część nakładów jako zgodną, która dotyczyła zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych, tj. infrastruktury terminali i konstrukcji nośnych do załadunku, wyładunku i przeładunku towarów.

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych, przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście nakładów inwestycyjnych zaliczono:

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano jako niezgodne nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano tę część nakładów jako niezgodną, która dotyczyła nieelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.

Całość poniesionych nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką stanowiły zwiększenia dotyczące rzeczowych aktywów trwałych. Przedstawione zwiększenia nie były związane z nabyciem wskutek połączeń jednostek.

Wartość wskaźnika CapEx zgodnego z systematyką jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym.

Za nieistotne uznano nakłady inwestycyjne, które generowały obrót poniżej 2% oraz nie były związane z istotnymi przedsięwzięciami w Grupie PKP CARGO, tj.:

- nakłady inwestycyjne związane z samochodami osobowymi – odpowiadają za 0,1% CapEx.

Tabela 52 Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2025

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników		Nakłady Inwestycyjne											
Rok obrotowy (N)		2025											
Działalność gospodarcza	Kod	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności kwalifikującej się do systematyki (udział nakładów inwestycyjnych kwalifikujących się do systematyki)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna nakładów inwestycyjnych)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką)	Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką						Działalność wspomagająca	Działalność na rzecz przejścia	Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki
					Łagodzenie zmian klimatu	Adaptacja do zmian klimatu	Zasoby wodne i morskie	Gospodarka o obiegu zamkniętym	Zanieczyszczenie	Bioróżnorodność			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Tekst		%	mln PLN	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	80,3%	123,8	29,2%	29,2%						29,2%		35,1%
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	2,8%	11,6	2,7%	2,7%						2,7%		3,3%
<b>Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów</b>					<b>31,9%</b>								
<b>Łączny kluczowy wskaźnik wyników - nakłady inwestycyjne</b>		<b>83,1%</b>	<b>135,4</b>	<b>31,9%</b>	<b>31,9%</b>						<b>31,9%</b>		<b>38,4%</b>

OpEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano koszty operacyjne ponoszone w 2025 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i zgodnej z Taksonomią UE w kontekście kosztów operacyjnych zaliczono:

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. W szczególności zakwalifikowano jako zgodne koszty napraw i konserwacji lokomotyw elektrycznych o zerowej emisji bezpośredniej CO<sub>2</sub> w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą oraz lokomotyw wykorzystujących konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe) oraz koszty napraw wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako zgodne koszty najmu krótkookresowego lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano tę część kosztów jako zgodną, która dotyczyła utrzymania i eksploatacji zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych.

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych, przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście kosztów operacyjnych zaliczono:

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano jako niezgodne koszty napraw i konserwacji w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako niezgodne koszty najmu krótkookresowego lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano tę część kosztów jako niezgodną, która dotyczyła kosztów utrzymania i eksploatacji niezelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.

Wartość składników kosztów operacyjnych zgodnych z systematyką, w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- CCM 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – koszty napraw bieżących lokomotyw elektrycznych (47,8 mln zł) oraz wagonów nie przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych (7,7 mln zł);
- CCM 6.2. transport kolejowy towarów – koszty najmu lokomotyw elektrycznych (0,1 mln zł) oraz koszty najmu wagonów towarowych nieprzeznaczonych do transportu paliw kopalnych (3,8 mln zł);
- CCM 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – koszty utrzymania i napraw terminali przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych (0,6 mln zł).

Do pozostałych kosztów operacyjnych związanych z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych, ale niezgodnych z systematyką, lub niekwalifikujących się do systematyki zostały zaliczone takie koszty jak: utrzymanie i naprawy lokomotyw spalinowych oraz wagonów przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych, utrzymanie i naprawy infrastruktury torowej i terminali przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne, koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków

transportu samochodowego, koszty sprzątnięcia powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, niezakwalifikowany jako zgodny z systematyką najem krótkoterminowy środków trwałych.

Za nieistotne uznano koszty operacyjne, które generowały obrót poniżej 2% w Grupie PKP CARGO, tj.:

- koszty związane z samochodami osobowymi – odpowiadają za 1,1% OpEx.,
- koszty związane z transportem drogowym i flotą samochodów dostawczych – odpowiadają za 1,0% OpEx.,
- koszty związane z remontami budynków – odpowiadają za mniej niż 0,1% OpEx.

### 10.2.1. Informacje o środowisku – ESRS E1 Zmiana klimatu

**ESRS 2 SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym**

Opis strategii i modelu biznesowego znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale **10.1 INFORMACJE OGÓLNE ESRS 2**.

**ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans**

[E1.IRO-1\_01] Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale **10.1 INFORMACJE OGÓLNE ESRS 2**.

**E1-1 – Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu**

[E1-1\_01] [E1-16] W Grupie nie obowiązywał w 2025 roku plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu. Dalsze postępowanie w obszarach związanych z kwestiami klimatycznymi jest uzależnione od zapisów Planu Restrukturyzacyjnego, który będzie stanowił podstawę do określenia przyszłej strategii i kierunków działań zarówno dla Spółki, jak i całej Grupy.

**E1-2 – Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej**

W Grupie Kapitałowej PKP CARGO w 2025 roku nie obowiązywała jedna polityka związana z zarządzaniem istotnymi tematami związanymi ze zmianą klimatu. W poszczególnych spółkach zależnych funkcjonowały różnorodne regulacje wspierające zarządzanie tym zagadnieniem.

[MDR-P\_01] [E1-2\_01] Spółka PKP CARGO, zgodnie z wdrożoną *Księgą Zintegrowanego Systemu Zarządzania (Księga ZSZ)*, dąży m.in. do ograniczenia wpływu na klimat poprzez działania w kierunku transformacji energetycznej i redukcji śladu węglowego, promowania ekologicznej formy transportu, jaką jest transport kolejowy, inwestowanie w nowoczesny tabor oraz racjonalne użytkowanie surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju. Szerzej kwestie wynikające z wdrożonego w Spółce Zintegrowanego Systemu Zarządzania zostały opisane w części *E2 Zanieczyszczenia*.

Spółka komunikuje swoje wartości i zobowiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju poprzez zapisy w regulacjach udostępnianych klientom. W *Regulaminie Przewozu Przesyłek Towarowych (RPT) PKP CARGO S.A.*, określającym zasady sprzedaży usług, przyjęcia do przewozu, przewozu i wydania przesyłek towarowych, Spółka zawarła *Deklarację PKP CARGO S.A. w zakresie zrównoważonego rozwoju*. [MDR-P\_01] [MDR-P\_02] W jej ramach zobowiązuje się, między innymi, do kierowania się zasadami zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do dbania o środowisko naturalne, otoczenie społeczne i transparentność ładu korporacyjnego oraz wskazuje, że wybór transportu kolejowego, ze względu na jego niską emisyjność i energochłonność, wpisuje się w działania związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat. Spółka wyróżnia też w deklaracji oczekiwanie wobec klientów, aby prowadzona przez nich działalność wspierała wspomniane wyżej zasady i wartości.

[MDR-P\_06] W spółce PKP CARGO SERVICE wdrożono System Zarządzania Energią zgodny z wymaganiami norm ISO 50001:2018, będący częścią jej Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Polityka udostępniona jest publicznie na stronie internetowej, a dokumentacja dotycząca Systemu Zarządzania Energią jest udostępniona pracownikom w Intranecie.

[MDR-P\_01,02] [E1-2\_01] Wskazana regulacja określa sposób, w jaki spółka PKP CARGO SERVICE zarządza wykorzystaniem energii w celu poprawy wyniku energetycznego. Dokument reguluje w szczególności zasady przeprowadzenia cyklicznego przeglądu energetycznego, który stanowi podstawę do sporządzenia raportu obejmującego:

- analizę zużycia energii w kluczowych obszarach działalności,
- identyfikację znaczących użytkowników energii,
- ocenę czynników wpływających na poziom zużycia energii,
- identyfikację możliwości poprawy efektywności energetycznej,
- analizę trendów oraz porównanie wyników z wcześniejszymi okresami,
- rekomendacje działań technicznych i organizacyjnych prowadzących do redukcji zużycia energii i emisji związanych z jej wykorzystaniem.

Wyniki przeglądu energetycznego stanowią podstawę do aktualizacji celów energetycznych oraz planów działań, a także wspierają proces podejmowania decyzji dotyczących inwestycji i modernizacji infrastruktury. Raport jest również wykorzystywany do monitorowania postępów w zakresie efektywności energetycznej oraz redukcji emisji CO<sub>2</sub>.

[MDR-P\_01,02] [E1-2\_01] W spółce PKP CARGO INTERNATIONAL wdrożono Zintegrowany System Zarządzania (*Total Management System*) zgodny m.in. z normami zarządzania środowiskowego ISO 14001 oraz zarządzania energią 50001. W jego ramach firma dąży między innymi do ograniczenia wpływu na klimat poprzez działania zmierzające do transformacji energetycznej, zmniejszenia energochłonności, redukcji śladu węglowego i wdrażania ekologicznych form transportu, takich jak przewozy kolejowe. [MDR-P\_06] Treści te w szczególności opisywane są w Polityce Zrównoważonego Rozwoju i TMS, będącej częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania, która została opublikowana na stronie internetowej spółki.

[MDR-P\_03,04,05] Opisane wyżej polityki obejmują obszar operacji własnych w ramach działalności poszczególnych spółek zależnych. Za ich wdrażanie odpowiadają zarządy poszczególnych podmiotów. Spółki, w których wdrożono powyższe regulacje, nie przeprowadziły formalnych konsultacji z interesariuszami nad ich tworzeniem. Jednocześnie polityki uwzględniają interesy „cichego interesariusza”, jakim jest środowisko naturalne, poprzez działania ukierunkowane na zwiększanie efektywności energetycznej oraz redukcję zużycia energii pochodzącej z paliw kopalnych.

[MDR-P\_07,08] W pozostałych spółkach zależnych nie wdrożono regulacji dotyczących zarządzania zagadnieniami odnoszącymi się do zmiany klimatu, wykraczających poza spełnienie przepisów prawa. Spółki nie planują obecnie wdrożenia dodatkowych regulacji w tym obszarze. W średnioterminowej perspektywie czasowej planuje się dokonać przeglądu możliwości wdrożenia takich regulacji.

### E1-3 – Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej

W Grupie PKP CARGO nie funkcjonował w 2025 roku plan działań związany z adaptacją do zmiany klimatu lub jej łagodzeniem. Poszczególne spółki zależne podejmowały jednak w obszarze operacji własnych pewne działania optymalizujące zużycie energii i redukujące emisje w Zakresach 1 i 2.

[MDR-A\_01,02,03] Spółka PKP CARGO zaktualizowała *Politykę Zintegrowanego Systemu Zarządzania* poprzez wprowadzenie zapisu zobowiązującego ją do ograniczenia wpływu na klimat i do redukcji śladu węglowego.

W okresie sprawozdawczym PKP CARGO zawarło umowę na dostawę w 2026 roku 100% energii elektrycznej nietrakcyjnej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii. Umowa obejmuje także spółki PKP CARGOTABOR, PKP CARGO CONNECT, PKP CARGO TERMINALE oraz PKP CARGOTOR. W zakresie energii elektrycznej trakcyjnej Spółka zawarła umowę na zakup w 2026 roku 150 000 MWh energii pokrytej gwarancjami pochodzenia z odnawialnych źródeł energii. W 2027 roku Spółka planuje zawrzeć umowy na dostawę 100% zielonej energii elektrycznej – zarówno trakcyjnej, jak i nietrakcyjnej. [E1-3\_04] Spodziewana redukcja emisji gazów cieplarnianych nie została jednak oszacowana.

W 2025 roku Spółka produkowała energię ze źródeł odnawialnych (z kolektorów słonecznych) i planuje kontynuować ten proces w krótkiej i średniej perspektywie czasowej. W ramach wdrażania środków poprawy efektywności energetycznej, stosowała też pompy ciepła jako źródło ciepła w kilku lokalizacjach.

[MDR-A\_01,02,03] Spółka PKP CARGO SERVICE w roku raportowym kontynuowała proces modernizacji oświetlenia, zastępując tradycyjne LED-owym. Działania te będą realizowane w krótkiej i średniej perspektywie czasowej. Ponadto zgodnie z planami modernizacyjnymi realizowanymi w perspektywie stałej wyremontowano trzy lokomotywy, co przełożyło się na mniejsze zużycie oleju napędowego. Efekty tych działań w postaci mniejszego zapotrzebowania na paliwo spodziewane są w krótkiej i średniej perspektywie czasowej.

[MDR-A\_01,02,03] [E1-3\_01] Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL jest w trakcie opracowania planu dekarbonizacji, który ma zapewnić realistyczne ramy dla kontrolowanego ograniczania emisji w obszarach, na które spółka ma bezpośredni lub pośredni wpływ. W 2025 roku PKP CARGO INTERNATIONAL produkowała energię odnawialną, a w perspektywie średnioterminowej zakłada się dalszy wzrost konsumpcji energii ze źródeł odnawialnych oraz redukcję emisji GHG. Planuje się także poprawę przejrzystości i jakości danych niezbędnych do raportowania Zakresu 3.

[MDR-A\_06,07] [E1-3\_05-08] Do realizacji tych zadań nie zaplanowano znaczących nakładów finansowych.

[MDR-A 13,14] W pozostałych spółkach zależnych Grupy nie podjęto przedsięwzięć związanych z adaptacją lub łagodzeniem zmian klimatu. Dalsze planowanie działań uzależnione jest od akceptacji Planu Restrukturyzacyjnego, który stanowić będzie podstawę do opracowania kierunków działań strategicznych tak dla Spółki, jak i całej Grupy Kapitałowej.

### E1-4 – Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

[MDR-T\_14,15] [E1-4-01] W Grupie PKP CARGO w 2025 roku nie obowiązywały cele związane z łagodzeniem lub adaptacją do zmian klimatu, w tym cele redukcji emisji gazów cieplarnianych. Jednocześnie ustanowienie wymiernych, zorientowanych na wynik celów planuje w krótkiej perspektywie czasowej spółka PKP CARGO INTERNATIONAL w związku z wdrażaniem planu dekarbonizacji.

Dalsze postępowanie w obszarach związanych z kwestiami klimatycznymi, w tym wyznaczenie celów, jest uzależnione od akceptacji Planu Restrukturyzacyjnego, który stanowi podstawę do opracowania działań strategicznych dla Spółki, jak i całej Grupy Kapitałowej. [MDR-T\_16] Niemniej spółki zależne podjęły działania w celu wyznaczenia poziomu śladu węglowego, co stanowi istotny, pierwszy krok do wyznaczenia ścieżki dekarbonizacji w przyszłości. Ponadto dokonuje się stałego opomiarowania zużycia mediów, dążąc do ogólnej oszczędności zasobów.

#### E1-5 – Zużycie energii i koszyk energetyczny

[E1-5\_01-21] Grupa zmierzyła dotkliwość swoich wpływów na środowisko poprzez kontrole koszyka energetycznego. Poniższa tabela przedstawia całkowite zużycie energii Grupy w 2025 roku z podziałem na główne źródła jej pochodzenia. Dane wyrażone są w megawatogodzinach (MWh) oraz w procentowym udziale poszczególnych źródeł w całkowitym zużyciu - największy udział mają paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych oraz zużycie zakupionych lub pozyskanych z sieci energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych.

Tabela 53 Całkowite zużycie energii Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku według głównych źródeł jej pochodzenia

	Jednostka	Wielkość 2025	Wielkość 2024
1) Zużycie paliwa z węgla i produktów węglowych	MWh	10 395	16 913
2) Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych	MWh	260 554	536 975
3) Zużycie paliwa z gazu ziemnego	MWh	6 634	97 666
4) Zużycie paliwa z innych źródeł kopalnych	MWh	133	161
5) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych	MWh	436 249	514 471
<b>6) Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych (obliczone jako suma wierszy 1–5)</b>	MWh	713 965	1 166 186
<u>Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii</u>	%	99,2	99,90
<b>7) Zużycie energii ze źródeł jądrowych</b>	MWh	0	0
<u>Udział zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii</u>	%	0	0,00
8) Zużycie paliwa w przypadku źródeł odnawialnych, w tym biomasy (obejmujących również odpady przemysłowe i komunalne pochodzenia biologicznego, biogaz, wodór odnawialny itp.)	MWh	0	275
9) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł odnawialnych	MWh	5 814	868

10) Zużycie energii odnawialnej produkowanej samodzielnie bez użycia paliwa	MWh	11	37
<b>11) Całkowite zużycie energii odnawialnej i niskoemisyjnej (obliczone jako suma wierszy 8–10)</b>	MWh	5 825	1 180
<u>Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii</u>	%	0,8	0,10
<b>Całkowite zużycie energii (obliczone jako suma wierszy 6, 7 i 11)</b>	MWh	719 790	1 167 366

[MDR-T] Przedstawione w powyższej tabeli dane są zgodne z ogólną metodyką kalkulacji śladu węglowego, szczegółowo opisaną w ujawnieniu E1-6. Źródłem danych dla paliw zużywanych bezpośrednio były dane zakupowe i faktury. Dla energii odpowiadającej emisjom Zakresu 2, źródłem były wskazania liczników oraz faktury. W pozycji 10) uwzględniono energię wytworzoną samodzielnie poprzez kolektory słoneczne i pompy ciepła, przy czym nie uwzględniono energii pobranej przez pompy z sieci.

[E1-5\_21] Poniżej zaprezentowano informacje na temat energochłonności w odniesieniu do przychodów netto Grupy PKP CARGO (szczegóły dotyczące przychodów w [SKONSOLIDOWANYM SPRAWOZDANIU FINANSOWYM GRUPY, NOTA OBJAŚNIAJĄCA 2.1 ORAZ 2.3](#)). Wskaźnik obliczono, dzieląc całkowite zużycie energii przez łączne przychody netto. [E1-5\_20] Przyjęto, że cała działalność Grupy wiąże się z działalnością w sektorze o znacznym oddziaływaniu na klimat.

[E1-5\_18-19]

Tabela 54 Wskaźnik energochłonności Grupy PKP CARGO w 2025 i 2024 roku

Energochłonność na przychody netto	Rok 2025	Rok 2024	% 2025/2024
Całkowite zużycie energii w ramach działalności w sektorze Transportu na całkowite przychody netto Grupy (MWh/mln PLN)	185,75	261,72	-29%

### E1-6 – Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych

Poniżej przedstawiono wyniki kalkulacji śladu węglowego w podziale na Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3 dla poszczególnych kategorii. Poniższa tabela zawiera podsumowanie wyliczeń. Szczegółowy opis zastosowanej metodyki znajduje się w dalszej części rozdziału.

[E1-6\_01-13]

Tabela 55 Emisje gazów cieplarnianych (GHG) Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku

	Jednostka	Rok 2025	Rok bazowy 2024
<b>Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 1</b>			
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 1	Mg CO <sub>2</sub> e	75 809	126 608
Emisje brutto biogeniczne w zakresie 1	Mg CO <sub>2</sub> e	2 472	6 247
Odsetek emisji gazów cieplarnianych w zakresie 1 z regulowanego systemu handlu emisjami	%		0
<b>Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 2</b>			
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody location-based	Mg CO <sub>2</sub> e	211 408	249 434
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody market-based	Mg CO <sub>2</sub> e	329 500	350 134
<b>Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 3</b>			

Całkowite pośrednie emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 3	Mg CO <sub>2</sub> e	3 816 558	1 763 997
1 Zakupione towary i usługi	Mg CO <sub>2</sub> e	53 129	200 551
2 Dobra inwestycyjne	Mg CO <sub>2</sub> e	27 236	11 505
3 Działalność związana z paliwem i energią nieujęte w zakresie 1 lub 2	Mg CO <sub>2</sub> e	115 127	184 753
4 Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu	Mg CO <sub>2</sub> e	3 568 306	65 280
5 Odpady wytworzone w ramach operacji	Mg CO <sub>2</sub> e	-	2 343
6 Podróże służbowe	Mg CO <sub>2</sub> e	-	279
7 Dojazdy pracowników do pracy	Mg CO <sub>2</sub> e	-	4 948
8 Aktywa wyższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO <sub>2</sub> e	-	5 494
9 Transport na niższym szczeblu	Mg CO <sub>2</sub> e	-	1 223 931
11 Wykorzystanie sprzedanych produktów	Mg CO <sub>2</sub> e	52 760	64 374
13 Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO <sub>2</sub> e	-	536
<b>Całkowite emisje gazów cieplarnianych</b>			
<b>Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (location-based)+3</b>	<b>Mg CO<sub>2</sub>e</b>	<b>4 103 775</b>	<b>2 140 035</b>
<b>Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (market-based) +3</b>	<b>Mg CO<sub>2</sub>e</b>	<b>4 211 867</b>	<b>2 240 735</b>

[E1-6\_30-35] W poniższej tabeli zaprezentowano intensywność emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do przychodów netto Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. (szczegóły dotyczące przychodów w [SKONSOLIDOWANYM SPRAWOZDANIU FINANSOWYM GRUPY, NOTA OBJAŚNIAJĄCA 2.1 ORAZ 2.3](#)). Wskaźnik ten obliczono, dzieląc łączne przychody netto przez sumaryczną wielkość emisji gazów cieplarnianych, określoną metodą lokalizacyjną (location-based) oraz rynkową (market-based).

Tabela 56 Intensywność emisji gazów cieplarnianych Grupy PKP CARGO w 2025 i 2024 roku

Intensywność emisji gazów cieplarnianych na przychody netto	Rok 2025	Rok 2024	% 2025/2024
Całkowite emisje gazów cieplarnianych (metoda location-based) na przychody netto (t ekwiwalentu CO <sub>2</sub> /mln PLN)	1 059,04	479,79	121%
Całkowite emisje gazów cieplarnianych (metoda market-based) na przychody netto (t ekwiwalentu CO <sub>2</sub> /mln PLN)	1 089,51	502,36	117%

#### Opis przyjętej metodyki

[E1-6\_15] Metodyka obliczeń obejmuje Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3 emisji. Wszystkie wyliczenia przeprowadzono zgodnie z wytycznymi GHG Protocol, co zapewnia ich zgodność z międzynarodowymi standardami raportowania emisji gazów cieplarnianych.

Do obliczeń uwzględniono trzy zakresy emisji:

- Zakres 1 – emisje bezpośrednie, związane z aktywami Grupy (zakłady, siedziby, flota, maszyny).
- Zakres 2 – emisje pośrednie wynikające z zakupu energii elektrycznej, ciepłej, chłodu lub pary technologicznej.
- Zakres 3 – pozostałe emisje pośrednie, obejmujące m.in. zakup dóbr kapitałowych i usług, emisje związane z paliwami i energią, odpady, transport, dojazdy pracowników, podróże służbowe oraz użytkowanie sprzedanych produktów.

Analiza obejmuje okres obliczeniowy od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku. Jako rok bazowy dla obliczeń ustalono 2024 rok. Zakres kalkulacji obejmuje całą Grupę Kapitałową.

Metodyka obliczania śladu węglowego w Zakresie 3 na rok 2025 opiera się na zastosowaniu podstawowego równania do wyznaczania emisji  $c_f$ , które uwzględnia źródła emisji i ich współczynniki emisyjności.

$$c_f = \sum f_{i,j} a_i g_j$$

gdzie:

- $f_{i,j}$  jest współczynnikiem emisji dla określonej działalności ( $a_i$ ) i gazu cieplarnianego ( $g_i$ ),
- $a_i$  to podjęta działalność (taka jak spalanie paliw kopalnych, zużycie surowców),
- $g_j$  oznacza potencjał globalnego ocieplenia danego gazu cieplarnianego.

Z uwagi na to, że w przypadku Zakresu 3 zdecydowana większość współczynników jest wyrażona w kilogramach lub tonach ekwiwalentu dwutlenku węgla ( $\text{kgCO}_2\text{e}$  lub  $\text{tCO}_2\text{e}$ ), powyższe równanie upraszcza się do postaci:

$$c_f = \sum f_i a_i$$

Do obliczeń emisji  $\text{CO}_2\text{eq}$  zastosowano najnowsze wartości współczynnika ocieplenia globalnego (GWP) opublikowane przez IPCC w oparciu o stuletni horyzont czasowy (AR6). Współczynniki te są wykorzystywane dla emisji Zakresu 1 i Zakresu 2, a także w większości wskaźników stosowanych w Zakresie 3. W stosunku do roku 2025 zaktualizowano wskaźniki monetarne do potencjałów globalnego ocieplenia AR6 dla metanu, podtlenku azotu oraz sześciufluorku siarki, lecz nie ma to istotnego wpływu na wartość wskaźników.

#### *[E1-6\_14] Granice organizacyjne i zakresy emisji*

Emisje Grupy zostały obliczone według poniższych założeń.

W sprawozdaniu ujęto następujące spółki na podstawie danych rzeczowych i finansowych:

- PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji,
- PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.,
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.,
- CARGOTOR sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.,
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Ze względu na nieistotne emisje wynikające z działalności operacyjnej wykluczono poniższe spółki:

- Terminale Przeładunkowe Sławków Medyka sp. z o.o.,
- Transgaz S.A.,
- PKP CARGO CONNECT GmbH.

Ze względu na brak działalności operacyjnej wykluczono spółki:

- PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. w likwidacji (100%),
- ONECARGO CONNECT sp. z o.o. (100%),
- PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. (100%),
- CENTRALNY TERMINAL MULTIMODALNY sp. z o.o. (100%),
- MIĘDZYKARODOWA SPEDYCJA MIRTRANS sp. z o.o. (w likwidacji) (43,99%),
- INTERCONTAINER INTERFRIGO SA. (w likwidacji) (0.71%).

Ze względu na brak istotności wykluczono następujące spółki, w których jednostka dominująca miała udziały mniejsze lub równe 20%:

- COSCO SHIPPING Lines (Poland) Sp. z o.o. (20%) – spółka została wykluczona ze względu na charakter działalności (działalność biurowa) – w roku 2023 poniesione koszty na materiały i energie wyniosły 269 tys. zł, oznacza, iż ujęte emisje w Kategorii 15 Zakresu 3 będą poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.
- EUROTERMINAL SŁAWKÓW sp. z o.o. (9,32%) – spółka wykluczona ze względu na szacunkową wielkość emisji – wg raportu za rok 2024 spółka wydała 6 121 501,57 zł na materiały oraz energie (w rozważanym przypadku należałoby ująć

emisje wynikające z maksymalnie ok. 600 tys. zł poniesionych na energię). Zakładając dla uproszczenia zakup energii elektrycznej związanej z infrastrukturą przeladunkową przy cenie końcowej 1 zł/kWh, uzyskano szacunkowe emisje na poziomie 310 tCO<sub>2e</sub>, co stanowi poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.

- BUREAU CENTRAL DE CLEARING S.O.R.I. (1,34%) – jest to spółka biurowa, niegenerująca istotnych emisji, co w połączeniu z marginalnym udziałem pozwala na jej wykluczenie.
- RUDOPORT S.A. (1,11%) – w związku informacjami ze sprawozdania finansowego z 2023 roku ustalono, że nie zatrudniając pracowników jest to spółka techniczna niegenerująca emisji.
- IDEON S.A. (0,15%) – spółka zamieściła swoje ostatnie sprawozdanie za rok 2017 generując wówczas przepływy pieniężne na poziomie 14 mln zł. Przy udziale na poziomie 0,15% stanowi nieistotne źródło emisji poniżej 0,01%.

Grupa uwzględniła wszystkie piętnaście kategorii emisji Zakresu 3, przy czym zgodnie z metodologią ESRS, niektóre kategorie zostały uznane za nieistotne. Są one przeliczane co najmniej raz na 3 lata.

Na podstawie oceny działalności przeanalizowano wszystkie kategorie i wskazano te, które mają zastosowanie w odniesieniu do działalności Grupy:

- Kat. 1: Zakupione dobra i usługi,
- Kat. 2: Dobra kapitałowe,
- Kat. 3: Działalność związana z paliwem oraz energią (nieujęte w Zakresie 1 lub 2),
- Kat. 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu,
- Kat. 5: Odpady wytwarzane w ramach operacji,
- Kat. 6: Podróże służbowe,
- Kat. 7: Dojazdy pracowników do pracy,
- Kat.8: Aktywa wyższego szczebla będące przedmiotem leasingu,
- Kat. 9: Transport na niższym szczeblu,
- Kat. 11: Wykorzystanie sprzedanych produktów,
- Kat. 13: Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu.

Pozostałe kategorie (Kat. 10, 12, 14) nie podlegają raportowaniu, ponieważ nie odnoszą się do działalności Grupy (np. nie generują emisji w trakcie użytkowania). Jedynie w przypadku kategorii 15 zdecydowano się na wykluczenie z tytułu nieistotnych emisji spółek, w których Grupa posiada udziały.

Na podstawie wyników z roku 2024 za nieistotne uznano kategorie:

- Kat. 2: Dobra inwestycyjne (w przypadku spółek CARGOSPED, TERMINAL BRANIEWO, CARGOTOR, PKP CARGO SERVICE),
- Kategoria 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu (w przypadku spółek PKP CARGOTABOR, PKP CARGOSPED, TERMINAL BRANIEWO, CARGOTOR, PKP CARGO SERVICE),
- Kat. 5: Odpady wytwarzane w trakcie operacji,
- Kat. 6: Podróże służbowe,
- Kat. 7: Dojazdy pracowników do pracy,
- Kat. 9: Transport na niższym szczeblu,
- Kat. 13: Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu.

Całkowita wielkość wykluczeń nie przekracza 0,38% sumarycznych emisji z roku 2024. Emisje ujęte w roku 2024 w kategorii 9 uwzględniono w ramach kategorii 4.

#### *Źródła danych oraz wskaźników emisji*

Dane wykorzystane do obliczeń emisji gazów cieplarnianych pozyskano z różnych źródeł, w zależności od zakresu emisji. Podstawowymi danymi wejściowymi były informacje rzeczywiste takie jak: faktury zakupowe, dane księgowe, systemy zarządzania danymi firmowymi, dane operacyjne, a także ankiety w przypadku danych dotyczących dojazdu pracowników.

Poniższa tabela zawiera zestawienie wykorzystanych źródeł danych dla Zakresów 1, 2 oraz 3. Tabela zawiera skrócone nazwy baz danych:

- KOBiZE – Wskaźniki emisyjności dla energii elektrycznej za rok 2024, grudzień 2025 roku,
- DEFRA – Greenhouse gas reporting: conversion factors, lipiec 2025,
- AIB – European Residual Mixes Results of the calculation of Residual Mixes for the calendar year 2024, maj 2025,

- URE – Energetyka ciepła w liczbach 2024, URE, listopad 2025,
- Ecoinvent 3.12,
- Exiobase 3.8.

Dane i wskaźniki dostosowano do polskich warunków ekonomicznych i energetycznych, z uwzględnieniem różnic kursowych oraz inflacji.

Tabela 57 Źródła danych oraz wskaźników wykorzystane do obliczenia śladu węglowego

Zakres/Kategoria	Źródła danych	Bazy danych
Zakres 1	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie poszczególnych paliw ciekłych, stałych i gazowych. Wycieki czynników chłodniczych. Wydatki na zakup gazu ziemnego	DEFRA 2025, równanie stechiometryczne dla emisji ze spalania acetyleny
Zakres 2	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie energii elektrycznej, ciepłej oraz chłodu (dane fizyczne oraz finansowe)	Metoda location-based: KOBIZE (grudzień 2025), Metoda market-based: AIB (maj 2025) oraz wskaźniki dostawców
Kategoria 1: Zakupione towary i usługi	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące masy zakupionych surowców. Wyciąg z systemu księgowego obejmującego poszczególne usługi i inne wydatki niebędące surowcami	Towary: Ecoinvent 3.12 (współczynniki fizyczne), Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne), Usługi: Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne dla poszczególnych usług)
Kategoria 2: Dobra inwestycyjne	Zestawienie wydatków dla poszczególnych inwestycji i środków trwałych	Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne)
Kategoria 3: Działania związane z paliwem i energią (nieujęte w Zakresie 1 lub 2)	Dane dla Zakresu 1 i 2, uwzględniające energię dystrybuowaną do innych podmiotów	DEFRA (lipiec 2025, AIB (maj 2025), KOBIZE (grudzień 2025), URE
Kategoria 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu	Zestawienie zakupionych surowców, odległości transportowych oraz środków transportu	Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne dla usług transportowych pomocniczych) (DEFRA (lipiec 2025)
Kategoria 11: Użytkowanie sprzedanych produktów	Dane dotyczące zużycia energii elektrycznej, ciepłej oraz gazu ziemnego przez obiekty własne i partnerskie	DEFRA (lipiec 2025)

Emisje biogeniczne z tytułu spalania paliw w pojazdach wyznaczono na podstawie bazy danych DEFRA.

#### *Podejście do raportowania i ekstrapolacji danych*

Pomiar emisji Zakresu 3 opiera się na podstawie danych pochodzących z konkretnych segmentów łańcucha wartości wyższego szczebla (*upstream* - przed stworzeniem usługi) oraz niższego szczebla (*downstream* - na późniejszych etapach życia usługi).

Dane pierwotne uzyskane od dostawców i partnerów w łańcuchu wartości stanowiły 0% emisji.

#### *Polityka ponownych obliczeń*

Przyjęto politykę ponownych obliczeń emisji w roku bazowym, zgodnie z którą przeliczeń dokonuje się w sytuacji, gdy prognozowane zmiany wielkości emisji przekraczają 5%. Istotne zmiany emisji, przekładające się na konieczność ponownego przeliczenia, mogą wynikać z:

- zmian struktury organizacyjnej, takich jak zakup lub sprzedaż udziałów oraz podział organizacji,

- outsourcingu lub insourcingu aktywności skutkujących emisjami,
- zmiany metodyki kalkulacji śladu węglowego, poprawy dokładności współczynników emisji lub dokładniejszych danych o aktywnościach,
- poprawy dokładności współczynników emisji, szczególnie w kontekście śladu węglowego energii przy obliczeniach bazujących na danych rynkowych,
- identyfikacji znaczących błędów w obliczeniach.

#### Ograniczenia wynikające z przyjętej metodyki

Pomimo jasno określonych ram metodyki istnieją pewne ograniczenia obliczeniowe, które mogą wynikać z dostępności danych, jak również z niepewności naukowej (m.in. właściwości stosowanych współczynników) oraz szacunków. W przypadku wybranych kategorii Zakresu 3 zastosowano współczynniki monetarne zamiast fizycznych, zwłaszcza dla usług i dóbr kapitałowych.

Dane dotyczące emisji oraz jej intensywności nie były poddane niezależnej weryfikacji przez organ zewnętrzny.

#### E1-7 Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla

[E1-7] Grupa nie prowadzi ani nie planuje obecnie wdrożenia projektów usuwania i składowania gazów cieplarnianych w ramach operacji własnych lub takich, w których uczestniczyłaby w swoim łańcuchu wartości na wyższym lub niższym szczeblu.

#### E1-8 Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla

[E1-8] Grupa nie stosuje systemów ustalania wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla.

#### E1-9 Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem

[E1-9\_01-44] Grupa korzysta z możliwości pominięcia informacji na temat przewidywanych skutków finansowych wynikających z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/1416 z dnia 11 lipca 2025 roku, zmieniającego rozporządzenie delegowane (UE) 2023/2772 w odniesieniu do odroczenia daty rozpoczęcia stosowania wymogów dotyczących ujawniania informacji dla niektórych jednostek w Dodatku C (Dz.U. UE. L. z 2025 r. poz.1416).

## 10.2.2. Informacje o środowisku – ESRS E2 Zanieczyszczenia

### ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

[E2.IRO-1\_01] Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale **10.1 INFORMACJE OGÓLNE ESRS 2**.

#### E2-1 – Polityki związane z zanieczyszczeniem

[MDR-P\_01] [MDR-P\_02] W Grupie brak jest jednolitej polityki dotyczącej zanieczyszczeń – kwestie te są zarządzane w oparciu o przyjęte w niektórych spółkach polityki i procedury w tym zakresie. W jednostce dominującej Grupy zapobieganie zanieczyszczeniom jest elementem *Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania*. Spółka deklaruje w dokumencie dążenie m.in. do:

- ochrony środowiska naturalnego poprzez odpowiedzialne działania zapobiegające jego zanieczyszczeniu, w tym promocję i realizację ekologicznej formy przewozu towarów, jaką jest transport kolejowy,
- racjonalnego użytkowania surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- inwestowania w nowoczesny tabor kolejowy,
- podnoszenia kwalifikacji personelu świadomego swojej odpowiedzialności za jakość oferowanych usług i środowisko naturalne.

Zapisy Polityki podkreślają, że zarządzanie środowiskowe w Spółce – również w kwestii zanieczyszczeń – odbywa się zgodnie z normą [MDR-P\_04] PN-EN ISO 14001:2015-9. [MDR-P\_06] Treść Polityki jest dostępna na stronie internetowej PKP CARGO S.A. [MDR-P\_03] Dokument został przyjęty przez Zarząd Spółki, a za podejmowanie działań niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania ZSZ odpowiedzialny jest Pełnomocnik ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania. [MDR-P\_05] Zapisy regulacji były ustalane przy uwzględnieniu interesów tzw. „cichego interesariusza”, jakim jest środowisko naturalne.

[MDR-P\_02] Przyjęta Decyzją Prezesa Zarządu *Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania* zawiera między innymi wskazanie podstawowych celów w zakresie zarządzania środowiskowego. W *Zbiorze Procesów i Procedur Zintegrowanego Systemu Zarządzania*, który jest dokumentem komplementarnym do *Księgi ZSZ*, opisano poniższe procesy środowiskowe związane z zanieczyszczeniami:

- 3.1.1 Zarządzanie gospodarką wodno-ściekową,
- 3.1.2.1 Zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach,
- 3.1.2.2 Zarządzanie urządzeniami zawierającymi substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane,
- 3.1.5 Zarządzanie emisją hałasu do środowiska,
- 3.1.7 Postępowanie w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku.

[E2-1\_01] [E2-1\_03] *Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania* nie zawiera zapisów dotyczących łagodzenia negatywnych skutków związanych z zanieczyszczeniami. Kwestie eksploatacji instalacji i urządzeń powodujących emisje do środowiska w sposób minimalizujący ich wpływ na środowisko oraz monitorowania tych wpływów, działania w przypadku zdarzeń awaryjnych, postępowania z substancjami niebezpiecznymi czy wymogów środowiskowych stawianych dostawcom i usługodawcom w PKP CARGO są regulowane poprzez wymogi „Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji” *Cs.* [E2-1\_02] Zgodnie z Instrukcją komórki prowadzące remonty torów kolejowych i wymianę drewnianych podkładów kolejowych nasączonych kreoizotem lub innymi substancjami niebezpiecznymi są zobowiązane do rozpatrywania możliwości wymiany tych podkładów na elementy niezawierające substancji niebezpiecznych, jeśli jest to uzasadnione i możliwe technologicznie. Stosowanie, przechowywanie i transport niebezpiecznych substancji chemicznych i ich mieszanin są dopuszczalne pod warunkiem zastosowania zasad i środków zapewniających ochronę zdrowia i życia pracowników, ochronę przeciwpożarową budynków, obiektów budowlanych i terenu oraz ochronę środowiska naturalnego. Podstawowym zabezpieczeniem środowiska przed wyciekami substancji niebezpiecznych jest składowanie pojemników z płynnymi substancjami niebezpiecznymi na szczelnym, odpornym na działanie tych substancji podłożu, z zastosowaniem wanien ociekowych do wychwytywania wycieków oraz stosowaniem mat sorpcyjnych i sorbentów. W przypadku substancji stałych należy zastosować właściwą izolację od podłoża oraz zabezpieczenie przed wpływem warunków atmosferycznych. Jeśli przechowywane lub transportowane substancje niebezpieczne lub wyroby azbestowe są odpadami, należy dodatkowo stosować przepisy szczegółowe dotyczące postępowania z nimi.

W zakresie unikania incydentów i sytuacji awaryjnych „Instrukcja przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji” *Cs* opisuje m.in. kwestie zapobiegania i naprawy szkód w środowisku, postępowania podczas wystąpienia szkody lub ryzyka poważnej awarii oraz postępowania w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Dodatkowo procesy dotyczące postępowania w przypadkach sytuacji awaryjnych zawarto w *Zbiorze Procesów i Procedur ZSZ*, dokumencie komplementarnym do *Księgi Zintegrowanego Systemu Zarządzania*, gdzie opisano proces postępowania w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku. W przypadku incydentu zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska Spółka prowadzi nadzór nad miejscem wystąpienia awarii; powiadamiane są też odpowiednie służby mające za zadanie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.

[E2-1\_04] Wdrażane w PKP CARGO polityki związane z zanieczyszczeniami wspierają Plan działań UE „W kierunku zerowego zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby” w zakresie:

- poprawy jakości powietrza w związku z realizacją transportu kolejowego, który jest ekologiczny i zapobiega zwiększaniu poziomu zanieczyszczeń w sektorze transportu lądowego,
- zmniejszania narażenia otoczenia na hałas komunikacyjny poprzez realizację zadań związanych z wymianą żeliwnych klocków hamulcowych na kompozytowe.

[MDR-P\_03,04,05] [E2-1\_01-03] W spółkach zależnych zagadnienia dotyczące zanieczyszczeń są regulowane przez indywidualnie ustanowione wewnętrzne polityki, o różnym stopniu złożoności. W ramach prowadzonej działalności definiują one prawidłowy sposób prowadzenia procesów, a także unikania incydentów zanieczyszczeń i awarii, a jeśli te wystąpią, ograniczenia wpływu na ludzi i środowisko. Za ich wdrażanie odpowiadają zarządy poszczególnych podmiotów. Spółki, w których wdrożono powyższe regulacje, nie przeprowadziły formalnych konsultacji z interesariuszami podczas ich tworzenia. Jednocześnie polityki uwzględniają interesy „cichego interesariusza”, jakim jest środowisko naturalne poprzez działania ukierunkowane głównie na optymalizację wykorzystania zasobów, paliw i energii, co bezpośrednio przekłada się na zmniejszenie zanieczyszczeń. Opisane polityki nie zawierają zapisów dotyczących minimalizacji bądź redukcji użycia substancji potencjalnie niebezpiecznych i SVHC.

[MDR-P\_01] [MDR-P\_02] Polityka środowiskowa spółki PKP CARGO CONNECT oparta o normę PN-EN ISO 14001 odnosi się, między innymi, do tematu zanieczyszczeń powietrza. [MDR-P\_04] Celem wyrażonym w *Polityce* jest świadczenie na najwyższym poziomie jakości kompleksowych usług, przy jednoczesnym monitorowaniu i ograniczeniu wpływu organizacji na środowisko naturalne oraz stosowaniu się do zasad bezpiecznej pracy. Polityka zobowiązuje spółkę do przestrzegania wszystkich istotnych

dla środowiska wymagań prawnych, m. in. ustaw, rozporządzeń oraz obowiązków urzędowych w zakresie ochrony środowiska, systematycznej identyfikacji oraz ograniczania zagrożeń wynikających z istotnych aspektów środowiskowych, a także ograniczania emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

[MDR-P\_01] [MDR-P\_06] Ogólne założenia wynikające z przyjętego w spółce PKP CARGO INTERNATIONAL Zintegrowanego Systemu Zarządzania opisane zostały w ujawnieniu E1-2. [E2-1\_02] Polityka łagodzenia negatywnych skutków zanieczyszczenia jest realizowana poprzez przestrzeganie wytycznych określonych w wewnętrznych dyrektywach i instrukcjach operacyjnych dotyczących przestrzegania zasad ochrony środowiska.

[E2-1\_01-03] Zasady zapobiegania incydentom i sytuacjom nadzwyczajnym oraz procedury postępowania w przypadku zagrożenia środowiska są uregulowane w wewnętrznych dyrektywach, m.in. *Ochrona wód* i *Sytuacje nadzwyczajne* oraz w poszczególnych planach awaryjnych zakładów pracy. W ramach zapobiegania incydentom i sytuacjom nadzwyczajnym określono w nich zasady prawidłowej eksploatacji urządzeń powodujących emisje oraz zasady postępowania z substancjami niebezpiecznymi, w tym przechowywania lub transportu. W przypadku zagrożenia środowiska dokumenty te opisują między innymi zapobieganie i naprawę szkód w środowisku, postępowanie w przypadku wystąpienia szkód w środowisku lub ryzyka poważnej awarii infrastruktury kolejowej lub bocznicy kolejowej oraz postępowanie w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL szkoli pracowników, w tym maszynistów, w zakresie ochrony środowiska i dba o stan techniczny urządzeń i taboru. W przypadku incydentu lub awarii zagrażającej środowisku naturalnemu spółka nadzoruje miejsce awarii, informuje odpowiednie służby, których zadaniem jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz współpracuje z tymi służbami i organami ochrony środowiska.

[MDR-P\_01] [MDR-P\_06] W spółce PKP CARGOTABOR obowiązuje wewnętrzna „Instrukcja postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje”. Instrukcja odnosi się w sposób ogólny do konieczności przestrzegania przepisów ochrony środowiska, zapobiegania incydentom i łagodzenia skutków prowadzonej działalności.

[MDR-P\_01] [MDR-P\_06] Spółka PKP CARGO SERVICE, w ramach procedury PW 3-3 *Monitorowanie, pomiary i analiza danych* wynikającej z funkcjonującego w spółce Zintegrowanego Systemu Zarządzania, prowadzi monitoring i pomiary aspektów środowiskowych dotyczących emisji bezpośrednich oraz emisji pośrednich dotyczących zanieczyszczenia powietrza takich jak zużycie paliw, gazów technicznych i energii elektrycznej trakcyjnej oraz nietrakcyjnej.

[MDR-P\_13-14] W pozostałych spółkach zależnych w Grupie PKP CARGO nie funkcjonują polityki związane bezpośrednio z zanieczyszczeniami. Kwestie te są rozpatrywane w zgodzie z obowiązującymi regulacjami środowiskowymi, z naciskiem na spełnienie wynikających z nich obowiązków.

## E2-2 – Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem

[MDR-A\_01] [MDR-A\_02] Działania dotyczące zanieczyszczeń są podejmowane w Grupie PKP CARGO w obrębie poszczególnych spółek tworzących organizację. Te podejmowane przez jednostkę dominującą w Grupie [MDR-A\_03] w 2025 roku skupiły się na:

- kontynuacji procesu wymiany kotłów węglowych, pod kątem wymogów antysmogowych (wycofano z eksploatacji łącznie 6 kotłów; przepisy obligują Spółkę do pilnej wymiany 7 kotłów, 2 kolejne powinny być wyłączone z eksploatacji w krótkiej perspektywie czasowej, kolejnych 5 kotłów i 2 piece w perspektywie średnioterminowej),
- remediacji zanieczyszczeń historycznych – dla lokalizacji Żurawica kontynuacja remediacji in situ, czyli prowadzenie oczyszczania ziemi i wód gruntowych w miejscu występowania zanieczyszczeń (aplikacja biopreparatu, monitoring wolnego produktu naftowego w otworach technologicznych, szczypanie wolnej fazy produktu naftowego, badania laboratoryjne),
- remediacji zanieczyszczeń historycznych – dla lokalizacji Szczecin kontynuacja i zakończenie prac bioremediacyjnych, polegających na zraszaniu terenów zielonych gotowym biopreparatem oraz poprzez iniekcję do otworów aplikacyjnych,
- wymianie żeliwnych wstawek hamulcowych na wstawki kompozytowe w 192 wagonach,
- zmniejszeniu ilości azbestu w lokomotywach o 120 kg,
- monitorowanie konsekwencji zaistniałych incydentów w transporcie,
- dążeniu do uregulowania stanu prawnego w:
  - lokalizacji Jaworzno Szczakowa (pracowano nad operatem wodnoprawnym na odprowadzanie ścieków przemysłowych do urządzeń kanalizacyjnych; prace będą kontynuowane w 2026 roku),
  - lokalizacji Szczecin (w związku z przejściem nowej lokalizacji przeniesiono na Spółkę pozwolenie wodnoprawne, które zostało wydane dla poprzedniego użytkownika terenu).

Część opisanych działań będzie kontynuowana w krótkiej do średniej perspektywie czasowej.

[MDR-A-04] W 2025 roku nie stwierdzono konieczności zapewnienia środków zaradczych wobec osób poszkodowanych na skutek rzeczywistych negatywnych wpływów dotyczących zanieczyszczeń.

[MDR-A\_06 + MDR-A\_07 + MDR-A\_09 + MDR-A\_10 + MDR-A\_11 + MDR-A\_12] Realizacja opisanych powyżej działań nie wymagała w okresie sprawozdawczym znacznych nakładów finansowych. Jednocześnie obecnie nie planuje się tego typu wydatków.

W hierarchii łagodzenia podejmowane przez PKP CARGO działania są przypisane do klas:

- zmniejszanie zanieczyszczenia (wycofanie z użytkowania kotłów węglowych, usuwanie azbestu, wymiana wstawek hamulcowych w wagonach),
- przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów, w których wystąpiło zanieczyszczenie (remediacja zanieczyszczeń historycznych w dwóch lokalizacjach).

[MDR-A\_01-03] Spółka AWT Rekulivace, należąca do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, swój model biznesowy opiera na prowadzeniu kompleksowych usług dotyczących prac rekultywacyjnych, robót ziemnych, budowlanych, rozbiórkowych i działań projektowych. Ponadto świadczy usługi w zakresie transportu drogowego i ciężkiej mechanizacji. Obszarem prowadzonych prac jest przede wszystkim gospodarka odpadami, obejmująca ich sortowanie, recykling i utylizację. Działania te znajdują zastosowanie głównie przy rekultywacji dawnych kopalń, rewitalizacji hałd i składowisk, odtwarzaniu terenów przemysłowych, a także podczas robót ziemnych związanych z budową obiektów transportowych i wodnych oraz przy pracach rozbiórkowych. Spółka realizuje również zadania związane z budową składowisk odpadów komunalnych oraz utylizacją odpadów przemysłowych. Obejmują one m.in. transport odpadów, odkażanie zanieczyszczonych gruntów oraz przywracanie funkcji krajobrazu naruszonego działalnością wydobywczą i przemysłową. Spółka posiada Certyfikaty ISO 9001, 14001, 45001 i 50001 i zamierza w krótkiej i średniej perspektywie czasowej je odnawiać. Jej działania przypisane są do klasy „przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów” i nie wymagały znaczących nakładów finansowych.

Spółka PKP CARGOTABOR swój model biznesowy opiera o naprawę, utrzymanie i modernizację taboru kolejowego, prowadzenie napraw bieżących i okresowych wagonów towarowych i lokomotyw, a także wykonywanie przeglądów kontrolnych i okresowych, regeneracji i produkcji zespołów i podzespołów do taboru trakcyjnego i wagonowego. Prace te, przekładając się na funkcjonowanie taboru w optymalnej kondycji przy ograniczonym zużyciu surowców i materiałów, przyczyniają się do redukcji zanieczyszczeń.

Spółka PKP CARGO SERVICE w okresie sprawozdawczym wymieniła kotły opalane węglem kamiennym na systemy ogrzewania niskoemisyjnego, ponadto wdrożono do użytku 4 samochody osobowe spełniające normę EURO 6.

Spółka PKP CARGO CONNECT jest w trakcie pozyskania pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie ścieków będących mieszaniną wód opadowych i roztopowych z dróg i placów, wód opadowych z dachów oraz wód drenażowych z odwadniania podtorza na terenie Terminalu Przeładunkowego Medyka.

[MDR-A\_13-15] Pozostałe spółki zależne w Grupie PKP CARGO nie podejmowały w 2025 roku dodatkowych działań związanych z istotnymi wpływami dotyczącymi zanieczyszczeń, ograniczając się do monitoringu prawa i wypełniania obowiązków regulacyjnych.

[E2-2\_02] W 2025 roku Grupa PKP CARGO nie podejmowała działań związanych z zanieczyszczeniami w łańcuchu wartości.

### E2-3 – Cele związane z zanieczyszczeniem

[MDR-T\_01] [MDR-T\_02] W Grupie PKP CARGO cele związane z zarządzaniem środowiskowym, w tym zanieczyszczeniem, zostały przyjęte w jednostce dominującej w organizacji i wskazane w Księdze Zintegrowanego Systemu Zarządzania. [E2-3\_01] [E2-3\_02] [E2-3\_03] [E2-3\_04] Przyjęte cele w sposób pośredni odnoszą się do zapobiegania zanieczyszczeniom gleby, powietrza, wody. [E2-3\_09] [MDR-T\_12] Wynikają one z dążenia Grupy do minimalizowania wpływów na środowisko oraz bazują na obowiązujących wymogach prawnych:

1. Realizacja zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego, a w szczególności:
  - dążenie do zwiększania udziału transportu kolejowego w przewozie towarów, co przyczyni się do ograniczenia negatywnego oddziaływania towarowego transportu lądowego na klimat i środowisko,
  - dążenie do zmiany modelu wykorzystania trakcyjnej energii elektrycznej w kierunku zwiększenia udziału OZE, z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego,
  - zapewnienie bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych.
2. Dążenie do spełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej dotyczących użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ochrony klimatu i ograniczenia emisji do środowiska.
3. Uwzględnianie aspektu ochrony środowiska i klimatu w procesie wyboru nowych inwestycji, rozwiązań, zakupów i technologii.
4. Racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska przez:

- poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego,
  - zapobieganie powstawaniu odpadów i minimalizacja wytwarzania odpadów, których powstawaniu nie można zapobiegać,
  - zmniejszenie strat wody i ciepła w systemach przesyłowych poprzez termomodernizację zapleczy utrzymaniowo-naprawczych oraz dążenie do zwiększania udziału OZE w wykorzystywanej energii.
5. Wdrażanie, utrzymywanie, doskonalenie i ujednolicanie wewnętrznych zasad postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami oraz wytwarzanymi odpadami w organizacji.
  6. Edukacja i poprawa świadomości ekologicznej pracowników.

[MDR-T\_03] Cele mają charakter względny, [MDR-T\_04] dotyczą PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i [MDR-T\_05] [MDR-T\_06] [MDR-T\_18] nie wymagają określenia wartości bazowych. [MDR-T\_07] Spółka nie wskazała czasu realizacji dla przyjętych celów [MDR-T\_08] ani kamieni milowych, przyjmując, że są to działania ciągłe.

Cele związane z zanieczyszczeniami dotyczą możliwego zapobiegania zanieczyszczeniom oraz osiągnięcia pełnej zgodności prawnej w ochronie środowiska. [MDR-T\_10] Do ich wyznaczenia nie skorzystano z rozstrzygających dowodów naukowych, [MDR-T\_09] proces oparto na dokonywanych przez specjalistów ds. ochrony środowiska PKP CARGO ocenach zgodności prawnej. W ciągu roku, w systemie kwartalnym, niniejsi pracownicy zbierają informacje na temat tego, czy wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska nie przekracza dopuszczalnych norm i jest zgodne z zapisami wydanych decyzji i zgód środowiskowych, dokonują oceny posiadania wszystkich zgód i pozwoleń na korzystanie ze środowiska w stosunku do obowiązujących wymogów prawnych oraz analizują wyniki zewnętrznych i wewnętrznych kontroli i audytów, skarg złożonych przez podmioty zewnętrzne, kar nałożonych na Spółkę oraz wszelkich innych nieprawidłowości i awarii w ochronie środowiska. [MDR-T\_16] [MDR-T\_17] [MDR-T\_18] Proces ten jest wykorzystywany przez Spółkę również do monitorowania i oceny skuteczności realizacji celów. Dodatkowo po zakończeniu każdego roku sprawozdawczego Zespół ds. ochrony środowiska sporządza dokument Raport o stanie ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Stałym elementem przeglądu jest przedstawienie wymaganych do zrealizowania w kolejnych latach celów i zadań środowiskowych.

[MDR-T\_11] Cele nie były konsultowane z interesariuszami.

#### *[MDR-T\_13] Realizacja wyznaczonych celów w 2025 roku w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji*

1. Cel związany z realizacją zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego można uznać za zrealizowany. W 2025 roku nie odnotowano zdarzeń kolejowych zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych. Dla incydentu z 2024 roku, polegającego na wycieku paliwa lotniczego na torowisko, do dnia dzisiejszego nie ustalono podmiotu odpowiedzialnego za zdarzenie. W związku z wezwaniem RDOŚ Wrocław Spółka planuje wykonanie w 2026 roku badań gleby i ziemi (po uzyskaniu dostępu do infrastruktury kolejowej ze strony jej zarządcy) i opracowanie planu działań naprawczych.
2. Cel związany z dążeniem do spełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej, dotyczących użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ochrony klimatu i ograniczenia emisji do środowiska, został spełniony w pewnym zakresie – uregulowano częściowo sytuację z pozwoleńmi wodno-prawnymi, nie są to jednak wszystkie pozwolenia wymagane do osiągnięcia pełnej zgodności prawnej. Ze względu na trwający proces restrukturyzacji PKP CARGO S.A, ostateczne potrzeby w zakresie uzyskania pozwoleń wodno-prawnych ukształtują się po wyłonieniu lokalizacji, które pozostaną w strukturach Spółki, oraz po ustaleniu sposobu ich użytkowania.
3. Cel związany z racjonalnym wykorzystaniem zasobów środowiska przez poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego został zrealizowany poprzez wymianę wstawek hamulcowych (zgodnie z opisem *E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem*), co stanowi działanie chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem hałasem.

[MDR-T\_01-06,18] Ogólny kierunek działań spółek AWT Rekultivace oraz PKP CARGOTABOR zakłada kontynuację działań prowadzących do odtwarzania ekosystemów (AWT Rekultivace) lub redukcji ilości powstających odpadów (PKP CARGOTABOR). Stąd nie można mówić o charakterze celu, określaniu roku lub wartości bazowych – są to działania ciągłe. [E2-3\_01] [E2-3\_02] [E2-3\_03] [E2-3\_04] Przyjęty model biznesowy w sposób bezpośredni odnosi się do zapobiegania zanieczyszczeniom gleby, powietrza, wody.

[MDR-T\_14-15] Pozostałe spółki z Grupy PKP CARGO nie ustanowiły i nie planują obecnie wyznaczania celów związanych z zanieczyszczeniami. Spółki prowadzą monitoring wykonywanych procesów pod kątem zgodności z wymogami prawa.

## E2-4 – Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby

[E2-4\_01] [E2-4\_03,04,08] Grupa PKP CARGO w żadnym z zakładów (rozumianych jako jedna lub więcej instalacji znajdujących się w tym samym miejscu) nie przekracza parametrów emisji określonych w załączniku II do rozporządzenia nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*Rozporządzenie w sprawie Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń*).

[E2-4\_09] Dla Jednostki dominującej wielkość poszczególnych emisji do powietrza obliczono na podstawie ilości zużytych paliw i materiałów, dostępnych teoretycznych wskaźników literaturowych, wskaźników KOBiZE oraz wskaźników specyficznych pochodzących z kart charakterystyki zużywanych substancji. Jakość odprowadzanych ścieków badana jest przez certyfikowane laboratoria, z częstotliwością wymaganą w pozwoleniach wodno-prawnych oraz krajowych przepisach prawa wodnego. Informacje o wykonanych pomiarach są przesyłane lokalnym organom ochrony środowiska zgodnie z przepisami prawa. [E2-4\_10] Do gromadzenia danych na temat bezpośrednich zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza PKP CARGO wykorzystuje specjalistyczne oprogramowanie, w którym dla konkretnych adresów prowadzenia działalności zbierane są informacje o korzystaniu ze środowiska i związanych z tym emisjach. Dane o emisjach zanieczyszczeń do wody i ziemi (rowy melioracyjne) pozyskiwane są przez pracowników ochrony środowiska w poszczególnych lokalizacjach, a do Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarstw Wodnych Wody Polskie składane są stosowne oświadczenia w tej sprawie.

Szczegółowo podejście do wyliczeń emisji opisano poniżej. W przeważającej mierze poszczególne spółki wykonują pomiary emisji bazując na obliczeniach teoretycznych oraz, jeśli jest to niezbędne, na pomiarach okresowych; nie dokonuje się pomiarów bezpośrednich, gdy nie ma takiego obowiązku. Grupa nie jest w posiadaniu danych umożliwiających określić stopień niepewności.

[E2-4\_15] Największe bezpośrednie emisje do powietrza w PKP CARGO to emisje niezorganizowane oraz emisje z instalacji nieobjętych obowiązkiem wykonywania pomiarów. W pozostałych lokalizacjach Spółka nie stosuje wyników pomiarów emisji do obliczenia wielkości emisji do powietrza. Wynika to z faktu, że pomiary odzwierciedlają emisje chwilowe, jakie miały miejsce w dniu wykonywania pomiarów. Obliczenia teoretyczne, oparte na rodzaju i ilości preparatów zużytych w ciągu całego roku, pozwalają na bardziej kompleksowe odzwierciedlenie wielkości emisji rocznej. W przypadku emisji do wody i gleby podstawą są obliczenia teoretyczne.

Pozostałe spółki wykazują różne podejścia do gromadzenia danych dotyczących zanieczyszczeń. W spółce PKP CARGO CONNECT działania te opierają się na wskaźnikach i danych KOBiZE związanych z instalacjami do spalania paliw (np. olej opałowy lekki, gaz płynny) oraz instalacjami do magazynowania lub przeładunku ropy naftowej i jej pochodnych, LPG lub CNG. W PKP CARGO INTERNATIONAL przeprowadza się pomiary okresowe i na ich podstawie wykonuje się obliczenia służące do sporządzenia wymaganych prawnie raportów. W PKP CARGO TERMINALE wielkość emisji określana jest na podstawie zużycia paliw, a w CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO dane dotyczące ilości substancji zanieczyszczających powietrze pozyskuje się z *Zestawienia Emisyjnego* oraz zestawienia ilościowego zużytego paliwa, również w oparciu o bazę KOBiZE. W operacjach własnych nie stosuje się mikroplastiku, ale w czasie hamowania składów wyposażonych w kompozytowe klocki hamulcowe dochodzi do jego emitowania. Grupa nie posiada dokładnych danych liczbowych pozwalających na obliczenie lub oszacowanie masy mikroplastiku powstałej w tym procesie.

## E2-5 – Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy

[E2-5\_01-07] Grupa Kapitałowa PKP CARGO nie stosuje ani nie wytwarza substancji SVHC w którymkolwiek z prowadzonych procesów. Nie opuszczają też one w żadnej formie infrastruktury Grupy.

Organizacja nie posiada technicznych możliwości, aby podać ilości stosowanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w ramach prowadzonej działalności, klasyfikując je po głównej klasie zagrożenia. Przedstawione dane w około 70% zostały obliczone na podstawie realnie wykorzystanych materiałów. Dla pozostałej części przyjęto, że 100% nabytych w 2025 roku substancji zostało wykorzystanych.

Tabela 58 Bilans masowy wykorzystanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku

Klasa	Masa [t]	
	2025	2024
Aldehydy	0,19	0,16
Alkohole	23,71	28,18
Aminy	0,05	0,07
Benzyny, Nafta	13,39	3,00
Węglowodory aromatyczne	37,58	37,88
Węglowodory alifatyczne	27,33	32,91
Inne Związki	16,86	12,92
Estry	7,28	0,56

Kwasy organiczne i nieorganiczne	0,18	2,08
Fosforany	0,01	0,37
Ketony	2,97	4,08
Etery	0,28	0,56

Zaktualizowano w stosunku do zeszłego roku klasyfikację substancji potencjalnie niebezpiecznych ujętych w powyższej tabeli. Zmiany obejmują wyodrębnienie Amin (0,07 t) jako osobnej kategorii, włączenie kategorii Metali i tlenków metali (0,62 t) do kategorii Inne związki (wartość wzrosła z 12,30 do 12,92 t) oraz zmianę nazwy kategorii z Inne związki nieorganiczne na Kwasy organiczne i nieorganiczne. Pozostałe kategorie nie uległy zmianie.

#### E2-6 – Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

[E1-9\_01-44] Grupa korzysta z możliwości pominięcia informacji na temat przewidywanych skutków finansowych wynikających z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/1416 z dnia 11 lipca 2025 r., zmieniającego rozporządzenie delegowane (UE) 2023/2772 w odniesieniu do odroczenia daty rozpoczęcia stosowania wymogów dotyczących ujawniania informacji dla niektórych jednostek w Dodatku C (Dz.U. UE. L. z 2025 r. poz.1416).

[E2-6\_10] W 2025 roku Grupa nie odnotowała incydentów kolejowych skutkujących szkodami materialnymi, kosztami ochrony środowiska ani kosztami naprawienia szkody, w tym grzywnami lub karami nałożonymi przez organy regulacyjne lub rządowe.

### 10.2.3. Informacje o środowisku – ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym

#### ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym

[E5.IRO-1\_01] Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale **10.1 INFORMACJE OGÓLNE ESRS 2**.

#### E5-1 – Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

[MDR-P\_01,02,04,05] Grupa Kapitałowa PKP CARGO nie posiada jednolitej polityki dotyczącej wykorzystania zasobów i gospodarki o obiegu zamkniętym. Na poziomie poszczególnych podmiotów wchodzących w skład Grupy obowiązują jednak regulacje dotyczące gospodarki odpadami. Przyjęte dokumenty koncentrują się na zapewnieniu zgodności z przepisami prawa i nie odwołują się do inicjatyw stron trzecich. Ich wdrożenie uwzględnia interesy zainteresowanych stron w zakresie redukcji odpadów w środowisku lokalnym. Wszystkie opisane poniżej polityki mają charakter dokumentów wewnętrznych i nie są udostępniane stronom trzecim.

- PKP CARGO – oprócz opisanej we wcześniejszych rozdziałach *Polityki w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania*, zobowiązującej Spółkę do racjonalnego gospodarowania zasobami, wdrożono także „Instrukcję przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji” Cs. Rozdział VI Instrukcji reguluje postępowanie z odpadami oraz wprowadzanie na rynek produktów i opakowań. Instrukcja określa obowiązki gospodarujących odpadami, w tym wymogi dotyczące uzyskiwania decyzji, pozwoleń, zezwoleń i wpisów do BDO, a także zasady klasyfikowania odpadów, prowadzenia ich ewidencji i obrotu oraz przyjmowania odpadów do magazynu i ich gromadzenia. Celem Instrukcji jest ustanowienie hierarchii postępowania z odpadami, zapewnienie zgodności z przepisami krajowymi oraz określenie obowiązków pracowników w zakresie gospodarki odpadami. Za wdrożenie postanowień Instrukcji odpowiada Dyrektor Biura Infrastruktury PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.
- PKP CARGO CONNECT – w *Polityce środowiskowej* spółka zobowiązuje się do prowadzenia gospodarki odpadami w sposób proekologiczny i zgodny z wymogami prawa ochrony środowiska.
- PKP CARGO INTERNATIONAL – wdrożony w spółce Zintegrowany System Zarządzania obejmuje również zobowiązanie do zapobiegania powstawaniu odpadów, ograniczania ich ilości oraz prawidłowej gospodarki.
- PKP CARGO TERMINALE – wdrożono procedurę dotyczącą gospodarki odpadami.
- PKP CARGO TABOR – wdrożono procedurę dotyczącą gospodarki odpadami.
- PKP CARGO SERVICE – oprócz opisanego we wcześniejszych rozdziałach Zintegrowanego Systemu Zarządzania, zobowiązującego spółkę do racjonalnej gospodarki zasobami, wdrożono dokument *Zasady gospodarki odpadami w Obszarach Wykonawczych PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.*, szczegółowo regulujący zasady postępowania z odpadami wytwarzanymi przez spółkę. Dokument obejmuje informacje ogólne o odpadach, zasady ich magazynowania, transportu i przekazywania oraz ewidencji. Gospodarka odpadami jest również monitorowana w ramach Procedury PW 3-3 *Monitorowanie, pomiary i analiza danych* monitorowany jest aspekt środowiskowy jakim jest gospodarka odpadami. W ramach procedury funkcjonuje *Plan monitorowania i pomiarów środowiskowych*, który określa czynności kontrolne

i pomiarowe, osoby za nie odpowiedzialne, sposoby monitorowania oraz związane z nim terminy, w tym terminy ewidencji i sprawozdawczości odpadów wytwarzanych w spółce.

[MDR-P\_03] Odpowiedzialność za wdrażanie opisanych polityk ponoszą zarządy poszczególnych spółek.

[E5-1\_01-02] Obowiązujące w Grupie PKP CARGO dokumenty i regulacje odnoszą się do racjonalnego wykorzystania surowców, nie zawierają bezpośrednich zapisów dotyczących zwiększania udziału zasobów wtórnych oraz stosowania zasobów odnawialnych.

#### E5-2 – Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

[MDR-A\_05] W spółkach zależnych Grupy PKP CARGO nie funkcjonują plany działań dotyczące wykorzystania zasobów i gospodarki o obiegu zamkniętym. [MDR-A\_01] W 2025 roku działania spółek zależnych Grupy w tym obszarze nie wykraczały zasadniczo poza spełnienie wymogów prawnych. [MDR-A\_02,03]

Zakłada się kontynuację racjonalnego wykorzystywania zasobów, zachowanie zgodności z wymogami prawa, utrzymanie funkcjonujących procesów na możliwie wysokim poziomie oraz cykliczne odnawianie certyfikacji.

[MDR-A\_06-12] Działania te nie wiążą się ze znaczącymi nakładami finansowymi. Charakter zidentyfikowanych wpływów w obszarze gospodarki o obiegu zamkniętym nie wymaga podjęcia środków naprawczych.

#### E5-3 – Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

[MDR-T\_16-19] W Grupie PKP CARGO nie obowiązywały w 2025 roku cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy wyznaczy cele w tym obszarze.

#### E5-4 – Zasoby wprowadzane

[E5-4\_01] Podstawą działalności Grupy PKP CARGO jest transport kolejowy, dlatego kluczowymi zasobami są lokomotywy i wagony – w szczególności dla spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL – a także inne maszyny i urządzenia specjalistyczne wykorzystywane w działalności operacyjnej. Wśród pozostałych zasobów wprowadzanych znajdują się substancje i mieszaniny chemiczne, głównie smary, oleje, rozpuszczalniki i farby, niezbędne do eksploatacji taboru i prowadzenia procesów operacyjnych, oraz zasoby materiałowe, takie jak żwir i kruszywo, wykorzystywane przy remontach i utrzymaniu infrastruktury kolejowej.

[E5-4\_06] Dane przedstawione w poniższej tabeli pochodzą z faktur, systemów magazynowych lub innych wewnętrznych systemów ewidencji. Pominięto zasoby, które nie wpisywały się w przyjęte kategorie lub miały nieistotne znaczenie. [E5-4\_04] Grupa nie posiada informacji o ilościach lub wartości procentowej zasobów pochodzących z recyklingu lub które byłyby ponownie wykorzystane.

Tabela 59 Zasoby wprowadzane przez Grupę PKP CARGO w 2025 roku

Zasób	Grupa PKP CARGO	
	Ilość 2025	Jednostka
Lokomotywy elektryczne	474	Sztuki
Lokomotywy spalinowe	475	Sztuki
Wagony	44 879	Sztuki
Inne pojazdy i sprzęt specjalistyczny	611	Sztuki
Podkłady kolejowe, podrozezdnice, półzwrotnice	178	Sztuki
Szyny	1 076	Sztuki
Substancje i mieszaniny chemiczne	130	Sztuki
Materiały techniczne	130	Sztuki

Temat E-5 dotyczący zasobów wprowadzanych zidentyfikowano jako istotny w 2025 roku – w związku z tym, dane w tym zakresie zostały ujawnione po raz pierwszy w bieżącym okresie sprawozdawczym. Zestawienie nie zawiera zatem danych porównawczych za poprzedni rok obrotowy.

#### E5-5 – Zasoby odprowadzane

[E5-5\_01] Grupa dokłada wszelkich starań, aby minimalizować ilość wytwarzanych odpadów, koncentrując się na naprawach, regeneracji i ponownym wykorzystaniu dostępnych możliwych zasobów. Gdy jest to niemożliwe ze względów technicznych lub ekonomicznych, wytwarzane odpady są w pierwszej kolejności segregowane w sposób umożliwiający ich materiałowy odzysk.

[E5-5\_07-09,15]

Tabela 60 Bilans odpadów wytworzonych przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A., dane za 2024 i 2025 rok

Kategoria Odpadu	Masa całkowita [t]		Odpady niebezpieczne [t]		Odpady inne niż niebezpieczne [t]	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>a) Całkowita ilość wytworzonych odpadów</b>	229 713	31 534	1 975	2 257	227 738	29 276
<b>b) Całkowita ilość odpadów, w przypadku których uniknięto unieszkodliwiania:</b>	25 083	5 663	1 415	1 410	23 668	4 252
- Przygotowanie do ponownego użycia	1 256	1 653	1 255	1 278	1	375
- Recykling	23 603	4 010	1	132	23 602	3 877
- Inne procesy odzysku	224	0	159	0	65	0
<b>c) Ilość odpadów kierowanych do unieszkodliwiania:</b>	319	637	31	175	288	462
- Spalanie	25	160	22	160	3	0
- Składowanie	294	326	9	4	285	323
- Inne procesy unieszkodliwiania	0	151	0	11	0	139

[E5-11]

Tabela 61 Sposób zagospodarowania odpadów przez Grupę PKP CARGO w 2025 i 2024 roku

Kategoria Odpadu	Grupa PKP CARGO	
	2025	2024*
Odpady poddane recyklingowi lub innym procesom zagospodarowania	10%	-
Odpady poddane procesom unieszkodliwiania	<1%	-
Brak danych	89%	-

\*Z tytułu braku precyzyjnych danych w zakresie zagospodarowania odpadów za 2024 rok, odstąpiono od ich szacowania i prezentacji

[E5-5\_12-14] W Grupie PKP CARGO najbardziej istotne grupy odpadów stanowiły wagony (ok. 195 tys. t), które wyszły z eksploatacji, odpady pochodzące z napraw i konserwacji taboru kolejowego oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej. Za główne materiały tworzące te strumienie należy uznać żelazo i jego stopy oraz odpady niebezpieczne, takie jak oleje, smary, opakowania po produktach niebezpiecznych, sorbenty.

[E5-5\_17] Masę wytworzonych odpadów określa się za pomocą kwalifikowanych wag, *Kart Przekazania Odpadów* oraz ewidencji odpadowej w systemie BDO. Szczegółowe dane dotyczące sposobu zagospodarowania udało się ustalić jedynie dla 10% łącznej masy wytworzonych odpadów. Wynika to głównie z uwzględnienia w powyższej tabeli wagonów wyłączonych z eksploatacji i zaklasyfikowanych jako odpad, które na dzień sporządzenia raportu nie zostały jeszcze przekazane odbiorcy i nie wystawiono dla nich *Karty Przekazania Odpadów*. Ze względu na zróżnicowany model biznesowy spółek zależnych oraz różnorodność możliwych sposobów zagospodarowania odpadów nie podjęto się szacowania danych. [E5-5\_16] Grupa nie wytwarza odpadów radioaktywnych.

### 10.3. Informacje dotyczące kwestii społecznych

#### 10.3.1. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S1 Własne zasoby pracownicze

SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

[S1.SBM-3\_01] Zakresem niniejszego oświadczenia objęte są wszystkie osoby pracujące w Grupie PKP CARGO.

[S1.SBM-3\_02] W ramach własnych zasobów pracowniczych wyróżnia się dwie kategorie pracowników:

- osoby zatrudnione w oparciu o umowę o pracę – pracownicy,
- osoby niebędące pracownikami wykonujące określoną pracę lub zadania na rzecz spółek Grupy w oparciu o inne formy zatrudnienia.

[S1.SBM-3\_03] [S1.SBM-3\_11] W trakcie analizy podwójnej istotności organizacja zidentyfikowała osiem istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze, które są powiązane z indywidualnymi przypadkami i nie mają charakteru systemowego.

Zidentyfikowane w analizie rzeczywiste negatywne oddziaływania na pracowników spółki PKP CARGO wynikają przede wszystkim z trwającego procesu restrukturyzacyjnego, rozpoczętego w 2024 roku. Rzeczywisty negatywny wpływ na pracowników oceniono jako istotny w krótkiej perspektywie czasowej – w 2025 roku przeprowadzono zwolnienia grupowe. Ponadto z uwagi na sytuację finansową, Spółka realizowała z opóźnieniem wypłaty świadczeń pracowniczych, w tym należności wobec byłych pracowników. Jako istotny w krótkim i średnim terminie uznano także negatywny wpływ na pracowników poprzez małe możliwości podnoszenia kwalifikacji i rozwoju. W bieżącym okresie sprawozdawczym działania szkoleniowe skupiły się w głównej mierze na obowiązkowych szkoleniach pozwalających na zachowanie uprawnień zawodowych.

Obok wskazanych wyżej wpływów powiązanych z restrukturyzacją, analiza wykazała też istotny we wszystkich trzech perspektywach czasowych, negatywny wpływ na warunki pracy w związku z wypowiedzeniem w 2024 roku Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy obowiązującego w PKP CARGO (z zachowaniem dwuletniego okresu wypowiedzenia). Ponadto w 2025 roku zakładowy układ zbiorowy pracy wypowiedziała spółka PKP CARGO Terminale, a spółka PKP CARGOTABOR zmieniła swój zakładowy układ zbiorowy pracy m. in. poprzez tymczasową zmianę zasad funkcjonowania ZFŚS (w zakresie wysokości odpisu) i inne, modyfikujące uprawnienia pracowników w związku z prowadzonym postępowaniem restrukturyzacyjnym.

[S1.SBM-3\_05] Wymienione oddziaływania generują dla finansów Spółki istotne ryzyka potencjalnie związane z postępowaniami sądowymi, karami Państwowej Inspekcji Pracy, a także ryzyko obsługi pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń na wypłatę wspomnianych należności pracowniczych.

Grupa PKP CARGO narażona jest także na ryzyko utraty pracowników związane z występowaniem luki pokoleniowej oraz realizowaną obecnie polityką wynagrodzeń i szkoleniową (m.in. z uwagi na ograniczenia wynikające z procesu restrukturyzacji), co może przekładać się na zwiększone koszty rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników. [S1.SBM-3\_12] Zidentyfikowane ryzyka nie odnoszą się do określonych grup osób.

Jako istotne uznano także potencjalne negatywne wpływy na pracowników Grupy w obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy związane z oddziaływaniem na zdrowie i życie pracowników, co wynika bezpośrednio z charakteru stanowisk pracy na kolei. Ponadto, w związku z ograniczonym zakresem wdrożenia i znajomości *Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej* w Grupie, zidentyfikowano jeden potencjalnie negatywny wpływ w obszarze zapobiegania przemocy w miejscu pracy.

[S1.SBM-3\_04] Analiza podwójnej istotności wykazała jeden pozytywny wpływ Grupy związany z wysokim poziomem uzwiązkowienia i możliwościami współdecydowania pracowników o warunkach pracy. Przeprowadzony w trakcie analizy podwójnej istotności dialog z zainteresowanymi stronami ujawnił jednak też potencjalny negatywny wpływ wiążący się z możliwością występowania dyskryminacji ze względu na status przynależności do związku zawodowego, który uznano za istotny. Zakres współpracy ze stroną pracowniczą opisano szerzej w raporcie w ujawnieniu S1-2.

Wykaz wszystkich zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans na własne zasoby pracownicze znajduje się w rozdziale **10.1 INFORMACJE OGÓLNE ESRS 2**, w części SBM-3.

[S1.SBM-3\_06] Grupa nie zidentyfikowała w 2025 roku istotnych wpływów na pracowników, które wynikałyby z planów przejścia mających na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz zwiększenie ekologicznego i neutralnego dla ochrony klimatu charakteru działalności. [S1.SBM-3\_07-10] Grupa nie prowadzi też działalności na obszarach o zwiększonym ryzyku pracy dzieci czy pracy przymusowej lub obowiązkowej.

### S1-1 – Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi

Grupa PKP CARGO zarządza zidentyfikowanymi wpływami na własnych pracowników na podstawie regulacji wewnętrznych – są one przyjmowane bądź na poziomie całej Grupy, bądź poszczególnych spółek tworzących organizację. [MDR-P\_03] Za wdrożenia zapisów regulacji grupowych odpowiedzialność ponosi Zarząd jednostki dominującej. W przypadku dokumentów przyjętych w spółkach – odpowiedzialność za wdrożenie ponoszą zarządy tych spółek.

[S1-1\_01] [S1-1\_03-04] [MDR-P\_01] Kwestie pracownicze są we [MDR-P\_02] wszystkich spółkach Grupy adresowane przez *Kodeks etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* W części *Relacje między nami* dokument ten podkreśla zobowiązanie Grupy do przestrzegania podstawowych praw człowieka zgodnie z międzynarodowymi konwencjami, wykluczając jakiegokolwiek formy pracy przymusowej, współczesnego niewolnictwa oraz wykorzystywania pracy dzieci. Zakazane jest zatrudnianie osób poniżej 15 roku życia oraz angażowanie młodocianych (poniżej 18 r.ż.) w prace niebezpieczne, nadgodziny czy zmiany nocne.

Relacje wewnętrzne w firmie opierają się na uczciwości, otwartości, wzajemnym szacunku i zaufaniu. Grupa deklaruje równy dostęp do zatrudnienia, awansu oraz możliwości rozwoju zawodowego i osobistego, a wszelkie konflikty rozwiązywane są poprzez rzeczowy dialog. [S1-1\_11] Kodeks zabrania wszelkich form dyskryminacji wobec pracowników – ze względu na wiek, płeć, niepełnosprawność, przynależność rasową, wyznanie, orientację seksualną, narodowość, pochodzenie, działalność

polityczną lub związkową – a także molestowania. Szczególnie piętnowany jest nepotyzm, rozumiany jako wykorzystywanie pozycji zawodowej do faworyzowania członków rodziny kosztem kompetencji innych osób. Pracownicy mają obowiązek dbać o majątek spółki, korzystać z niego wyłącznie w celach służbowych, chronić poufne informacje oraz przestrzegać przepisów BHP. W kontaktach zewnętrznych wymagany jest profesjonalizm, udzielanie prawdziwych informacji oraz reagowanie na każde naruszenie etyki firmowej. Więcej informacji na temat Kodeksu, w tym zewnętrznych standardów, zakresu, współpracy z interesariuszami oraz sposobów udostępniania regulacji – znajduje się w części G1-1.

[MDR-P\_01-02] W PKP CARGO kwestie relacji z pracownikami reguluje także *Polityka Personalna*, stanowiąca zbiór standardów w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Choć część zapisów dokumentu nie uwzględnia tymczasowych zmian wynikających z procesu restrukturyzacyjnego, zgodnie z zapisami Polityki Spółka m.in.:

- dba o rozwój zawodowy swoich pracowników poprzez programy szkoleń, adaptacji zawodowej, staże oraz stypendia,
- w sposób kompleksowy podchodzi do kwestii zdrowia i bezpieczeństwa, promując kulturę bezpieczeństwa, prowadząc regularne szkolenia i badania oraz oferując świadczenia zdrowotne i socjalne dla pracowników i ich rodzin,
- utrzymuje niską rotację pracowników dzięki atrakcyjnym warunkom zatrudnienia, stałym możliwościom rozwoju oraz promocji zawodowej w ramach wewnętrznych procesów rekrutacyjnych,
- prowadzi partnerski dialog społeczny w ramach regularnej komunikacji z przedstawicielami pracowników,
- uwzględnia w codziennym działaniu kwestie uczciwych praktyk rynkowych, ochrony środowiska oraz propaguje równe traktowanie i różnorodność wśród swoich pracowników i otoczenia biznesowego.

[MDR-P\_03] Za wdrażanie zapisów Polityki odpowiada Dyrektor Biura HR. [MDR-P\_04] Dokument nie odnosi się bezpośrednio do zewnętrznych norm bądź inicjatyw, a [MDR-P\_05] jego zapisy nie były konsultowane z pracownikami. [MDR-P\_06] Dokument jest udostępniony w Intranecie Spółki.

[S1-1\_10] [MDR-P\_01-03] Dodatkowo jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO przyjęła uchwałą Zarządu Politykę Antymobbingową i Antydyskryminacyjną. Określa ona zasady przeciwdziałania zjawiskom mobbingu i dyskryminacji, w tym molestowania (również seksualnego) w miejscu pracy. Zgodnie z jej zapisami Spółka nie toleruje psychicznego, fizycznego oraz seksualnego dręczenia pracowników, jak również żadnych innych przejawów przemocy w miejscu zatrudnienia. [S1-1\_11] Pracownicy nie mogą być dyskryminowani ze względu na jakiegokolwiek kryterium, w sposób bezpośredni lub pośredni. Każdy pracownik zobowiązany jest do równego traktowania innych zatrudnionych osób. [S1-1\_13] Polityka jest również zobowiązaniem Spółki do podejmowania działań:

- prewencyjnych, mających na celu przeciwdziałanie mobbingowi i dyskryminacji, w szczególności poprzez prowadzenie polityki informacyjnej i bieżące monitorowanie stosunków społecznych panujących wśród pracowników,
- interwencyjnych, zmierzających do natychmiastowego wyeliminowania mobbingu i dyskryminacji, zniwelowania ich skutków, zapobieżenia powstaniu takich zjawisk w przyszłości oraz stosowania odpowiednich sankcji w stosunku do osób odpowiedzialnych za takie praktyki.

[MDR-P\_06] Dokument jest udostępniany pracownikom zarówno w formie papierowej, jak i w Intranecie Spółki.

[MDR-P\_01-02] W spółce PKP CARGO obowiązuje także polityka szkoleniowa *System Podnoszenia Kwalifikacji Zawodowych w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji*. Polityka obejmuje wszystkie formy podnoszenia kwalifikacji zawodowych, począwszy od szkoleń obowiązkowych przez fakultatywne, pouczenia okresowe/doraźne, po dofinansowanie kursów i studiów (również podyplomowych). Głównym celem polityki jest zapewnienie równych szans rozwoju zawodowego pracownikom, niezależnie od wieku, płci i pochodzenia, zwiększenia efektywności pracy i bezpieczeństwa (zwłaszcza w ruchu kolejowym i utrzymaniu taboru). Polityka zakłada cykliczne planowanie szkoleń w powiązaniu z bieżącymi potrzebami biznesowymi.

[MDR-P\_06] Polityka jest udostępniana wszystkim pracownikom jako odrębny dokument w Intranecie, a także w materiałach onboardingowych dla nowych pracowników.

[S1-1\_09] [MDR-P\_01-02] Kwestie wpływów związanych z bezpieczeństwem pracy są w PKP CARGO opisane w *Polityce w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania*. Dokument zobowiązuje organizację do tworzenia – w konsultacji z pracownikami – bezpiecznych i ergonomicznych warunków pracy, zapobiegania wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym zgodnie z wymaganiami prawnymi poprzez ustalanie i respektowanie procedur postępowania chroniących życie i zdrowie pracowników.

[MDR-P\_03] Za wdrożenie tej Polityki odpowiada Zarząd Spółki. [MDR-P\_04] Dokument oparty jest na wymaganiach norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-EN ISO 14001:2015-9, PN-EN/IEC 27001:2017-06 oraz PN-ISO 45001:2018-06. [MDR-P\_06] Spółka upublicznia go na swojej stronie internetowej, natomiast *Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania* jest dostępna dla pracowników w intranecie.

[S1-1\_03] [S1-1\_07] [S1-1\_08] Zagadnienia dotyczące poszanowania praw człowieka w Grupie PKP CARGO są uregulowane m.in. w *Kodeksie etyki*. W niniejszym raporcie kwestie te są szczegółowo opisane w ujawnieniu G1-1. [S1-1\_04] Przyjęte w Grupie regulacje zapewniają m.in.:

- poszanowanie godności pracowników oraz respektowanie ich uprawnień,
- zakaz mobbingu i dyskryminacji,
- równe traktowanie w zatrudnieniu,
- prawo do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy,
- prawo do wypoczynku,
- zaspokajanie socjalnych i kulturalnych potrzeb pracowników.

W poszczególnych spółkach zależnych Grupy, oprócz dokumentów obowiązujących w całej organizacji opisanych powyżej, przyjęto także inne, szczegółowe regulacje związane z obszarem pracowniczym. Wszystkie spółki wdrożyły regulacje związane z BHP. Ponadto część spółek wdrożyła polityki dotyczące zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy, m.in. w PKP CARGO INTERNATIONAL (*Zasady zapobiegania mobbingowi w spółce PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.*), PKP CARGO SERVICE (*Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna*), PKP CARGOTOR (*Polityka antymobbingowa*).

[S1-1\_06] Ewentualne naruszenia praw człowieka dotyczące pracowników własnych są w organizacji rozpatrywane zgodnie z *Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO*.

[S1-1\_05] W Spółce współpraca z pracownikami odbywa się przede wszystkim za pośrednictwem ich umocowanych przedstawicieli z organizacji związkowych – respektuje ona Konwencje MOP, *Kodeks pracy* oraz ustawodawstwo krajowe w tym zakresie. Z organizacjami związkowymi konsultowane są regulacje wewnętrzne dotyczące praw i obowiązków pracowniczych. Pomimo procesu restrukturyzacyjnego kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron, który uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji, jak również czynnik sprzyjający rozwojowi biznesowemu oraz zachowaniu miejsc pracy.

[S1-1\_12] W GK PKP CARGO w 2025 roku nie obowiązywały regulacje związane z włączeniem lub działaniami na rzecz grup szczególnie narażonych na marginalizację wśród własnych zasobów pracowniczych.

#### S1-2 – Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów

[S1-2\_01] Grupa PKP CARGO konsultuje swoje decyzje związane z istotnymi wpływami na pracowników. Jedynym reprezentantem osób zatrudnionych w kontaktach z pracodawcą są organizacje związkowe – ich znaczenie i rolę w jednostce dominującej podkreśla wysoki stopień uzwiązkowienia wśród pracowników oraz partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie przedstawiciela do Rady Nadzorczej. Współpraca z przedstawicielami pracowników dotyczy w szczególności modyfikacji regulacji obowiązujących w Spółce pod kątem oczekiwań załogi, a zarazem bieżących potrzeb oraz możliwości pracodawcy. Konsultacje obejmują m.in.:

- ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach BHP i nadzór nad SIP,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,
- udział w procedurze wymierzania kar porządkowych.

Dodatkowo, w uzgodnieniu z przedstawicielami pracowników, Spółka podejmuje inicjatywy i działania mające na celu usprawnienie oraz podnoszenie efektywności pracy z uwzględnieniem aktualnych tendencji rynkowych.

[S1-2\_02] Dialog społeczny w spółce PKP CARGO odbywa się pomiędzy Prezesem Zarządu lub upoważnionym przedstawicielem pracodawcy oraz właściwymi organami zakładowych i międzyzakładowych organizacji związkowych. [S1-2\_04] Za zapewnienie współpracy ze stroną związkową odpowiedzialność ponosi Prezes Zarządu. [S1-2\_03] Współpraca ze związkami zawodowymi jest procesem ciągłym, a rozmowy odbywają się stosownie do potrzeb pracodawcy czy w odpowiedzi na zgłaszane przez pracowników postulaty. W 2025 roku Zarząd PKP CARGO prowadził intensywny dialog z organizacjami związkowymi z tytułu podjętych działań restrukturyzacyjnych, który dotyczył przede wszystkim wdrażanej sukcesywnie reorganizacji poszczególnych obszarów zarządczych oraz przeprowadzonych zwolnień grupowych.

[S1-2\_05] Spółka nie zawarła globalnych lub lokalnych umów z przedstawicielami pracowników dotyczących poszanowania praw człowieka. [S1-2\_07] Nie wdrożono również ogólnego procesu współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi w celu uzyskania wglądu w opinie osób, które mogą być szczególnie podatne na wpływy lub zmarginalizowane, jednak wprowadzona *Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna* oraz funkcjonująca w PKP CARGO instytucja Mężów zaufania pozwala Spółce stwierdzić, jakiego typu naruszenia są zgłaszane przez pracowników.

[S1-2\_06] Skuteczność współpracy z pracownikami jest w PKP CARGO oceniana wypracowywanymi wspólnymi stanowiskami. Efektem negocjacji są porozumienia oraz uzgodnienia dotyczące regulacji pracowniczych.

Współpraca z własnymi pracownikami ma miejsce również w pozostałych spółkach zależnych Grupy PKP CARGO. We wszystkich spółkach funkcjonują związki zawodowe, z którymi konsultowane są istotne dla pracowników obszary, w tym zapisy wewnętrznych regulacji. Za współpracę ze związkami zawodowymi odpowiedzialne są właściwe organy zarządcze spółek lub wyznaczeni do tego pełnomocnicy.

### S1-3 – Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze

[S1-3\_01] Kwestie środków naprawczych związanych z istotnymi negatywnymi wpływami na pracowników w Grupie PKP CARGO są realizowane na poziomie poszczególnych spółek, które – w przypadku stwierdzenia negatywnego wpływu – opracowują środki zaradcze dostosowane do charakteru i okoliczności sytuacji.

W jednostce dominującej w zakresie negatywnego wpływu na osoby zatrudnione, dotyczącego dyskryminacji i mobbingu, obowiązuje *Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna*. Wprowadza ona procedury i środki zaradcze w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – każde naruszenie Polityki powinno być wniesione do Męża zaufania, który wstępnie je bada i może zaproponować rozwiązanie problemu. W przypadku przyjęcia propozycji przez wszystkie osoby zainteresowane Mąż zaufania sporządza raport ze sprawy dla Komisji antymobbingowej. Jeśli porozumienia nie ma, sprawą zajmuje się Komisja. Po zakończeniu postępowania sporządza ona protokół z opisem ustaleń, wnioskami i podjętymi działaniami. W protokole zamieszcza się informację o możliwości skierowania sprawy do sądu. Protokół doręczany jest wszystkim osobom zainteresowanym oraz pracodawcy.

Jeżeli sytuacja wymaga konsultacji diagnostyczno-terapeutycznej, pracownikowi przysługuje pomoc psychologa lub lekarza psychiatry na koszt pracodawcy.

[S1-3\_02] Grupa wdrożyła też regulację, w której poszczególne spółki zależne określają kanały, za pomocą których ich pracownicy mogą zgłaszać swoje wątpliwości lub potrzeby. Kwestia ta unormowana jest w *Regulaminie zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO*. Opis regulacji oraz [S1-3\_05] informacje na temat rozpatrywania skarg znajdują się w niniejszym oświadczeniu w części G1-1. [S1-3\_06] Regulamin został udostępniony pracownikom w Intranecie spółek tworzących Grupę.

[S1-3\_07] Śledzeniem i monitorowaniem zgłoszeń dla spółki PKP CARGO zajmuje się Wydział Compliance PKP CARGO, w spółkach zależnych do realizacji tego zadania wyznaczeni są Koordynatorzy ds. Compliance. Raz w roku Naczelnik Wydziału Compliance PKP CARGO raportuje do Zarządu jednostki dominującej oraz Komitetu Audytu Rady Nadzorczej kwestie związane z funkcjonowaniem *Kodeksu etyki*, podsumowując zgłoszone naruszenia Kodeksu oraz podjęte działania naprawcze. [S1-3\_08] Spółki Grupy nie wdrożyły procesów pozwalających na ocenę zaufania pracowników do kanałów zgłaszania nieprawidłowości.

[S1-3\_09] Jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO wdrożyła *Procedurę ochrony sygnalistów*. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a spółka zobowiązuje się do ich niepodejmowania. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie.

### S1-4 – Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań

W 2025 roku spółki GK PKP CARGO zarządzały działaniami dotyczącymi części istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z pracownikami.

#### Bezpieczeństwo zatrudnienia

[MDR-A\_01-06] [S1-4\_01] [S1-4\_02] W Jednostce dominującej, w odniesieniu do negatywnego wpływu wynikającego z trwającego postępowania restrukturyzacyjnego, a także przeprowadzonych w 2024 roku zwolnień grupowych, działania w okresie sprawozdawczym skupiały się na pozyskaniu środków na przysługujące zwolnionym pracownikom odprawy pieniężne oraz odszkodowania za skrócony okres wypowiedzenia. W październiku 2025 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o dokonaniu spłaty wszystkich zaległych zobowiązań pracowniczych obejmujących odprawy emerytalne i rentowe, nagrody jubileuszowe oraz ekwiwalenty za niewykorzystane urlopy. Powyższe świadczenia zostały wypłacone w kwocie należności głównej, bez odsetek. Środki przeznaczone na realizację wymienionych powyżej wypłat pochodzą z bieżącej działalności operacyjnej Spółki. Należności z tytułu zwolnień grupowych przeprowadzonych w 2025 roku wypłacono na bieżąco i zostały sfinansowane ze środków pozyskanych ze sprzedaży wagonów towarowych wyłączonych z użytku operacyjnego.

[S1-4\_06] W rezultacie tych działań ograniczono ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń, a także ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP.

W 2025 roku podejmowano także działania w celu zniwelowania ryzyka dotyczącego pożyczki z FGŚP, która pozwoliła w 2024 roku na sfinansowanie znacznej części należności powstałych w wyniku zwolnień grupowych. PKP CARGO podejmuje kroki

w kierunku obniżenia kosztów obsługi pożyczki. Spółka przygotowała również kompleksowy program wsparcia dla pracowników objętych procesem zwolnień grupowych w 2025 roku – pracownicy odchodzący z firmy mogli z niego skorzystać także po okresie wypowiedzenia. Formy wsparcia oferowane zwalnianym osobom obejmowały m.in.:

- uruchomienie dedykowanej skrzynki e-mail, na którą pracownicy mogą wysyłać pytania dotyczące zwolnień grupowych,
- możliwość skorzystania z telefonicznego wsparcia psychologicznego,
- podpisanie listów intencyjnych z firmami z branży TSL potencjalnie zainteresowanymi włączeniem odchodzących pracowników we własne procesy rekrutacji i w ich następstwie podjęcie przez nich pracy; dodatkowo Spółka zorganizowała otwarte spotkania pracowników z tymi firmami, umożliwiając uzyskanie szczegółowych informacji o ofertach (takie targi pracy zostały zorganizowane w siedzibie każdego zakładu Spółki i w sekcjach w małych miejscowościach, gdzie zgłoszono zapotrzebowanie),
- konsultacje z pracownikami ZUS oraz pośrednikiem z Urzędu Pracy i dedykowanym pośrednikiem pracy – zaprezentowanie sytuacji na lokalnym rynku zatrudnienia, aktualnie realizowanych programów oraz możliwości podniesienia lub uzupełnienia posiadanych kwalifikacji,
- opracowanie i udostępnienie odchodzącym pracownikom poradnika zawierającego wskazówki dotyczące autoprezentacji w trakcie procesu rekrutacji oraz informacje o metodach poszukiwania pracy,
- pomoc w przygotowaniu dokumentów aplikacyjnych, a także do rozmów kwalifikacyjnych poprzez ich symulacje,
- szkolenia z obsługi programów biurowych.

#### *Rokowania zbiorowe, w tym odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi*

[MDR-A\_01-04] [S1-4\_01] [S1-4\_02] W związku z wypowiedzeniem w czerwcu 2024 roku Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w okresie sprawozdawczym rozpoczęto rokowania ze Stroną Społeczną w zakresie wypracowania zapisów nowego dokumentu. Obowiązujący w Spółce ZUZP od lat kształtuje system wynagrodzeń, znacząco wpływając na strukturę kosztów. Konieczne jest dostosowanie jego postanowień do dynamiki zmian rynkowych. Oszczędności poszukiwane będą przede wszystkim w tych składnikach wynagrodzenia, które mają sporadyczny charakter i nie wpływają na poziom miesięcznego wynagrodzenia.

W lipcu 2025 roku związki zawodowe będące stroną Układu wystąpiły z inicjatywą zawarcia protokołu dodatkowego do obowiązującego ZUZP, w którym zostałyby zawarte niezbędne zmiany, dostosowujące jego postanowienia do aktualnych uwarunkowań rynku przewozowego, potrzeb pracowników i specyfiki pracy poszczególnych grup zawodowych. Rozpoczęte rokowania to wynik poszukiwania przez pracodawcę i organizacje związkowe alternatywnych możliwości w zakresie dalszej redukcji kosztów bieżących Spółki, które pozwoliłyby jednocześnie na ochronę miejsc pracy. Planuje się sfinalizowanie prac w tym zakresie w 2026 roku.

#### *Dialog społeczny, wolność zrzeszania się, istnienie rad zakładowych oraz prawa pracowników do informacji, konsultacji i uczestnictwa*

[S1-4\_03] Analiza podwójnej istotności wykazała pozytywny wpływ GK PKP CARGO związany z możliwością współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia oraz potencjalny negatywny wpływ dotyczący statusu przynależności do związku zawodowego. Dialog ze stroną społeczną w Spółce dominującej, odnoszący się także do tych wpływów, skupił się w okresie sprawozdawczym na reorganizacji poszczególnych obszarów zarządczych z uwagą na wdrażany proces koncepcji jednego Pracodawcy. W związku z tym Zakładowe Organizacje Związkowe konsultowały projekty nowych regulaminów - *Regulaminu Premiovania PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji*, *Regulaminu Pracy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji* oraz *Regulaminu Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na rok 2026*. Wobec skutecznie przeprowadzonych uzgodnień dokumenty te weszły w życie.

Jednocześnie, jak zapisano w Ustawie o związkach zawodowych, organizacje związkowe są niezależne w swojej działalności statutowej od pracodawców, dlatego PKP CARGO nie ma prawa ingerować w stosunki pomiędzy organizacją a jej członkami.

#### *Bezpieczeństwo i higiena pracy*

PKP CARGO podejmowała także w 2025 roku działania związane z potencjalnie negatywnymi wpływami na zdrowie i bezpieczeństwo pracy. Prowadzona jest stała analiza przyczyn powstawania wypadków przy pracy, a wyniki raportowane są kwartalnie do Zarządu. Co sześć miesięcy sporządzany jest szczegółowy raport BHP dla Spółki. Służby BHP systematycznie przeprowadzają kontrole i przeglądy stanowisk pracy oraz monitorują stan infrastruktury kolejowej w miejscach wykonywania pracy przez pracowników Spółki, zgłaszając zarządcom konieczność usunięcia wykrytych nieprawidłowości. Prowadzony jest również stały nadzór nad realizacją planów poprawy warunków pracy oraz organizowane są cykliczne szkolenia BHP. Działania dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy konsultowane są ze stroną społeczną.

#### *Środki zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy*

W zakresie potencjalnego negatywnego wpływu na pracowników wskutek ograniczonego zakresu wdrożenia i znajomości *Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej*, PKP CARGO poinformowało pracowników o wprowadzeniu regulacji, a jej tekst został udostępniony w formie papierowej pracownikom na stanowiskach robotniczych oraz w formie elektronicznej w firmowym intranecie.

### *Adekwatna płaca, szkolenia i rozwój umiejętności*

[S1-4\_06] Spółki zależne podejmują własne działania w odniesieniu do ryzyka utraty pracowników poprzez politykę wynagrodzeń czy szkoleniową. W 2025 roku spółka PKP CARGO rozpoczęła prace w zakresie wypracowania nowych standardów wynagradzania swoich pracowników. Celem działania jest zbudowanie nowego, ujednoliconego systemu wynagrodzeń zawierającego część motywacyjną, która będzie miała realne przełożenie zarówno na sytuację pracowników, jak i efektywność procesu przewozowego. Jego założenia są na bieżąco konsultowane ze stroną pracowniczą.

Ryzyko utraty pracowników związane z polityką szkoleniową zarządzane jest głównie poprzez wdrożenie strategii retencyjnych, łączących rozwój kompetencji i transfer wiedzy. Spółka stosuje umowy lojalnościowe powiązane ze szkoleniami oraz rozbudowany proces adaptacyjny, uwzględniający kompleksowy onboarding i szkolenia e-learningowe dla nowych pracowników.

### *Różnorodność*

[S1-4\_06] Spółka PKP CARGO kontynuowała także w okresie sprawozdawczym następujące działania związane z ryzykiem luki pokoleniowej oraz utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym:

- analiza potrzeb kompetencyjnych w kluczowych obszarach operacyjnych i planowanie zatrudnienia w perspektywie kilkuletniej,
- szkolenia od podstaw – nowozatrudnieni pracownicy mieli możliwość przejścia odpowiednich szkoleń zawodowych, których celem było zapewnienie właściwego przygotowania i wdrożenia do pełnienia kluczowych funkcji w Spółce,
- reorganizacja struktury zatrudnienia w celu dopasowania liczby pracowników w konkretnych grupach zawodowych do rzeczywistych potrzeb Spółki oraz uproszczenie procesów,
- wznowienie współpracy ze szkołami branżowymi w obszarze praktyk zawodowych jako element strategii pozyskiwania i retencji nowych kadr oraz minimalizacji luki pokoleniowej,
- polityka wynagrodzeń – rozpoczęcie prac nad bardziej nowoczesnym systemem wynagrodzeń,
- inicjatywy w ramach mentoringu, umożliwiające transfer wiedzy między pracownikami.

Działania te podejmowane były z myślą o utrzymaniu odpowiedniego poziomu kompetencji pracowników, minimalizacji ryzyk związanych z luką pokoleniową oraz kosztami rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników, a także z uwagi na dostosowanie zatrudnienia do realnych potrzeb biznesowych Spółki. Jednocześnie, aby zminimalizować ryzyko luki pokoleniowej, działania rekrutacyjne w kolejnych latach będą koncentrować się na pozyskaniu młodszych pracowników, co ma umożliwić transfer wiedzy w organizacji.

[S1-4\_08] W wyniku przeprowadzonej oceny nie zidentyfikowano istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze ani napięć między zapobieganiem takim wpływom a naciskami biznesowymi wynikającymi z praktyk operacyjnych. Kwestie związane z wpływami wynikającymi z przeprowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego oraz podejście i działania Spółki w tym zakresie zostały opisane powyżej.

[MDR-A\_05] [MDR-A\_06-12] Znaczna część opisanych działań ma charakter ciągły, wynikający z bieżącej działalności operacyjnej właściwych jednostek odpowiedzialnych za dane zagadnienie (HR, BHP). Organizacja tych obszarów pozwalająca na ustrukturyzowanie działań w odniesieniu do zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans – a co za tym idzie, ujawnianie planów, zasobów finansowych oraz informacji ilościowych i jakościowych dotyczących postępów – wymaga zakończenia procesu restrukturyzacyjnego, który wyznaczy dalsze kierunki i ramy działalności Spółki. [S1-4\_04] W PKP CARGO oraz pozostałych spółkach zależnych nie wdrożono formalnych procesów śledzenia i oceny skuteczności działań i inicjatyw w zakresie zidentyfikowanych wpływów [S1-4\_05] oraz identyfikacji potrzebnych działań. [S1-4\_19] Grupa nie przyjęła planu przejścia w stronę gospodarki neutralnej dla klimatu. W związku z tym nie raportuje się informacji o środkach łagodzenia negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze powiązanych z tego typu planem.

[S1-4\_09] Do zarządzania istotnymi wpływami na pracowników Grupa wykorzystuje zasoby własne, w tym:

- finansowe – budżety na działania w obszarze HR oraz inicjatywy związane z obszarem bezpieczeństwa pracy,
- ludzkie – biura i zespoły merytoryczne, specjalizujące się w konkretnych zagadnieniach z obszaru HR i BHP.

### S1-5 – Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

Grupa nie wyznaczyła obowiązujących w spółkach zależnych celów związanych ze wszystkimi istotnymi wpływami na pracowników.

W Spółce PKP CARGO wyznaczono cele związane z wpływami na bezpieczeństwo i higienę pracy. Są one ujęte m.in. [MDR-T\_01] w *Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania* i należą do nich przede wszystkim:

- ciągłe podejmowanie działań zmierzających do ograniczania liczby wypadków przy pracy, chorób zawodowych oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych,
- ograniczanie liczby osób pracujących w warunkach narażenia na czynniki szkodliwe, niebezpieczne i uciążliwe wraz z wnioskami zmierzającymi do usunięcia bądź ograniczenia zagrożeń,
- właściwy dobór środków ochrony zbiorowej lub indywidualnej powodujących zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia pracowników,
- poprawa warunków pracy,
- propagowanie właściwej kultury bezpieczeństwa pracy,
- podnoszenie kwalifikacji pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy,
- wdrażanie nowych norm BHP na stanowiskach pracy,
- promowanie wśród pracowników aktywności fizycznej (zajęcia sportowe, karty sportowe).

Cele związane z bezpieczeństwem i zdrowiem pracowników [MDR-T\_03] mają charakter względny i [MDR-T\_02] [MDR-T\_05] [MDR-T\_06] nie mają wyznaczonych poziomów docelowych ani wartości bazowych. [MDR-T\_07] Ich realizacja w Spółce przebiega w trybie ciągłym, a [MDR-T\_09] wyznaczenie celów opierało się na wiedzy i doświadczeniu zespołów BHP jednostki oraz zewnętrznych i wewnętrznych normach BHP. [MDR-T\_11] [S1-5\_02-03] W procesie wyznaczania celów nie uczestniczyły zainteresowane strony. [MDR-T\_12] Cele nie zmieniały się w trakcie okresu sprawozdawczego, [MDR-T\_08] spółki podejmowały jednak cele pośrednie poprzez zwiększenie liczby kontroli, terminowe usuwanie niezgodności i odprawy przedmianowe.

### S1-6 – Charakterystyka pracowników jednostki

[S1-6\_01] [S1-6\_02] [S1-6\_09] [S1-6\_13] Charakterystyka pracowników Grupy odnosi się do ośmiu spółek objętych niniejszym oświadczeniem zrównoważonego rozwoju. Na koniec 2025 roku w Grupie PKP CARGO zatrudnionych na umowę o pracę było 12 958 osób – 9 961 mężczyzn (77%) oraz 2 997 kobiet (23%).

[S1-6\_14] [S1-6\_15] Poniższa tabela prezentuje liczbę osób zatrudnionych na 31.12.2025 roku, która podawana jest w przeliczeniu na liczbę pracowników – nie na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Uwzględniono pracowników etatowych, czynnych.

Tabela 62 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku w podziale na płeć

Płeć	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji		Grupa PKP CARGO S.A.	
	2025	2024	2025	2024
Kobiety	2 156	2 517	2 997	3 443
Mężczyźni	6 220	7 269	9 961	11 291
<b>Ogółem pracownicy</b>	<b>8 376</b>	<b>9 786</b>	<b>12 958</b>	<b>14 734</b>

W Grupie nie było w 2025 roku pracowników, którzy zadeklarowali płeć inną niż mężczyzna/kobieta bądź nie zdecydowali się na ujawnienie płci.

[S1-6\_17] Liczba pracowników na dzień 31.12.2025 roku jest zgodna z liczbą pracowników raportowaną w Rozdziale **4.5 INFORMACJE DOTYCZĄCE ZATRUDNIENIA**.

[S1-6\_04] [S1-6\_05] W 2025 roku 90% pracowników Grupy było zatrudnionych w Polsce. Pozostałe 10% stanowiły osoby pracujące w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL, jedynym podmiocie w ramach Grupy PKP CARGO zatrudniającym pracowników poza granicami kraju. Pracownicy PKP CARGO INTERNATIONAL wykonują swoje obowiązki na terenie Czech, Słowenii i Węgier.

Tabela 63 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku w podziale na kraje

Kraj	Grupa PKP CARGO S.A.	
	2025	2024
Polska	11 649	13 322

Pozostałe: Czechy, Słowenia, Węgry	1 309	1 412
<b>Pracownicy ogółem</b>	<b>12 958</b>	<b>14 734</b>

[S1-6\_07] [S1-6\_09]

Tabela 64 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć

	Kobiety		Mężczyźni		Pracownicy ogółem	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji</b>						
Całkowita liczba pracowników	2 156	2 517	6 220	7 269	8 376	9 786
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	2 125	2 419	6 170	7 065	8 295	9 484
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	31	98	50	204	81	302
Liczba pracowników, którym nie gwarantuje się godzin pracy	0	0	0	0	0	0
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	2 150	2 508	6 194	7 235	8 344	9 744
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	6	8	26	34	32	42
<b>Grupa PKP CARGO S.A.</b>						
Całkowita liczba pracowników	2 997	3 387	9 961	11 347	12 958	14 734
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	2 929	3 224	9 617	10 743	12 546	13 967
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	68	170	344	597	412	767
Liczba pracowników, którym nie gwarantuje się godzin pracy	0	0	0	0	0	0
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	2 978	3 314	9 921	10 608	12 899	13 922
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	19	73	40	739	59	812

Wskaźniki rotacji

[S1-6\_11] W ciągu roku Grupa Kapitałowa odnotowała odejście 2 238 pracowników, a wskaźnik rotacji wyniósł 16,04% i został obliczony jako stosunek liczby pracowników, którzy odeszli w ciągu roku, do uśrednionej liczby zatrudnionych pracowników.

Tabela 65 Liczba pracowników, którzy odeszli z Grupy w 2025 i 2024 roku oraz wskaźnik rotacji pracowników

	2025	2024
<b>PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji</b>		
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	1 555	4 723
Wskaźnik rotacji	16,81%	36,62%
<b>Grupa PKP CARGO S.A.</b>		
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	2 238	5 752
Wskaźnik rotacji	16,04%	31,08%

[S1-6\_16] Wpływ na wysokość wskaźnika rotacji w 2025 roku miały przeprowadzone w spółce PKP CARGO w restrukturyzacji zwolnienia grupowe oraz inne odejścia naturalne pracowników (np. emerytury, rozwiązanie stosunku pracy przez pracownika).

[MDR-P\_01-03] Źródłem prezentowanych danych są wewnętrzne systemy raportowania HR oraz wewnętrzne procesy gromadzenia danych przez Grupę. Pomiar metryk nie został poddany walidacji przez dodatkowy niezależny podmiot zewnętrzny. Informacja ta dotyczy wszystkich metryk kadrowych zawartych w części S1 *Własne zasoby pracownicze*.

#### S1-8 – Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego

Wolność zrzeszania się jest jednym z podstawowych praw pracowników Grupy PKP CARGO. Zarządy poszczególnych spółek należących do Grupy są zobowiązane do współpracy ze związkami zawodowymi m.in. w zakresie wdrażania Zakładowych

Układów Zbiorowych Pracy oraz innych unormowań, które regulują warunki pracy i płacy, a także inne świadczenia przyznawane pracownikom, niezależnie od ich przynależności związkowej.

[S1-8\_01] [S1-8\_02] [S1-8\_06]

Tabela 66 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO objętych układem zbiorowym pracy oraz odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników, według krajów o znacznej liczbie zatrudnienia (w EOG), stan na 31.12.2025 roku i 31.12.2024 roku

Kraje	Odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi pracy		Odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników	
	2025	2024	2025	2024
<b>Polska</b>	99,66%	83%	100%	100%

[S1-8\_08]

Tabela 67 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników według kraju dla krajów o znaczącej liczbie pracowników (w EOG), stan na 31.12.2025 roku i 31.12.2024 roku

Grupa PKP CARGO S.A.				
Stopień pokrycia	Zakres rokowań zbiorowych		Dialog społeczny	
	Pracownicy – EOG (w przypadku państw, w których jednostka ma >50 pracowników stanowiących >10% całkowitej liczby pracowników)		Reprezentacja w miejscu pracy (tylko EOG) (w przypadku państw, w których jednostka ma >50 pracowników stanowiących >10% całkowitej liczby pracowników)	
	2025	2024	2025	2024
0-19%				
20-39%				
40-59%				
60-79%				
80-100%	Polska	Polska	Polska	Polska

[S1-8\_07] Grupa PKP CARGO nie jest stroną umów z pracownikami w sprawie reprezentacji przez Europejską Radę Zakładową (ERZ), Radę Zakładową Europejskiej Societas Europaea (SE) akcyjnej czy Radę Zakładową Societas Cooperativa Europaea (SCE).

### S1-9 – Mierniki różnorodności

[S1-9\_03] [S1-9\_04] [S1-9\_05] W ramach raportowania mierników różnorodności Grupa prezentuje dane dotyczące struktur wiekowych pracowników w podziale na trzy grupy wiekowe. W trakcie analizy podwójnej istotności Grupa zidentyfikowała istotne ryzyko dotyczące luki pokoleniowej i utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym, przekładające się na konieczność rekrutacji i przeszkolenia nowych pracowników.

Tabela 68 Struktura wiekowa pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2025 i 2024 roku

Łączna liczba pracowników w podziale na grupy wiekowe	Dane dla 2025		Dane dla 2024	
	Liczba	Odsetek	liczba	odsetek
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji				
poniżej 30 lat	562	6,7%	784	8%

od 30 do 50 lat	3 135	37,4%	3 939	40,3%
powyżej 50 lat	4 679	55,9%	5 063	51,7%
<b>Grupa PKP CARGO S.A.</b>				
poniżej 30 lat	1 009	7,8%	1 294	8,8%
od 30 do 50 lat	5 291	40,8%	6 204	42,1%
powyżej 50 lat	6 658	51,4%	7 236	49,1%

Obecnie pracownicy powyżej 50. roku życia stanowią ponad połowę wszystkich pracowników Grupy. Działania adresujące ryzyko luki pokoleniowej zostały szerzej opisane w ujawnieniu S1-4.

#### S1-10 – Adekwatna płaca

[S1-10\_01] Pracownicy zatrudnieni w Grupie otrzymują wynagrodzenie zgodnie z mającymi zastosowanie odpowiednimi wskaźnikami referencyjnymi, co oznacza, że otrzymują płacę co najmniej równą (lub wyższą) minimalnemu wynagrodzeniu krajowemu.

#### S1-14 – Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy

[S1-14\_01] W Grupie PKP CARGO nie wdrożono jednolitego Systemu Zarządzania BHP – sposób organizacji tego obszaru jest zróżnicowany i ustalany na poziomie poszczególnych spółek. Jednocześnie wszyscy pracownicy Grupy są objęci systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych lub uznanych normach i wytycznych. [S1-14\_10-11] Spółki PKP CARGO, PKP CARGO INTERNATIONAL oraz PKP CARGO SERVICE wdrożyły, w ramach Zintegrowanych Systemów Zarządzania, systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy oparte o normę ISO 45001.

[S1-14\_02] [S1-14\_03] W 2025 roku w Grupie nie zanotowano wypadków śmiertelnych w wyniku urazów i chorób związanych z pracą. [S1-14\_04] W spółkach wydarzyło się 99 wypadków ogółem, z czego najwięcej – 38 – w jednostce dominującej. [S1-14\_05] Wskaźnik wypadkowości wyniósł w 2025 roku 4,49.

Tabela 69 Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A., dane za 2025 i 2024 rok

Kategoria	Dane dla 2025		Dane dla 2024	
Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych i (lub) uznanych standardach lub wytycznych	100%	Odsetek	100%	odsetek
Liczba ofiar śmiertelnych z powodu urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą	0	Liczba	1	liczba
Liczba i wskaźnik możliwych do zarejestrowania urazów związanych z pracą wśród pracowników:				
Liczba	99	Liczba	125	liczba
Wskaźnik	4,49	Średnia liczba na milion przepracowanych godzin	4,61	Średnia liczba na milion przepracowanych godzin

[MDR-M-01-03] Wszystkie spółki Grupy raportują kwestie BHP zgodnie z obowiązującymi przepisami. W jednostce dominującej wyniki analizy przyczyn wypadków są raportowane kwartalnie do Zarządu. Co pół roku sporządzany jest szczegółowy raport BHP. Źródłem prezentowanych danych jest raport z podsumowaniem statystyk dotyczących incydentów bezpieczeństwa przygotowywany dla całej Grupy przez zespół BHP spółki PKP CARGO. Dane są zbierane kwartalnie oraz w ramach podsumowania rocznego. Dane nie podlegają zatwierdzeniu przez zewnętrzne organy inne niż dostawca usług atestacyjnych. Wskaźnik urazów związanych z pracą obliczono zgodnie z wytycznymi ESRS, dzieląc odpowiednią liczbę przypadków przez łączną liczbę godzin przepracowanych przez pracowników stanowiących własne zasoby pracownicze i mnożąc przez 1 000 000.

#### S1-17 Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw

[S1-17\_03] W 2025 roku za pomocą wewnętrznych kanałów do zgłaszania wątpliwości wpłynęły dwie skargi – po jednej do PKP CARGO INTERNATIONAL oraz PKP CARGO CONNECT. [S1-17\_04] Żadna skarga nie została zgłoszona do krajowych punktów kontaktowych ds. Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych.

[S1-17\_01-02] W okresie sprawozdawczym w Grupie PKP CARGO nie odnotowano przypadków dyskryminacji czy molestowania. [S1-17\_07] [S1-17\_08-12] Nie zgłoszono także poważnych incydentów dotyczących praw człowieka związanych z pracownikami.

[MDR-P-01-03] Źródłem raportowanych danych na temat incydentów i skarg zgłaszanych przez pracowników są rejestry prowadzone zgodnie z procedurami wewnętrznymi odpowiednich jednostek organizacyjnych, odpowiedzialnych za obszar Compliance w poszczególnych spółkach. Dane nie zostały poddane walidacji przez dodatkowy niezależny podmiot zewnętrzny.

## 10.4. Informacje związane z ładem korporacyjnym –ESRS G1 Postępowanie w biznesie

### G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna

[G1-1\_01] Kwestie związane z kulturą organizacyjną, w szczególności z etyką, poszanowaniem godności oraz przeciwdziałaniem nadużyciom, są adresowane na poziomie zarządczym poprzez przyjmowanie i stosowanie wewnętrznych regulacji. W ramach kultury korporacyjnej promowane są takie wartości jak uczciwość, odpowiedzialność, transparentność, poszanowanie praw człowieka, brak tolerancji dla dyskryminacji, przemocy i molestowania oraz odpowiedzialne zachowania w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych.

Kwestie dotyczące postępowania w biznesie, w tym w odniesieniu do obszaru compliance, są nadzorowane i cyklicznie omawiane przez organy zarządcze. Compliance Officer (Naczelnik Wydziału Compliance) raportuje kwartalnie, do Prezesa Zarządu i Przewodniczącego Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, dane dotyczące liczby zgłoszonych w Grupie nieprawidłowości. Ponadto wspomniany Komitet i Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymują raz w roku raport w zakresie funkcjonowania kluczowych regulacji wewnętrznych, który obejmuje podsumowanie zgłoszonych naruszeń w GK oraz działań naprawczych podjętych w związku ze stwierdzonymi naruszeniami.

[G1.MDR-P\_01] [MDR-P\_02] Polityki Grupy PKP CARGO odnoszące się do istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z postępowaniem w biznesie i kulturą korporacyjną, zidentyfikowanych w trakcie analizy podwójnej istotności, to:

- w zakresie wpływów związanych z zarządzaniem relacjami z dostawcami, w tym praktyk płatniczych:
  - *Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.*,
  - *Kodeks etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.*,
- w zakresie ochrony sygnalistów każda ze spółek przyjęła stosowne regulacje wypełniające zapisy ustawy; w jednostce dominującej wdrożono *Procedurę zgłaszania naruszeń i ochrony sygnalistów w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji*,
- w zakresie zgłaszania nieprawidłowości *Regulamin Zgłaszania Nieprawidłowości i nadużyć*, przyjęty w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A.

[MDR-P\_01] *Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* określa fundamenty relacji pomiędzy Grupą a jej partnerami biznesowymi, która obejmuje standardy związane z etyką w biznesie, prawami pracowniczymi i prawami człowieka oraz poszanowaniem środowiska naturalnego. Do grona partnerów biznesowych Grupa zalicza dostawców, wykonawców, podwykonawców i klientów, którzy współpracują z organizacją w celu osiągnięcia obustronnych korzyści gospodarczych. Kodeks nakłada na dostawców obowiązek m.in. zapobiegania konfliktom interesów, wprowadzenia zasady braku tolerancji dla korupcji, przestrzegania praw człowieka i praw pracowniczych, przeciwdziałania dyskryminacji i mobbingowi oraz zagwarantowania swoim pracownikom uczciwych warunków pracy. [MDR-P\_04] Dodatkowo zapisy regulacji zobowiązują partnerów do przestrzegania praw człowieka ujętych w *Uniwersalnej deklaracji praw człowieka, Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka oraz Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy* dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy. Spółki Grupy zobowiązują partnerów biznesowych do przestrzegania *Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych* w nowo zawieranych lub aneksowanych umowach czy porozumieniach.

[MDR-P\_01] Kodeks etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. stanowi deklarację Grupy do budowy relacji z dostawcami w oparciu o obustronne zaufanie, profesjonalizm, wzajemne poszanowanie i odpowiedzialność za działania. Kodeks jest zobowiązaniem Grupy do rzetelnego przygotowywania postępowań zakupowych i troski o to, aby każdy ubiegający się o współpracę miał równy dostęp do informacji. Grupa podkreśla w dokumencie dochowanie należytej staranności przy podpisaniu umów z dostawcami oraz zaangażowanie w prawidłowy przebieg realizacji współpracy, zgodnie z harmonogramem. [MDR-P\_04] Zapisy Kodeksu etyki opierają się na prawach człowieka ujętych w Powszechnej Deklaracji Praw Człowieka, z uwzględnieniem praw zawartych w Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka oraz wydanej w 1998 roku Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy.

[MDR-P\_03] Za wdrożenie postanowień kodeksów odpowiedzialność ponosi Zarząd PKP CARGO S.A. [MDR-P\_06] Dokumenty są jawne i udostępnione na stronie internetowej organizacji. Dodatkowo w treści umów z dostawcami spółki Grupy odwołują się do zapisów Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych oraz zamieszczają link do dokumentu w Internecie. [MDR-P\_05] Kodeks etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. był w trakcie przygotowywania konsultowany przez jednostkę dominującą ze spółkami zależnymi. Grupa nie prowadziła konsultacji przy opracowywaniu Kodeksu Postępowania dla

Partnerów biznesowych. [G1-1\_02] [G1-1\_05] Spółki Grupy umożliwiają interesariuszom zgłaszanie nieprawidłowości na podstawie zarówno obowiązujących w całej organizacji polityk, jak i regulacji przyjętych w poszczególnych spółkach. Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. kompleksowo opisuje metody przekazywania informacji o naruszeniach jego postanowień, ochronę sygnalistów oraz sposób rozpatrywania zgłoszeń. Zgodnie z jego zapisami osoba chcąc zgłosić naruszenie w danym obszarze może złożyć anonimowo, za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego lub imiennie, zawiadomienie o naruszeniu Kodeksu do Rzecznika Etyki PKP CARGO lub Koordynatora ds. Compliance spółki zależnej, której zgłoszenie dotyczy. Dane kontaktowe dotyczące zgłoszeń znajdują się na stronie internetowej każdej ze spółek. Wybierając anonimowy kanał zgłoszeniowy, sygnalista ma gwarancję całkowitej anonimowości, gdyż kanał ten jest obsługiwany przez podmiot zewnętrzny, a dialog prowadzony za pomocą kodu PIN.

Podczas rozpatrywania zawiadomienia Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance, ma prawo dostępu do informacji i dokumentów spółki niezbędnych do wyjaśnienia sprawy. Uprawniony jest też do wstępu na teren nieruchomości danej spółki, a jego działanie odbywa się w każdym przypadku z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych.

Wobec sygnalistów zgłaszających uzasadnione podejrzenie zaistnienia nieprawidłowości, którzy dokonują ujawnienia w dobrej wierze, nie są podejmowane żadne działania odwetowe.

[G1-1\_02] Kwestie naruszeń Kodeksu etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. są zgłaszane na podstawie Regulaminu zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO. Regulamin opisuje dostępne dla pracowników i pozostałych interesariuszy sposoby przekazywania informacji tożsame z rozwiązaniami zaprezentowanymi w Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych. Dodatkowymi instrumentami do zgłaszania zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki są dedykowana linia telefoniczna, skrzynka mailowa oraz specjalny formularz zgłoszeniowy, do których ścieżka dostępu opisana jest na stronie internetowej Grupy. Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance, po otrzymaniu zawiadomienia o naruszeniu wprowadza je niezwłocznie do Rejestru zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki. Następnie dokonuje wstępnej analizy zawiadomienia. Oceniając wiarygodność zarzutów, może podjąć decyzję o wszczęciu postępowania sprawdzającego. Podczas rozpatrywania zawiadomienia ma on prawo dostępu do informacji i dokumentów spółki, w której jest zatrudniony, jak również jej nieruchomości (budynków) niezbędnych do wyjaśnienia sprawy, z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych. Postępowanie sprawdzające winno być zakończone w najkrótszym możliwym czasie od dnia uzyskania informacji o naruszeniu Kodeksu etyki, nie dłuższym niż 3 miesiące od dnia potwierdzenia otrzymania zgłoszenia. W szczególnych przypadkach termin ten może zostać wydłużony do sześciu miesięcy.

[G1-1\_06-07] Jednostka dominująca w GK PKP CARGO wprowadziła także *Procedurę ochrony sygnalistów*. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a Spółka zobowiązuje się do ich niepodejmowania. Zgodnie z wymogiem ustawowym dokument był konsultowany ze stroną społeczną. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie.

[G1-1\_03] [G1-1\_04] Obowiązująca w okresie raportowym w PKP CARGO S.A. Polityka antykorupcyjna i prezentowa nie odnosiła się do Konwencji Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji. W 2025 roku prowadzono prace w zakresie wdrożenia w Grupie Polityki antykorupcyjnej GK PKP CARGO oraz Procedury antykorupcyjnej GK PKP CARGO. Polityka zostanie udostępniona partnerom biznesowym Grupy, natomiast procedura jako dokument bardziej szczegółowy, będzie określać prawa i obowiązki pracowników w przeciwdziałaniu korupcji. Nowe regulacje zapewnią zgodność z Konwencją. Planuje się wdrożenie ich w pierwszym półroczu 2026 roku. [G1-1\_08] W Grupie nie istnieją dodatkowe procedury badania incydentów związanych z korupcją i przekupstwem.

[MDR-P\_07-08] Organizacja nie wdrożyła polityk w zakresie zaangażowania politycznego i działalności lobbingsowej – w 2025 roku Grupa Kapitałowa i jej spółki zależne nie prowadziły takiej działalności. Nie ma obecnie planów na wdrożenie tego typu regulacji.

[G1-1\_10] Spółki Grupy nie przyjęły polityk szkoleniowych dotyczących postępowania w biznesie. W jednostce dominującej konieczność realizacji szkoleń w tym obszarze wynika z *Polityki antykorupcyjnej i prezentowej PKP CARGO S.A.* oraz *Kodeksu etyki GK PKP CARGO*. Szkolenia prowadzone są zarówno dla pracowników, jak i kadry zarządzającej. Naczelnik Wydziału Compliance raportuje kwartalnie do Prezesa Zarządu PKP CARGO oraz Przewodniczącego Komitetu Audytu Rady Nadzorczej dane za całą Grupę dotyczące liczby przeprowadzonych szkoleń oraz działań edukacyjno-komunikacyjnych z zakresu compliance. Ponadto wskazane organy zarządcze otrzymują raport roczny z podsumowaniem działań w tym obszarze. Regulacje wewnętrzne wskazują na obligatoryjne uczestnictwo w szkoleniach, nie precyzują jednak ich częstotliwości. Jest ona zależna od dostępności pracowników oraz zasobów Wydziału.

## G1-2 – Zarządzanie relacjami z dostawcami

[G1-2\_01] W Grupie PKP CARGO nie obowiązywały w 2025 roku polityki dotyczące zapobiegania opóźnieniom w płatnościach. W jednostce dominującej w Grupie funkcjonuje Instrukcja obiegu dokumentów księgowych oraz Polityka Zarządzania Płynnością, które opisują procedury mające na celu odpowiedni obieg i skierowanie do płatności dokumentów w terminie umożliwiającym jego uregulowanie w ustalonym terminie płatności. [MDR-P\_07-08] Spółka znajduje się nadal w postępowaniu sanacyjnym, które nakłada szereg obostrzeń dotyczących regulowania zobowiązań. Spółka nie ma m.in. możliwości

regulowania zobowiązań, które powstały przed otwarciem postępowania sanacyjnego, a jednocześnie musi regulować zobowiązania posanacyjne jako jeden z warunków prowadzenia postępowania sanacyjnego zgodnie z prawem restrukturyzacyjnym.

Wśród spółek zależnych PKP CARGO INTERNATIONAL przyjęło regulację, zgodnie z którą płatności w spółce mają być uregulowane w czasie 30 dni – zapisy dokumentu nie wprowadzają rozróżnienia pod względem wielkości kontrahentów.

[G1-2\_02] Spółka PKP CARGO minimalizuje ryzyka w łańcuchu dostaw poprzez wdrożone i aktualizowane plany zakupowe oraz monitoring realizacji kontraktów zakupowych. Prowadzone przez Spółkę postępowania zakupowe uwzględniają efekty społeczne, środowiskowe i gospodarcze, jeżeli są one możliwe do osiągnięcia z uwagi na przedmiot zamówienia. Uzyskiwanie efektu środowiskowego realizowane jest poprzez dobór asortymentu przedmiotu zamówienia, który ogranicza ilość konsumowanej energii oraz jest dostosowany do europejskich norm w zakresie emisji zanieczyszczeń czy hałasu. Kryteria oceny ofert zawsze mają na celu obiektywny wybór wykonawców i maksymalną konkurencyjność procesu. Każdorazowo Spółka bada również ewentualne przesłanki do wykluczenia wykonawcy pod kątem niespełniania warunków udziału w postępowaniu.

Spółka monitoruje zgodność realizacji zamówienia z warunkami określonymi w postępowaniu i prowadzi bieżącą komunikację z wykonawcami umożliwiającą reagowanie na ewentualne odstępstwa. Realizacja zamówienia każdorazowo zakończona jest przygotowaniem karty oceny wykonawcy. Wynik oceny przekazywany jest wykonawcy.

Podejście spółek Grupy do relacji z dostawcami i wpływu łańcucha dostaw na kwestie zrównoważonego rozwoju kształtowane jest na podstawie *Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* Dokument w niniejszym oświadczeniu został zaprezentowany w części G1-1. Kodeks opisuje również podejście organizacji do kryteriów społecznych i środowiskowych, odnosząc się szczegółowo do wymagań wobec dostawców związanych z:

- prawami człowieka,
- zdrowiem i bezpieczeństwem pracowników,
- przeciwdziałaniem mobbingowi i dyskryminacji,
- uczciwymi warunkami pracy i wynagradzania,
- zakazem korzystania z pracy dzieci i pracy przymusowej,
- wolnością zrzeszania się,
- odpowiednią gospodarką odpadami i redukcją emisji gazów cieplarnianych,
- identyfikacją zagrożeń środowiskowych i opracowaniem środków zapobiegawczych.

[G1-2\_03] W postępowaniach zakupowych, które wiążą się z odbiorem odpadów, PKP CARGO wymaga, by wykonawca posiadał stosowne zezwolenia środowiskowe na ich odbiór, przetwarzanie i transport. Analogiczne działania Spółka realizuje w postępowaniach na sprzedaż odpadów, np. złomu, przepracowanego oleju i wraków taboru. Oferenci, którzy nie udokumentują posiadania zezwoleń, są wykluczeni z postępowania. We wszystkich prowadzonych postępowaniach Spółka weryfikuje też, czy dostawcy nie są objęci sankcjami, ograniczeniami ekonomicznymi, finansowymi, handlowymi oraz administracyjnymi, wynikającymi z powszechnie obowiązujących przepisów prawa w związku z wojną w Ukrainie.

#### G1-5 – Wpływ polityczny i działalność lobbingowa

[G1-5\_01-11] W okresie sprawozdawczym Grupa PKP CARGO oraz wchodzące w jej skład spółki nie prowadziły działalności lobbingowej. Grupa nie przekazała finansowania na cele polityczne.

#### G1-6 – Praktyki płatnicze

[G1-6\_02-03] W okresie sprawozdawczym spółka PKP CARGO nie stosowała standardowych warunków płatności w umowach z dostawcami, a transakcje handlowe nie były klasyfikowane według kategorii dostawców. W zakresie praktyk płatniczych wobec kontrahentów Spółka podejmuje działania, aby maksymalnie zbalansować rotacje zobowiązań oraz należności. Stosowane są różne terminy płatności zależne od indywidualnie wynegocjowanych warunków. Maksymalny termin płatności, jaki jest stosowany w umowach, wynosi 60 dni. W pozostałych spółkach Grupy stosuje się różne terminy płatności. Ponadto, spółki Grupy nie wdrożyły formalnych procedur monitorowania opóźnień w płatnościach w stosunku do dostawców będących małymi i średnimi przedsiębiorstwami (MŚP).

[MDR-M] Grupa nie dysponuje danymi pozwalającymi zaraportować średni czas, jaki zajmuje uregulowanie faktury od dnia rozpoczęcia obliczania umownego lub ustawowego. W związku z tym średni czas regulowania zobowiązań handlowych przedstawiono jako wskaźnik rotacji zobowiązań. Wskaźnik odzwierciedla średni czas rozliczenia, a nie zgodność z terminami umownymi.

[G1-6\_01] W 2025 roku średnia liczba dni, liczona jako wskaźnik rotacji zobowiązań, wyniosła dla spółek Grupy średnio 108 dni.

[MDR-M] [G1-6\_05] Wskaźnik dla każdej ze spółek obliczono jako iloraz średniego stanu zobowiązań handlowych na początek i koniec okresu sprawozdawczego oraz łącznej wartości zakupów netto ujętych w tym okresie. W zobowiązaniach uwzględniono zobowiązania handlowe i inwestycyjnie wynikające wyłącznie z faktur. W zakupach ujęto zakupy netto usług, towarów

i materiałów oraz środków trwałych wynikających z faktur zakupowych. W przypadku danych ze spółek PKP CARGO oraz PKP CARGOTABOR dotyczących stanu zobowiązań, wyłączono zobowiązania objęte postępowaniem sanacyjnym z uwagi na inne zasady ich spłaty (określone na podstawie układu zatwierdzonego przez sąd). Finalna wartość prezentowana jest jako średni wskaźnik dla wszystkich spółek Grupy. Jego relatywnie wysoka wartość wynika z wysokiej wartości wskaźnika w spółce CARGO TERMINALE, która posiada podpisane umowy, wydłużające terminy płatności oraz z wartości wskaźnika w spółce CARGOTOR, gdzie wysoki odczyt wynika bezpośrednio z faktu, że zobowiązania opierają się głównie na rozrachunkach jednostek powiązanych w ramach całej Grupy PKP.

Tabela 70 Średni czas, jaki zajmuje Grupie PKP CARGO uregulowanie faktury, stan na 31.12.2025 roku i 31.12.2024 roku

	Dane dla 2025	Dane dla 2024
Średni czas, jaki zajmuje jednostce uregulowanie faktury w liczbie dni	108	85

[G1-6\_04] Część spółek Grupy była w 2025 roku stroną nierozstrzygniętych w okresie sprawozdawczym postępowań sądowych w związku z opóźnieniami w płatnościach – sytuacja taka dotyczyła spółek PKP CARGO CONNECT (2 postępowania) oraz PKP CARGOTABOR (3 postępowania).

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

---

Paweł Głodek  
 Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A.  
 w restrukturyzacji (nr licencji 657)

Warszawa, dnia 28 kwietnia 2026 roku