

# 2026

IPÓŁROCZE

## Sprawozdanie Osoby Zarządzającej

z działalności  
Grupy Kapitałowej  
PKP CARGO S.A.  
w restrukturyzacji



**Spis treści**

|                                                                                                                                                                                                                                              |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....</b>                                                                                                                                                              | <b>5</b>  |
| 1.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO i jej zmianach w I półroczu 2026 roku .....                                                                                                                               | 5         |
| 1.2. Jednostki podlegające konsolidacji .....                                                                                                                                                                                                | 8         |
| <b>2. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej .....</b>                                                                                                                                                                                   | <b>10</b> |
| 2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....                                                                                                                                                                 | 10        |
| 2.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....                                                                                                                                                                  | 13        |
| 2.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów .....                                                                                                                                                                 | 14        |
| 2.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących .....                                                                                                                                                          | 15        |
| <b>3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>                                                                                                                                                                  | <b>16</b> |
| 3.1. Otoczenie makroekonomiczne .....                                                                                                                                                                                                        | 16        |
| 3.2. Działalność przewozowa .....                                                                                                                                                                                                            | 21        |
| 3.3. Informacje dotyczące segmentów działalności .....                                                                                                                                                                                       | 33        |
| 3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia .....                                                                                                                                                                                                 | 33        |
| 3.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO .....                                                                                                                                                                                                        | 34        |
| 3.6. Istotne informacje i zdarzenia w I półroczu 2026 roku do dnia zatwierdzenia sprawozdania .....                                                                                                                                          | 35        |
| 3.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk .....                                                                                                                                                                                                | 41        |
| <b>4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>                                                                                                                                                            | <b>50</b> |
| 4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO .....                                                                                                                                                                        | 50        |
| 4.2. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych .....                                                                                                                                                                           | 52        |
| 4.3. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO .....                                                                                                                                                                              | 52        |
| 4.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO .....                                                                                                                                                                          | 56        |
| 4.5. Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału .....                                                                                                                                 | 57        |
| 4.6. Informacje o majątku produkcyjnym .....                                                                                                                                                                                                 | 60        |
| <b>5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia .....</b>                                                                                                                                                                                     | <b>62</b> |
| 5.1. Stanowisko odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok .....                                                                                                                                  | 62        |
| 5.2. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej .....                                                                                                       | 62        |
| 5.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi .....                                                                                                                                                                                | 62        |
| 5.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek .....                                                                                                                                                          | 62        |
| 5.5. Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy ..... | 62        |

**Spis tabel**

|                                                                                                                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną .....                                                                                                                                                     | 8  |
| Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności .....                                                                                                                                                        | 9  |
| Tabela 3. Skład Zarządu PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....                                                                              | 10 |
| Tabela 4. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....                                                                      | 11 |
| Tabela 5. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....                                                      | 12 |
| Tabela 6. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....                                               | 12 |
| Tabela 7. Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania .....    | 13 |
| Tabela 8. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....                                                                                                                                 | 13 |
| Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 29 maja 2026 roku .....                                                                                                              | 14 |
| Tabela 10. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 30 września 2026 roku .....                                                                                                         | 14 |
| Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień 29 maja 2026 roku oraz na dzień 30 września 2026 roku .....                                                                         | 15 |
| Tabela 12. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby nadzorujące na dzień 29 maja 2026 roku oraz na dzień 30 września 2026 roku .....                                                                          | 15 |
| Tabela 13. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2026 roku .....                                                                                                                                      | 26 |
| Tabela 14. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2026 i 2025 roku .....                                                                                                                    | 30 |
| Tabela 15. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2026 i 2025 roku .....                                                                                                                       | 30 |
| Tabela 16. Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2026 i 2025 roku .....                                                                                                                   | 31 |
| Tabela 17. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do 6 miesięcy 2025 roku na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł) ..... | 35 |
| Tabela 18. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....                                                                                                                                              | 50 |
| Tabela 19. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji .....                                                                                                                                        | 51 |
| Tabela 20. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego .....                                                  | 56 |
| Tabela 21. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku .....                                                                                       | 61 |

## Spis rysunków

|                                                                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30 czerwca 2026 roku ..... | 6  |
| Rysunek 2. Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS) .....                                                                                  | 17 |
| Rysunek 3. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2022-2025 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2026-2028 - dane niewyrównane sezonowo.....        | 18 |
| Rysunek 4. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2022-2025 oraz prognoza na lata 2026-2028 – dane wyrównane ...                                                | 20 |
| Rysunek 5. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2022-2026 (mln ton) .....                                        | 22 |
| Rysunek 6. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2022-2026 (mld tkm).....                   | 23 |
| Rysunek 7. Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2022-2026 .....                                                         | 24 |
| Rysunek 8. Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2022-2026 .....                                                   | 24 |
| Rysunek 9. Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2026 roku .....                                                   | 24 |
| Rysunek 10. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2026 roku ...                                               | 26 |
| Rysunek 11. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2022-2026 (mln ton).....                           | 27 |
| Rysunek 12. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2022-2026 (mld tkm).....                  | 27 |
| Rysunek 13. Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2022-2026 .....                 | 28 |
| Rysunek 14. Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2022-2026 .....                               | 28 |
| Rysunek 15. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2026 roku (tkm).....   | 29 |
| Rysunek 16. Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I półrocza 2026 i 2025 roku .....                                                      | 31 |
| Rysunek 17. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2025 roku                                                   | 32 |
| Rysunek 18. Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku .....                                                          | 34 |
| Rysunek 19. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2025 roku (w mln zł) .....                                              | 52 |
| Rysunek 20. Struktura aktywów – stan na 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku .....                                                                       | 53 |
| Rysunek 21. Zmiana wartości aktywów Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku (w mln zł) .....                                                                | 53 |
| Rysunek 22. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku .....                               | 54 |
| Rysunek 23. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2026 roku (w mln zł) .....                                                  | 55 |
| Rysunek 24. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku (w mln zł) .....                                                                    | 55 |
| Rysunek 25. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku .....                           | 61 |

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

## 1.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO i jej zmianach w I półroczu 2026 roku

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.<sup>1</sup> w restrukturyzacji prowadzi od lat działalność jako operator kolejowych przewozów towarowych w Polsce oraz na rynku Unii Europejskiej, oferując zintegrowane i kompleksowe usługi logistyczne.

Poza kluczową działalnością w segmencie przewozów towarowych, Grupa świadczy szeroki wachlarz usług komplementarnych, które wspierają i dywersyfikują ofertę podstawową. Do głównych obszarów działalności pomocniczej należą w szczególności usługi bocznikowe i trakcyjne, obsługa terminalowa oraz kompleksowe usługi spedycyjne.

Na dzień publikacji niniejszego sprawozdania Grupa PKP CARGO dysponuje uprawnieniami do prowadzenia działalności operacyjnej na rynkach międzynarodowych, posiadając licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych łącznie na terenie 9 państw członkowskich Unii Europejskiej: w Polsce, Niemczech, Czechach, na Słowacji, Węgrzech, w Austrii, Słowenii, Litwie oraz Holandii.



Na dzień 30 czerwca 2026 roku skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, poza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji obejmował 19 spółek zależnych - kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:

- 9 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO;
- 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio kontrolowane 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.).

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

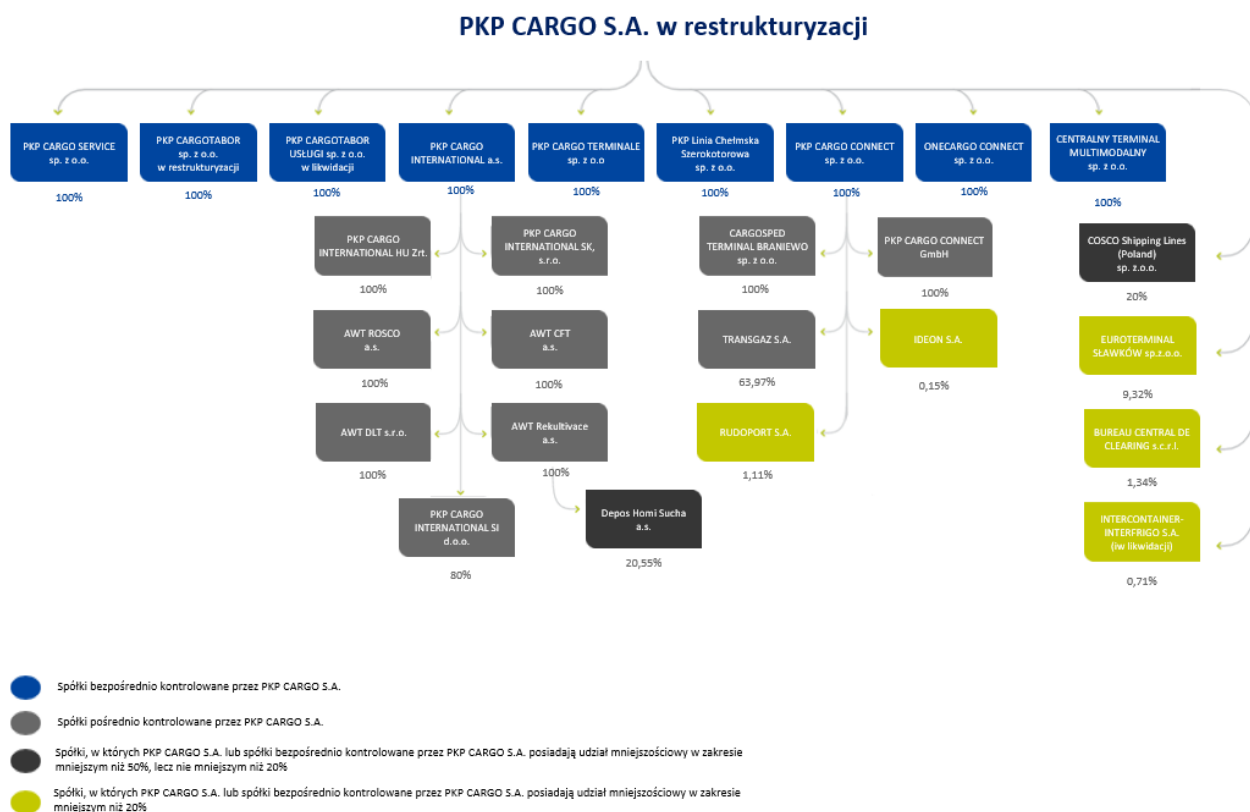
- Spółce, Jednostce dominującej, PKP CARGO, PKP CARGO S.A. należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- Grupie Kapitałowej PKP CARGO, Grupie, Grupie PKP CARGO czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i podmioty od niej zależne łącznie.

Ponadto na dzień 30 czerwca 2026 roku PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały udziały lub akcje w 7 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

- 4 spółki, 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 niepozwalający 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 niepozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli.

Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 czerwca 2026 roku.

Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30 czerwca 2026 roku



Źródło: Opracowanie własne

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w okresie I półrocza 2026 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania zaszły następujące zmiany:

- w dniu 16 stycznia 2026 roku 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 stanowiły 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. 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 23 stycznia 2026 roku Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS wydał postanowienie o wykreśleniu z Krajowego Rejestru Sądowego spółki Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji. Uprawnomocnienie przedmiotowego postanowienia nastąpiło w dniu 31 stycznia 2026 roku w wyniku czego spółka zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji;
- 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 „EUROTERMINAL 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. (stanowiących 50% udziałów w kapitale zakładowym spółki Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.) na rzecz spółki „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o., za łączną cenę 11,5 mln zł;
- w dniu 27 sierpnia 2026 roku w niemieckim rejestrze przedsiębiorców zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO CONNECT GmbH z siedzibą w Hamburgu (Niemcy) /PKPCC GmbH/ oraz objęcie 2 nowoutworzonych udziałów w kapitale zakładowym tej spółki o wartości nominalnej 25.000,00 EUR każdy, przez spółkę PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. z siedzibą w Ostravie (Republika Czeska). Obecnie wysokość kapitału zakładowego spółki PKPCC GmbH wynosi 75.000,00 EUR, a struktura kapitałowa przedstawia się następująco:
  - PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 2 udziały w kapitale zakładowym PKPCC GmbH o wartości nominalnej 50.000,00 EUR (co stanowi 66,67% udziału w kapitale zakładowym spółki PKPCC GmbH),
  - PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie posiada 1 udział w kapitale zakładowym PKPCC GmbH o wartości nominalnej 25.000,00 EUR (co stanowi 33,33% udziału w kapitale zakładowym spółki PKPCC GmbH).

Informacja w zakresie wypłaconych lub należnych dywidend na rzecz PKP CARGO w okresie I półrocza 2026 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania:

- Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki COSCO SHIPPING Lines (Poland) Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni na mocy Uchwały Nr 7/ZW/26 z dnia 19 maja 2026 roku postanowiło przeznaczyć kwotę 6.928.428,83 zł na dywidendę dla wspólników z terminem dokonania jej wypłaty przewidzianym do dnia 30 września 2026 roku. Należna dla PKP CARGO kwota dywidendy, proporcjonalnie do posiadanych udziałów, wynosi 1.385.685,77 zł.
- Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach na mocy Uchwały Nr 06/2026 z dnia 29 czerwca 2026 roku postanowiło przeznaczyć zysk netto, osiągnięty przez spółkę PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. za rok obrotowy 2025 w kwocie 22.834.227,14 zł w całości na wypłatę dywidendy, płatnej jednorazowo w pełnej kwocie na rzecz PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Kwota należnej dywidendy wpłynęła na rachunek bankowy PKP CARGO w dniu 9 lipca 2026 roku.
- Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach na mocy Uchwały Nr 07/2026 postanowiło przeznaczyć na wypłatę dywidendy część kapitału zapasowego PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., utworzonego z zysków PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. zatrzymanych w latach ubiegłych i dokonać wypłaty dodatkowej dywidendy w części odpowiadającej około 35% środków skumulowanych na kapitale zapasowym PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. tj. dokonać wypłaty dywidendy w kwocie 22.900.000,00 zł płatnej jednorazowo w pełnej kwocie na rzecz PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Kwota należnej dywidendy wpłynęła na rachunek bankowy PKP CARGO w dniu 4 sierpnia 2026 roku.

Spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie mają ograniczonego czasu działalności, z wyjątkiem spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji, która z dniem 25 kwietnia 2024 roku została postawiona w stan likwidacji. Po zakończeniu postępowania likwidacyjnego i wykreśleniu z KRS, spółka zakończy swój byt prawny i przestanie być podmiotem powiązanym z PKP CARGO. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji nie prowadzi istotnej działalności gospodarczej.

W I półroczu 2026 roku, 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.

## 1.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2026 roku, obejmuje dane finansowe PKP CARGO oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną, przy czym dane finansowe spółki CARGOTOR zostały uwzględnione w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym do dnia utraty kontroli nad tą jednostką, która nastąpiła w związku z zawartą przez PKP CARGO w dniu 16 stycznia 2026 roku umową sprzedaży 100% udziałów w spółce CARGOTOR.

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

| Nazwa Spółki                                                                                    | Podstawowa działalność                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PKP CARGO SERVICE sp. z o. o.</b><br>(„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><br>(„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><br>(„PKP CARGOTABOR USŁUGI w likwidacji”) | Na dzień sporządzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.</b><br>(„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><br>(„CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)                | Przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna węgla.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>CARGOTOR Sp. z o.o.</b><br>(„CARGOTOR”)                                                      | Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic 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><br>(„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><br>(„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 taboru w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL. |
| <b>AWT ROSCO a.s.</b><br>(„AWT Rosco”)                                                          | Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>AWT CFT a.s.</b><br>(„AWT CFT”)                                                              | Międzynarodowe usługi spedycyjne. Na dzień sporządzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>AWT Rekultivace a. s.</b><br>(„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><br>(„PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)                        | Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.                                                                                                                                                                                                                                         |

Dodatkowo poniżej zaprezentowano wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności w ramach Śródrocznego Skonsolidowanego Skróconego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2026 roku, przy czym w dniu 2 kwietnia 2026 roku została zawarta umowa sprzedaży na podstawie której spółka zależna PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. dokonała zbycia wszystkich posiadanych 21.407 udziałów w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o., w związku z czym spółka Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO.

Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności

| Nazwa Spółki                                               | Podstawowa działalność                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o. o.</b>         | Na dzień sporządzenia 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 i 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. Od dnia 2 kwietnia 2026 roku spółka jest poza strukturami Grupy Kapitałowej PKP CARGO.                                               |
| <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. 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. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej

### 2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

#### ZARZĄD

Tabela 3. Skład Zarządu PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

| Imię i nazwisko           | Pełniona funkcja                                            | Okres pełnienia funkcji |       |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------|-------|
|                           |                                                             | od                      | do    |
| <b>Zbigniew Prus</b>      | Prezes Zarządu                                              | 02.02.2026 r.           | nadal |
| <b>Paweł Miłek</b>        | Wiceprezes Zarządu,<br>Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji | 01.01.2025 r.           | nadal |
| <b>Michał Łotoszyński</b> | Członek Zarządu ds. Finansowych                             | 17.02.2025 r.           | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2026 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Zarządzie Spółki.

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, tj. na koniec dnia 1 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.

W dniu 29 września 2026 roku Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy, w sprawie o sygnaturze akt WA1M/GRs/6/2024, wydał postanowienie o cofnięciu, na podstawie art. 288 ust. 3 zd. 2 ustawy Prawo restrukturyzacyjne, zezwolenia na wykonywanie przez dłużnika, którym jest PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, zarządu nad całością jego przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zwykłego zarządu. W następstwie postanowienia zarząd nad przedsiębiorstwem Spółki, obejmujący również czynności zwykłego zarządu, wykonuje dotychczasowy zarządca masy sanacyjnej - Paweł Głodek. W sprawach dotyczących masy sanacyjnej zarządca dokonuje czynności w imieniu własnym na rachunek Spółki. Zarząd Spółki nie wykonuje czynności zarządu objętych uprzednim zezwoleniem. Postanowienie jest skuteczne i wykonalne z chwilą jego wydania.

## RADA NADZORCZA

Tabela 4. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

| Imię i nazwisko          | Pełniona funkcja                                              | Okres pełnienia funkcji        |       |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------|
|                          |                                                               | od                             | do    |
| <b>Bogusław Nadolnik</b> | Członek Rady Nadzorczej<br>Przewodniczący Rady Nadzorczej     | 14.05.2024 r.<br>06.02.2025 r. | nadal |
| <b>Monika Starecka</b>   | Członek Rady Nadzorczej<br>Wiceprzewodnicząca Rady Nadzorczej | 19.04.2024 r.<br>02.02.2026 r. | nadal |
| <b>Michał Wnorowski</b>  | Członek Rady Nadzorczej                                       | 29.06.2022 r.                  | nadal |
| <b>Marzena Piszczek</b>  | Członek Rady Nadzorczej                                       | 21.11.2024 r.                  | nadal |
| <b>Robert Stępień</b>    | Członek Rady Nadzorczej                                       | 14.05.2024 r.                  | nadal |
| <b>Piotr Babski</b>      | Członek Rady Nadzorczej                                       | 03.02.2025 r.                  | nadal |
| <b>Jacek Męcina</b>      | Członek Rady Nadzorczej                                       | 29.12.2025 r.                  | nadal |
| <b>Anna Maria Ślęzak</b> | Członek Rady Nadzorczej                                       | 02.02.2026 r.                  | nadal |
| <b>Leszek Miętek</b>     | Członek Rady Nadzorczej –<br>Przedstawiciel Pracowników       | 19.06.2026 r.                  | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2026 roku, do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania, doszło do następujących zmian w Radzie Nadzorczej Spółki:

- 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;
- w dniu 29 maja 2026 roku, wykonując uprawnienie zawarte w § 19 ust. 8 Statutu Spółki, PKP S.A. ustaliła liczbę członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji IX kadencji na 9 członków;
- w dniu 18 czerwca 2026 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na podstawie § 13 ust. 4 i 5 Regulaminu powoływania przedstawiciela pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu jego odwoływania, w związku z § 19 ust. 3 Statutu PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie stwierdzenia prawdziwości i ważności wyborów przedstawiciela pracowników oraz powołała z dniem 19 czerwca 2026 roku Pana Leszka Miętka do składu Rady Nadzorczej IX kadencji;
- w dniu 19 czerwca 2026 roku rozpoczęła się IX kadencja Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji;
- z dniem 19 czerwca 2026 roku, działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki, PKP S.A. powołała do składu Rady Nadzorczej IX kadencji Spółki następujące osoby: Panią Monikę Starecką, Panią Annę Ślęzak, Pana Bogusława Nadolnika, Pana Piotra Babskiego oraz Pana Roberta Stępnia;
- w dniu 19 czerwca 2026 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki w trybie art. 385 § 1 kodeksu spółek handlowych oraz § 19 ust. 1 Statutu Spółki powołało do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO IX kadencji Panią Marzenę Piszczek, Pana Jacka Męcinę oraz Pana Michała Wnorowskiego.

## KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 5. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

| Imię i nazwisko         | Pełniona funkcja        | Okres pełnienia funkcji |       |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------|
|                         |                         | od                      | do    |
| <b>Michał Wnorowski</b> | Przewodniczący Komitetu | 23.08.2022 r.           | nadal |
| <b>Marzena Piszczek</b> | Członek Komitetu        | 27.11.2024 r.           | nadal |
| <b>Monika Starecka</b>  | Członek Komitetu        | 01.02.2025 r.           | nadal |
| <b>Piotr Babski</b>     | Członek Komitetu        | 14.01.2026 r.           | nadal |
| <b>Anna Ślęzak</b>      | Członek Komitetu        | 09.03.2026 r.           | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2026 roku, do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania, doszło do następujących zmian w Komitecie Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- 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.

## KOMITET DS. NOMINACJI

Tabela 6. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

| Imię i nazwisko          | Pełniona funkcja        | Okres pełnienia funkcji |       |
|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------|
|                          |                         | od                      | do    |
| <b>Marzena Piszczek</b>  | Przewodnicząca Komitetu | 27.11.2024 r.           | nadal |
| <b>Robert Stępień</b>    | Członek Komitetu        | 16.05.2024 r.           | nadal |
| <b>Monika Starecka</b>   | Członek Komitetu        | 06.02.2025 r.           | nadal |
| <b>Bogusław Nadolnik</b> | Członek Komitetu        | 14.01.2026 r.           | nadal |
| <b>Leszek Miętek</b>     | Członek Komitetu        | 23.06.2026 r.           | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2026 roku, do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania, doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji przy Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- w dniu 14 stycznia 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Nominacji Pana Bogusława Nadolnika;
- w dniu 23 czerwca 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Nominacji Pana Leszka Miętka.

## KOMITET DS. STRATEGII, RESTRUKTURYZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Tabela 7. Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania

| Imię i nazwisko          | Pełniona funkcja        | Okres pełnienia funkcji |       |
|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------|
|                          |                         | od                      | do    |
| <b>Anna Ślęzak</b>       | Przewodnicząca Komitetu | 23.02.2026 r.           | nadal |
| <b>Michał Wnorowski</b>  | Członek Komitetu        | 12.07.2022 r.           | nadal |
| <b>Bogusław Nadolnik</b> | Członek Komitetu        | 16.05.2024 r.           | nadal |
| <b>Piotr Babski</b>      | Członek Komitetu        | 28.04.2025 r.           | nadal |
| <b>Jacek Męcina</b>      | Członek Komitetu        | 14.01.2026 r.           | nadal |
| <b>Leszek Miętek</b>     | Członek Komitetu        | 23.06.2026 r.           | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2026 roku, do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania, doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju przy Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji:

- w dniu 14 stycznia 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Pana Jacka Męciny;
- 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;
- w dniu 23 czerwca 2026 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Pana Leszka Miętka.

## 2.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku przedstawia poniższa tabela:

Tabela 8. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

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

Źródło: Opracowanie własne

Do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania nie miały miejsca zmiany w wysokości kapitału zakładowego, jak i jego strukturze.

### 2.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 29 maja 2026 roku do dnia przekazania raportu za I półrocze 2026 roku nastąpiła zmiana w strukturze własności znacznych pakietów akcji PKP CARGO polegająca na zmniejszeniu poniżej progu 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki łącznego udziału funduszy zarządzanych przez Nationale-Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne.

Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 29 maja 2026 roku

| Akcyonariusz                                              | 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>                        |

Źródło: Opracowanie własne

\* 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

Tabela 10. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 30 września 2026 roku

| Akcyonariusz            | 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%                                |
| Pozostali akcjonariusze | 30 002 723        | 66,99%            | 30 002 723        | 66,99%                                |
| <b>Razem</b>            | <b>44 786 917</b> | <b>100,00%</b>    | <b>44 786 917</b> | <b>100,00%</b>                        |

Źródło: Opracowanie własne

## 2.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 29 maja 2026 roku do dnia przekazania raportu za I półrocze 2026 roku miały miejsce następujące zmiany w stanie posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające i nadzorujące:

Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień 29 maja 2026 roku oraz na dzień 30 września 2026 roku

| Imię i nazwisko                              | Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>wg stanu na dzień 30 września 2026 r.</b> |                                                         |
| Paweł Głodek                                 | 0                                                       |
| Zbigniew Prus                                | 0                                                       |
| Paweł Miłek                                  | 53 000                                                  |
| Michał Łotoszyński                           | 0                                                       |
| <b>wg stanu na dzień 29 maja 2026 r.</b>     |                                                         |
| Paweł Głodek                                 | 0                                                       |
| Zbigniew Prus                                | 0                                                       |
| Paweł Miłek                                  | 47 000                                                  |
| Michał Łotoszyński                           | 0                                                       |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby nadzorujące na dzień 29 maja 2026 roku oraz na dzień 30 września 2026 roku

| Imię i nazwisko                              | Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>wg stanu na dzień 30 września 2026 r.</b> |                                                             |
| Bogusław Nadolnik                            | 0                                                           |
| Monika Starecka                              | 0                                                           |
| Michał Wnorowski                             | 0                                                           |
| Marzena Piszczek                             | 0                                                           |
| Robert Stępień                               | 0                                                           |
| Piotr Babski                                 | 0                                                           |
| Jacek Męcina                                 | 0                                                           |
| Anna Maria Ślęzak                            | 0                                                           |
| Leszek Miętek                                | 0                                                           |
| <b>wg stanu na dzień 29 maja 2026 r.</b>     |                                                             |
| Bogusław Nadolnik                            | 0                                                           |
| Monika Starecka                              | 0                                                           |
| Michał Wnorowski                             | 0                                                           |
| Marzena Piszczek                             | 0                                                           |
| Robert Stępień                               | 0                                                           |
| Piotr Babski                                 | 0                                                           |
| Tomasz Pietrek                               | 46                                                          |
| Jacek Męcina                                 | 0                                                           |
| Anna Maria Ślęzak                            | 0                                                           |

Źródło: Opracowanie własne

## 3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 3.1. Otoczenie makroekonomiczne

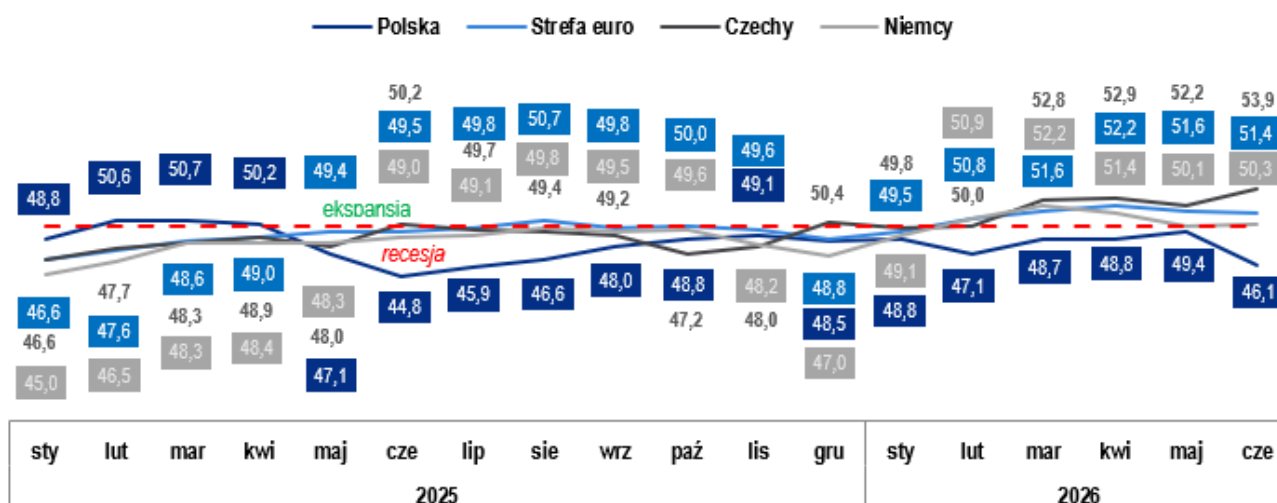
Prognozy Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) z lipca 2026 roku wskazują, że wzrost globalnego PKB w 2026 roku wyniesie +3,0% r/r, a w 2027 roku +3,4% r/r, stanowi to zauważalne obniżenie tempa wzrostu względem średniej z lat 2024-2025, kiedy to PKB rosło o +3,5% r/r. Jest to wypadkowa trwających konfliktów (handlowych i militarnych, w tym zwłaszcza na Bliskim Wschodzie) oraz przybierającego na sile postępu technologicznego (m.in. w dziedzinie AI). Analitycy IMF w predykcjach wskazują na wzrost inflacji z +4,1% r/r w 2025 roku do +4,7% r/r w 2026 roku, a następnie jej zmniejszenie do +3,9% r/r w 2027 roku. W 2026 roku kontynuowane jest wysokie tempo wzrostu rozwijających się gospodarek azjatyckich, które wzrosną o +5,0% r/r (w tym m.in. Indie o +6,4% r/r oraz Chiny o +4,6% r/r), z kolei w 2027 roku nastąpi nieznaczne spowolnienie wzrostu tej grupy państw (tj. o -0,2 pp. r/r). W krajach wysokorozwiniętych tempo wzrostu PKB w 2026 roku wyniesie +1,7% r/r oraz kolejno +1,8% r/r w 2027 roku. W 2026 roku w Stanach Zjednoczonych wzrost PKB wyniesie +2,3% r/r, a w strefie euro +0,9% r/r (w obu obszarach należy spodziewać się także zbliżonej dynamiki w 2027 roku). W Niemczech PKB w 2026 roku zwiększy się o +0,7% r/r, a następnie o +1,0% r/r w 2027 roku. Wzrost gospodarczy w przypadku Polski w 2026 roku osiągnie +3,4% r/r, a w kolejnym roku ulegnie istotnemu spowolnieniu do +2,4% r/r.<sup>2</sup>

Pojawiające się w br. kolejne odczyty wskaźnika PMI dla europejskiej gospodarki nie przynoszą wciąż oczekiwanego wyraźnego ożywienia. Elementem hamującym jest wciąż trudna sytuacja geopolityczna państw Unii Europejskiej, przy zmniejszonym tempie wzrostu PKB w skali globalnej, co zauważalnie ogranicza aktywność przemysłu. Indeks HCOB Eurozone Manufacturing PMI, będący barometrem koniunktury w sektorze produkcji w strefie euro w czerwcu 2026 r. osiągnął 51,4 pkt., co wskazuje na czwarty kolejny miesiąc z poprawą sytuacji w przemyśle wytwórczym strefy euro z wynikami powyżej 51,0 pkt. (tj. po wielu miesiącach wyników na granicy neutralnego wyniku 50 pkt.). W czerwcu br. wskaźnik PMI niemieckiego sektora przemysłowego wzrósł do 50,3 pkt. (co jest kolejnym pozytywnym odczytem), to jednak skala wzrostu głównego filaru gospodarki UE pozostaje na niskim poziomie. Oba indeksy w trakcie br. uległy zauważalnej poprawie w stosunku do grudnia 2025 r. (odpowiednio +2,6 pp. oraz +3,3 pp.), przy wciąż istotnych problemach strukturalnych w europejskiej gospodarce, co wraz z negatywnym wpływem otoczenia międzynarodowego ogranicza skalę możliwej ekspansji (w tym wykorzystania mocy wytwórczych polskich producentów).<sup>3</sup>

<sup>2</sup> [imf.org/en/publications/weo/issues/2026/07/08/world-economic-outlook-update-july-2026](https://imf.org/en/publications/weo/issues/2026/07/08/world-economic-outlook-update-july-2026)

<sup>3</sup> IHS Markit ([www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases](https://www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące)

Rysunek 2. Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Markit IHS

W trakcie 5 miesięcy 2026 roku w większości państw Unii Europejskiej obroty towarowe handlu zagranicznego (wyrażone w euro) były wyższe niż rok wcześniej, przy czym po stronie eksportu oraz importu wzrost wymiany odnotowano dla łącznej liczby dwudziestu czterech państw (dla każdej z tych form wymiany).<sup>4</sup>

Ceny towarów i usług konsumpcyjnych (HICP) w Unii Europejskiej w czerwcu 2026 r. były wyższe o +2,9% r/r (po wzroście o +2,3% r/r w czerwcu 2025 r. oraz o +3,3% r/r w maju br.). Wzrost cen r/r zanotowano we wszystkich państwach UE, w tym w największym stopniu: w Rumunii (+9,2% r/r), na Litwie (+5,4% r/r), w Bułgarii (+5,2% r/r), w Chorwacji (+4,2% r/r), na Cyprze (+4,1% r/r), w Grecji (+3,9% r/r), w Luksemburgu i w Słowenii (po +3,7% r/r). Natomiast w Polsce ceny rosły wolniej niż przed miesiącem i przed rokiem (+3,0% r/r). Krajami z najniższą inflacją były: Szwecja (+1,0% r/r) oraz Czechy (+1,1% r/r). Wśród gospodarek Unii Europejskiej o największym potencjale gospodarczym ceny wzrosły najbardziej w Hiszpanii (+3,6% r/r), we Włoszech (+3,0% r/r) oraz w Niemczech (+2,4% r/r).<sup>5</sup>

Obecna sytuacja międzynarodowa jest wysoce niestabilna, z uwagi m.in. na trwające zmiany geopolityczne, co uderza w globalizację oraz prowadzi do licznych sporów pomiędzy uczestnikami światowych rynków. Niepewność dalszych losów konfliktu na Bliskim Wschodzie, wraz z redukcją wykorzystania mocy produkcyjnych z tego rejonu świata, oddziałuje na wzrost stawek oraz nasilenie zjawisk inflacyjnych, co w konsekwencji podraża koszt finansowania i ogranicza możliwość aktywnego rozwoju. Dodatkowo konflikty handlowe i postępująca fragmentyzacja handlu międzynarodowego niosą za sobą wzrost kosztów produkcji oraz obniża efektywność funkcjonowania przemysłu. Równocześnie trwa szybki rozwój technologiczny, który napędza wzrost w krajach włączonych w łańcuchy wartości nowych technologii, co może oznaczać zauważalny impuls rozwojowy. Wszystko to rezonuje na rynku przewozów towarowych kolej, w postaci m.in. wzrostu kosztów, ale także zmiany kierunków dostaw oraz potencjału rozwojowego w latach kolejnych.



## Przemysł i gospodarka w Polsce

Wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w I półroczu 2026 roku o +3,9% r/r, wobec wzrostu o +1,3% r/r w I półroczu 2025 roku. W tym okresie produkcja sprzedana zwiększyła się r/r we wszystkich sekcjach zaliczanych do przemysłu. Ogólny rezultat był podyktowany przez zredukowaną konflikt na Bliskim Wschodzie i trudnymi warunkami atmosferycznymi na początku roku aktywność przetwórstwa przemysłowego (stanowiącego ponad 4/5 obrotów sektora), które uzyskało wzrost o +2,9% r/r. Zauważalnie lepsze wyniki osiągnięto w sekcjach: dostawy

<sup>4</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\_spoleczno-gospodarcza\_w\_Unii\_Europejskiej\_i\_w\_wybranych\_krajach.html stan na 23.07.2026 r.)

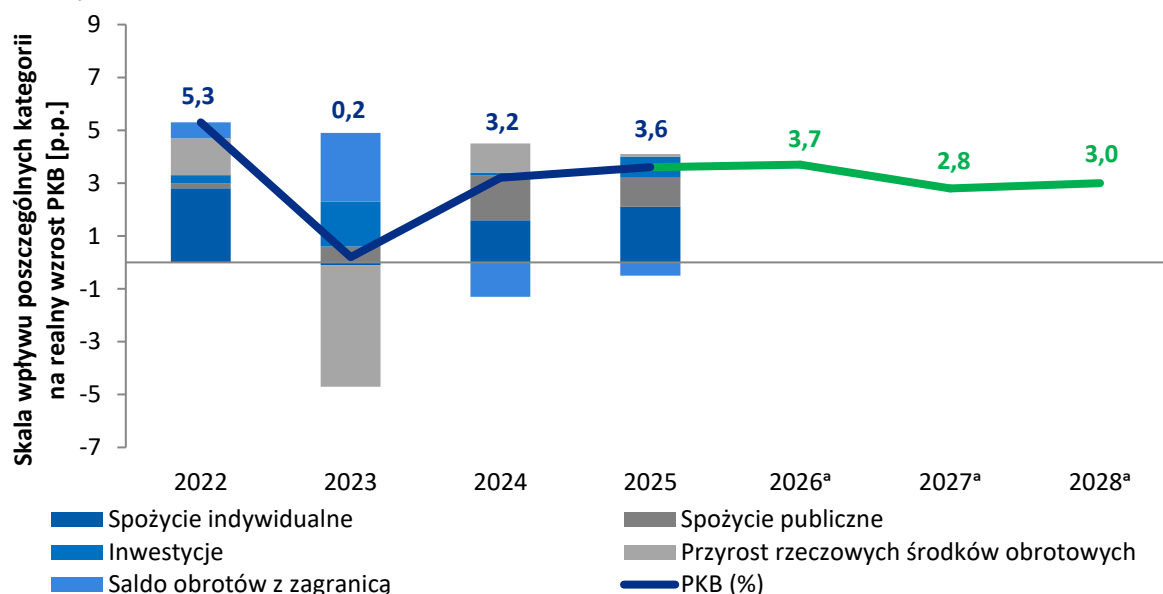
<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja\_spoleczno-gospodarcza\_w\_Unii\_Europejskiej\_i\_w\_wybranych\_krajach.html stan na 23.07.2026 r.)

wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja (+9,7% r/r), wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (+11,4% r/r) oraz górnictwo i wydobywanie (+20,4% r/r).<sup>6</sup> Generalnie sytuacja w przemyśle w połowie 2026 roku pozostaje dużo korzystniejsza niż na początku roku, jednak wciąż utrzymują się czynniki hamujące silniejsze ożywienie aktywności.

Wzrost produkcji r/r w I półroczu 2026 r. odnotowano w 24 działach przemysłu (spośród 34 działów), w tym m.in. w produkcji: maszyn i urządzeń (+9,0%), papieru i wyrobów z papieru (+7,7%), metali (+5,3%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+4,3%), wyrobów z metali (+1,8%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+1,6%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+1,5%) oraz wyrobów z drewna (+1,1%). Wzrost produkcji odnotowano także dla działu „górnictwo węgla kamiennego i brunatnego” (+11,1% r/r). Zmniejszenie aktywności r/r zanotowano w 10 działach przemysłu, w tym m.in. w produkcji: mebli (-3,8%) oraz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (-0,5%).<sup>7</sup>

Według wstępnego szacunku GUS Produkt Krajowy Brutto za II kwartał 2026 roku (dane niewyrównane sezonowo) zwiększył się o +3,8% r/r (wobec wzrostu +3,3% r/r w II kwartale ub.r. oraz +3,5% r/r w I kwartale br.).<sup>8</sup> Wzrost PKB w 2025 roku według szacunku GUS wyniósł +3,6% r/r (wobec +3,2% r/r w 2024 roku).<sup>9</sup>

Rysunek 3. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2022-2025 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2026-2028 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2026-2028 (lipiec 2026 r.)

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

Ceny towarów i usług konsumpcyjnych w I półroczu 2026 roku wzrosły o +2,7% r/r (wobec wzrostu o +4,5% r/r w I półroczu 2025 roku).<sup>10</sup> Zarazem zanotowano wzrost cen produkcji sprzedanej przemysłu o +0,5% r/r (wobec spadku o -1,3% r/r w I półroczu ub.r.), przy wyraźnym zwiększeniu cen produkcji budowlano-montażowej, tj. o +4,8% r/r (wobec wzrostu o +3,5% r/r w I półroczu ub.r.).<sup>11</sup>

<sup>6</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Przemysl.html stan na 23.07.2026 r. - dot. jednostek o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

<sup>7</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Przemysl.html stan na 23.07.2026 r. - dot. jednostek o liczbie pracujących powyżej 9 osób oraz Biuletyn Statystyczny Nr 06/2026 - tabela 46)

<sup>8</sup> Główny Urząd Statystyczny (publikacje.new.stat.gov.pl/portal-publicacje/szybki-szacunek-produktu-krajowego-brutto-za-2-kwartal-2026-r)

<sup>9</sup> Główny Urząd Statystyczny (publikacje.new.stat.gov.pl/portal-publicacje/produkt-krajowy-brutto-zaktualizowany-szacunek-wedlug-kwartalow-za-lata-2024-2025 oraz bieżący odczyt z bdm.stat.gov.pl/)

<sup>10</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Ceny\_towarow\_i\_uslug\_konsumpcyjnych.html stan na 23.07.2026 r.)

<sup>11</sup> Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Ceny\_produkcji\_sprzedanej\_przemyslu\_oraz\_budowlano-montazowej.html stan na 23.07.2026 r.)

Wahania odczytów notowań wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI w I półroczu 2026 roku w trudnych warunkach rynkowych spowodowały, że indeks PMI od maja 2025 roku do czerwca 2026 roku kształtował się poniżej progu 50,0 pkt oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Średni wynik miesięcznego wskaźnika w ujęciu kwartalnym w 2026 roku to odpowiednio: 48,2 pkt oraz 48,1 pkt. Polscy przedsiębiorcy wciąż jednak spoglądają w przyszłość z umiarkowanym optymizmem (gdyż indeks oczekiwanej przyszłej produkcji pomimo istotnego spadku w czerwcu br. wciąż przekracza próg 50,0 pkt), tj. oczekują poprawy koniunktury w perspektywie najbliższych 12 miesięcy.<sup>12</sup>

Pogorszenie odczytów indeksu koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) w II kwartale 2026 roku, pomimo wzrostu notowań wskaźnika w br. z -11,6 w grudniu 2025 roku do -6,0 w czerwcu 2026 roku (w lutym osiągnął on okresowe maksimum -3,2). Średnia wartość wskaźnika za poszczególne kwartały 2026 roku jest zauważalnie wyższa niż średnie wyniki dla kwartałów z dwóch ostatnich lat (od -11,6 do -6,6). Odnotować należy jednak jej pogorszenie z -4,2 w I kwartale br. do -4,8 w II kwartale br. Ograniczenie wykorzystania mocy produkcyjnych powiązane z obecną sytuacją geopolityczną przeważało pozytywne sygnały możliwego wzrostu, choć uspokojenie rynków i powrót do relatywnie wolnej wymiany może pozwolić na przełamanie tego impasu.<sup>13</sup>

Prognozy - projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego z lipca 2026 roku podtrzymuje predykcję o wzroście dynamiki PKB w 2026 roku, przy jej obniżeniu w latach 2027-2028. Zgodnie z obliczeniami analityków NBP wzrost PKB ma wynieść: +3,7% r/r w 2026 roku, a następnie +2,8% r/r w roku 2027 r oraz +3,0% r/r w 2028 roku. W latach 2026-2028 projekcja przewiduje stabilizację cen konsumpcyjnych, tj. inflacja wyniesie: +2,9% r/r w 2026 roku, +2,7% r/r w 2027 roku i +2,2% r/r w 2028 roku.<sup>14</sup> Kluczowym czynnikiem pogarszającym oba wskaźniki jest wciąż sytuacja na Bliskim Wschodzie, co będzie skutkować w latach 2026-2027 niewielkim obniżeniem poziomu wzrostu gospodarczego oraz zauważalnym podniesieniem poziomu inflacji.



## Przemysł i gospodarka w Czechach

Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach w II kwartale 2026 roku wzrosła o +2,9% r/r (ceny bieżące, dane nieskorygowane), po wzroście wyniku o +1,2% r/r w II kwartale ub.r. i spadku o -0,6% r/r w I kwartale br. W tym okresie zanotowano zauważalne zmniejszenie wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (-11,7% r/r), a także m.in. spadek produkcji papieru i wyrobów z papieru (-2,4% r/r). W tym czasie nastąpił m.in. wzrost produkcji sprzedanej: maszyn i urządzeń (+0,6% r/r), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+1,3% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+1,8% r/r), wyrobów z metali (+2,4% r/r), drewna i wyrobów z drewna (+4,8% r/r) oraz metali (+6,7% r/r).<sup>15</sup>

Wartość nowych zamówień w II kwartale 2026 r. wzrosła o +6,6% r/r (ceny bieżące, dane nieskorygowane), po wzroście o +4,0% r/r w I kwartale br. oraz o +2,6% r/r w II kwartale ub.r. Wzrost wynikał ze zwiększenia wartości zamówień zagranicznych (+9,3% r/r) oraz zamówień krajowych (+1,8% r/r).<sup>16</sup>

Wzrost PKB skorygowanego o efekt cenowy i sezonowo w II kwartale 2026 roku według wstępnego szacunku CSU wyniósł +2,0% r/r oraz +0,4% kw./kw. Wzrost PKB r/r był wspierany głównie przez wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych oraz rosnący popyt zewnętrzny. Nastąpił także zauważalny wzrost zatrudnienia (tj. o +0,9% r/r).<sup>17</sup>

<sup>12</sup> IHS Markit ([www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases](http://www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące)

<sup>13</sup> Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62, kolumna C

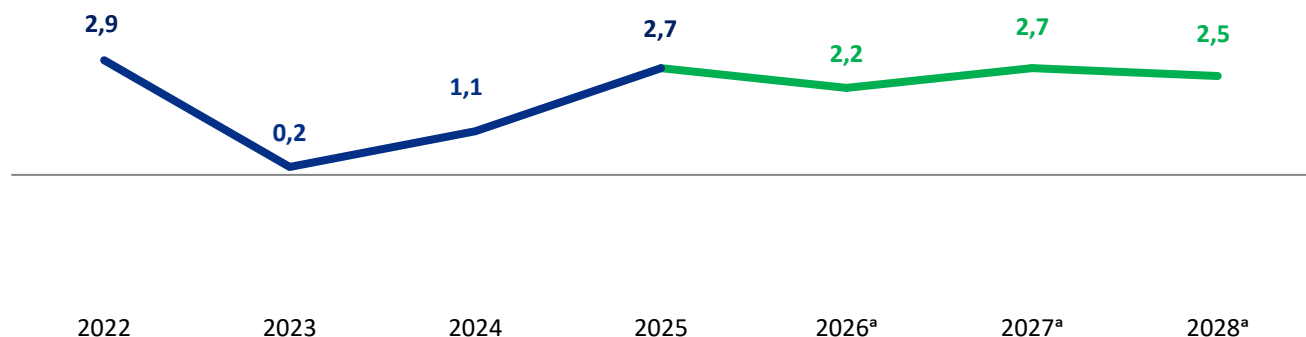
<sup>14</sup> [nbp.pl/projekcja-inflacji-i-pkb-lipiec-2026/](http://nbp.pl/projekcja-inflacji-i-pkb-lipiec-2026/)

<sup>15</sup> Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data - publikacja danych w dn. 06.08.2026 r.

<sup>16</sup> Czeski Urząd Statystyczny / New industrial orders by selected CZ-NACE divisions: unadjusted data - publikacja danych w dn. 06.08.2026 r.

<sup>17</sup> Czeski Urząd Statystyczny ([csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-2nd-quarter-of-2026](http://csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-2nd-quarter-of-2026))

Rysunek 4. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2022-2025 oraz prognoza na lata 2026-2028 – dane wyrównane sezonowo i korygowane o ilość dni roboczych



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Narodowego Banku (sierpień 2026 r.)

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

Inflacja w II kwartale 2026 roku osiągnęła poziom +2,0% r/r (po wzroście o +2,4% r/r w II kwartale ub.r. i o +1,6% r/r w I kwartale br.), to już dziesiąty kwartał ze wzrostami cen poniżej progu +3,0% r/r.<sup>18</sup>

Prognozy Czeskiego Narodowego Banku przewidują wzrost PKB (dane wyrównane sezonowo i skorygowane o ilość dni roboczych) o: +2,2% r/r w 2026 roku, +2,7% r/r w 2027 roku, a następnie o +2,5% r/r w 2028 roku. W tych latach inflacja konsumencka CPI powinna osiągnąć kolejno: +2,0% r/r, +2,5% r/r oraz +2,4% r/r.<sup>19</sup>

Zauważalny wzrost notowań Indeksu PMI w 2026 roku w Czechach, pomimo braku ożywienia w Europie, spowodował, że indeks w czerwcu 2026 roku osiągnął wartość 53,9 pkt. Średnie wartości wskaźnika w I kwartale br. to 50,9 pkt, a w II kwartale br. to 53,0 pkt (a więc powyżej neutralnego progu 50,0 pkt) wskazują na pozytywne możliwości dostosowawcze czeskiej gospodarki, w tym potencjał wzrostu produkcji oraz zwiększonego wykorzystania mocy produkcyjnych w br., pomimo licznych zawirowań na rynkach światowych.<sup>20</sup>

W I półroczu 2026 roku czynnikami wpływającymi na sytuację w najważniejszych gałęziach przemysłu w Czechach dla realizacji przewozów przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz przez inne podmioty z Grupy PKP CARGO były:

- Po zakończeniu na koniec stycznia br. wydobycia węgla kamiennego w Czechach, w trakcie 5 miesięcy br. odnotowano jedynie minimalne wydobycie, ale także istotny spadek importu surowca (do niespełna 1,1 mln ton, tj. o -16,4% r/r). Kontynuowana jest natomiast produkcja węgla brunatnego, z uwagi na oparcie istotnej części energetyki na tym surowcu. W okresie 5 miesięcy 2026 roku jego wydobycie minimalnie spadło (o -0,4% r/r, do 11,3 mln ton);<sup>21</sup>
- Niewielkie zmniejszenie produkcji koksu w trakcie 5 miesięcy 2026 roku, tj. o -0,2% r/r do niespełna 0,6 mln ton. Zarazem odnotowano bardzo wysoki wzrost importu surowca (do niespełna 0,2 mln ton, tj. o +84,5% r/r), a także stabilizację jego eksportu (na poziomie 0,2 mln ton);<sup>22</sup>
- Wzrost produkcji budowlanej o +8,4% r/r (dane skorygowane sezonowo i kalendarzowo, ceny bieżące), po jej zwiększeniu o +14,6% r/r w II kwartale ub.r. i o +7,4% r/r w I kwartale br. Podmioty zajmujące się budową budynków

<sup>18</sup> Czeski Urząd Statystyczny ([data.csu.gov.cz/datastat/data/VYBER/CEN0101ET02?vSel=1](https://data.csu.gov.cz/datastat/data/VYBER/CEN0101ET02?vSel=1)) – stan na 31.07.2026 r. (Y-o-Y Index)

<sup>19</sup> [www.cnb.cz/en/monetary-policy/forecast/](https://www.cnb.cz/en/monetary-policy/forecast/) - publikacja prognoz z dn. 06.08.2026 r.

<sup>20</sup> Markit PMI ([www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases](https://www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases))

<sup>21</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu ([mpo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/7/Mesicni-statistika-uhli-2026.pdf](https://mpo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/7/Mesicni-statistika-uhli-2026.pdf)) – aktualizacja z 31.07.2026 r.

<sup>22</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu ([mpo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/7/Mesicni-statistika-uhli-2026.pdf](https://mpo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/2026/7/Mesicni-statistika-uhli-2026.pdf)) – aktualizacja z 31.07.2026 r.

w trakcie kolejnych kwartałów odnotowują wciąż wysoki wzrost produkcji, w tym o +11,2% r/r w II kwartale br., a wykonawcy robót inżynieryjno-budowlanych osiągnęli nieco niższą dynamikę (+3,5% r/r);<sup>23</sup>

- Wzrost produkcji przemysłu chemicznego w Czechach o +6,1% r/r (dane skorygowane kalendarzowo, ceny stałe), wobec wzrostu o +2,8% r/r w I kwartale br. oraz spadku o -2,4% r/r w II kwartale ub.r. Indeks oczyszczony kalendarzowo w I kwartale br. znajdował się wciąż o -5,3% poniżej wyniku z bazowego 2021 roku, co wynika m.in. z kolejnych szoków podaźowych oraz wysokich cen energii w Unii Europejskiej;<sup>24</sup>
- Wzrost produkcji sektora automotive w Czechach - wyprodukowano łącznie 784,6 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (samochodów osobowych oraz ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +4,5% względem analogicznego okresu 2025 roku. W I półroczu br. wyprodukowano 780,4 tys. aut osobowych, tj. odnotowano wzrost produkcji o +4,4% r/r (przy dominującym udziale tej kategorii na poziomie 99,5% w całości produkcji pojazdów silnikowych). Zarazem nastąpił wysoki wzrost produkcji motocykli (+26,5% r/r, do ponad 0,4 tys. sztuk) oraz samochodów ciężarowych (+46,0% r/r, do 0,8 tys. sztuk). Nieznacznie zwiększyła się natomiast produkcja autobusów (o +8,2% r/r, tj. do 3,0 tys. sztuk). Należy odnotować, że wzrost całości produkcji pojazdów silnikowych w Czechach w I kwartale br. wyniósł +8,4% r/r, a w II kwartale już jedynie +0,7% r/r.<sup>25</sup>

## 3.2. Działalność przewozowa

### 3.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Na koniec I półrocza 2026 roku na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych działały łącznie 134 podmioty, które posiadały aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (wobec 133 przewoźników w analogicznym okresie 2025 roku).<sup>26</sup> Zaliczały się do nich dwa podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Dodatkowo w zestawieniu znajduje się również działający w ograniczonej skali na polskim rynku PKP CARGO International a.s. (na podstawie jednolitej unijnej licencji wydanej przez czeski organ).

W trakcie I półrocza 2026 roku w kolejowym transporcie towarowym w Polsce nastąpiło przełamanie niekorzystnych tendencji obserwowanych w ostatnich latach, a masa towarowa pomimo trudnych warunków pogodowych na początku roku (wpływających na ograniczenie przewozów zwłaszcza kruszyw budowlanych) wzrosła w ujęciu r/r. Kolej przewiozła w tym czasie 107,4 mln ton ładunków, co oznacza, że wolumen na rynku zwiększył się o +2,5 mln ton r/r (+2,3% r/r). Zrealizowana praca przewozowa osiągnęła poziom 28,4 mld tkm i wzrosła r/r o +1,4 mld tkm r/r (+5,1% r/r).<sup>27</sup> Średnia odległość przewozów zwiększyła się względem I półrocza 2025 roku o +2,7%, osiągając poziom 264 km. Na rynku kolejowym obecnie widoczna jest zatem poprawa wyników, którą zanotowano zarówno dla masy towarowej, jak i w nieco większym stopniu dla pracy przewozowej (po trudnym okresie mroźnej i śnieżnej zimy). Rodzi to nadzieje, że wraz ze spodziewanym stopniowym unormowaniem sytuacji międzynarodowej i powrotem koniunktury, w obszarze transportu towarów koleją będzie kontynuowana stopniowa odbudowa wyników przewozowych. Bieżące wyniki świadczą o poprawie trendów przewozowych, ale także o przekształceniu charakteru rynku kolejowego w Polsce, gdzie przy zmianie struktury kierunków przewozów, stopniowo spada znaczenie przewozów masowych, a wzrasta rola przewozów intermodalnych, które będą miały decydującą rolę w potencjale rozwojowym rynku. Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w słabym dla kolei I kwartale 2026 roku) zwiększył się dynamicznie r/r zarówno w zakresie masy towarowej (+1,1 mln ton, tj. o +16,4% r/r), jak i w pracy przewozowej (+0,4 mld tkm, wzrost też o +16,4% r/r), a w II kwartale 2026 roku jego dynamika jeszcze bardziej przyspieszyła osiągając wzrosty na poziomie +1,6 mln ton, tj. o +23,4% r/r w masie oraz +0,6 mld tkm, tj. o +25,6% r/r w pracy przewozowej.

W trakcie I półrocza 2026 roku największą ujemną dynamikę przewozów towarów koleją odnotowano w styczniu (-9,2% r/r, przy łącznym wolumenie przewozów na poziomie jedynie 16,0 mln ton), kiedy to wskutek trudnych warunków atmosferycznych

<sup>23</sup> Czeski Urząd Statystyczny / Construction production index – publikacja danych w dn. 06.08.2026 r.

<sup>24</sup> Czeski Urząd Statystyczny / Industrial production index / Manufacture of chemicals and chemical products – publikacja danych w dn. 06.08.2026 r.

<sup>25</sup> AutoSap (<https://autosap.cz/en/data-and-statistics/manufacture-and-sale-of-vehicles/> - dane narastające za czerwiec 2026 r.)

<sup>26</sup> Urząd Transportu Kolejowego ([dane.utk.gov.pl/sts/rejestry/rejestr-licencjonowanyc/16733](https://dane.utk.gov.pl/sts/rejestry/rejestr-licencjonowanyc/16733), Wykaz-przedsiębiorców-posiadających-licencje-przewoźnika-kolejowego-wydana-przez.html – stan z dnia 08.06.2026 r.)

<sup>27</sup> Urząd Transportu Kolejowego

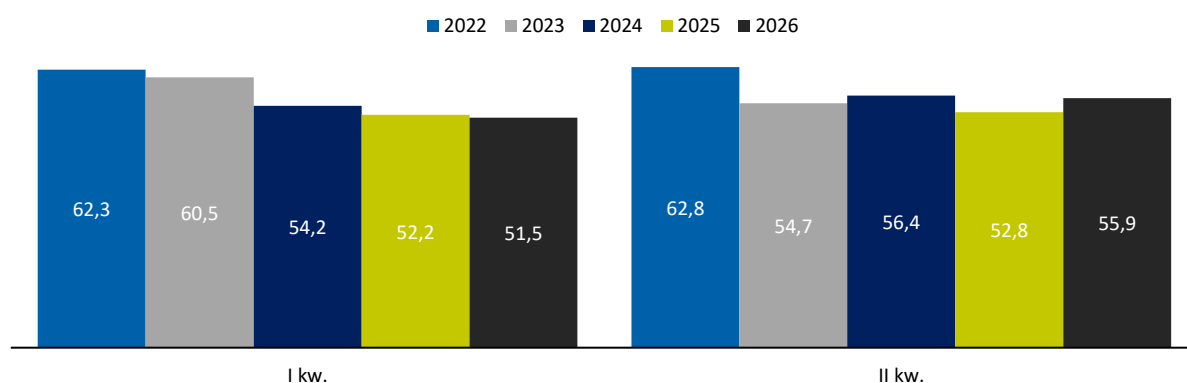
zauważalnie zmalała aktywność w przemyśle i budownictwie, co przełożyło się na największy spadek wolumenu w ujęciu r/r (o -1,6 mln ton). Jedynie nieco lepszy rezultat zanotowano w lutym (łącznie przewóz 16,2 mln ton, tj. -2,7% r/r). Każdy z kolejnych czterech miesięcy roku przyniósł już wzrost wyników r/r, przy czym najlepszy wynik i najwyższą dynamikę osiągnięto w marcu (prawdopodobnie z uwagi na odpracowywanie zaległości z poprzednich miesięcy), co przełożyło się na przewozy na poziomie 19,3 mln ton (tj. +7,7% r/r oraz +1,4 mln ton). Najniższą dynamikę wzrostu odnotowano w czerwcu (+5,3% r/r, przy przewozie 18,4 mln ładunków).<sup>28</sup>

Analizując strukturę towarów przewożonych kolejowym transportem towarowym w Polsce w trakcie 5 miesięcy 2026 roku należy zauważyć, że nadal największą transportowaną grupą towarową<sup>29</sup> był węgiel kamienny (którego udział stopniowo maleje w strukturze przewozów), który stanowił jednak wciąż 30,1% ogółu przewozów. W tym okresie odnotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w największych wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych<sup>30</sup>:

- węgiel kamienny (wzrost o +5,9% r/r do 26,6 mln ton),
- kruszywa, piasek i żwir (spadek o -14,8% r/r do 17,1 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o +15,7% r/r do 9,2 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -3,7% r/r do 4,2 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -5,2% r/r do 4,2 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -12,8% r/r do 3,2 mln ton),
- produkty rolnictwa (wzrost o +35,6% r/r do 2,3 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o -28,3% r/r do 1,8 mln ton).

Największe zmniejszenie masy towarowej transportowanej koleją w stosunku do rezultatów z 5 miesięcy 2025 roku zanotowano w przewozach kruszyw, piasku i żwiru (-3,0 mln ton). Poza tym istotnemu zmniejszeniu uległy m.in. wolumeny: rudy żelaza (-0,7 mln ton), koksu, brykietów, gazów (-0,5 mln ton) oraz cementu, wapna i gipsu (-0,3 mln ton). Spadki po około -0,2 mln ton zanotowano w przewozach chemikaliów i produktów chemicznych oraz metali i wyrobów metalowych. Zarazem na rynku kolejowym w trakcie 5 miesięcy br. odnotowano znaczny wzrost przewozów kolejowych, w ujęciu r/r, pozostałych ładunków (+2,9 mln ton), węgla kamiennego (+1,5 mln ton), produktów rafinacji ropy (+1,3 mln ton) oraz produktów rolnictwa (+0,6 mln ton). Niższy przyrost wolumenu zarejestrowano dla przewozów drewna i wyrobów z drewna (+0,1 mln ton r/r).<sup>31</sup>

Rysunek 5. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2022-2026 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

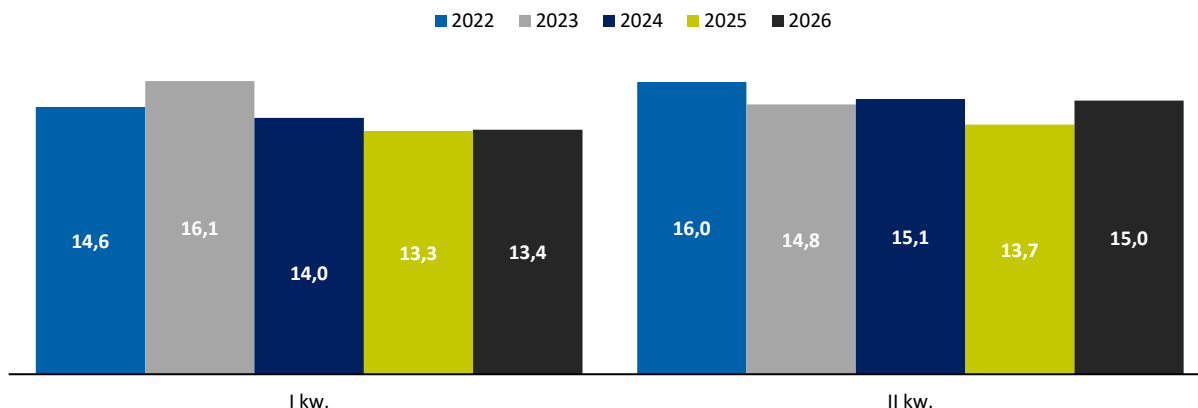
<sup>28</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>29</sup> Na podstawie klasyfikacji NST – dane Głównego Urzędu Statystycznego – dane za 5 miesięcy 2026 r.

<sup>30</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>31</sup> Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 6. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2022-2026 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W I półroczu 2026 roku zgodnie z danymi UTK 34 przewoźników kolejowych wykonywało przewozy, których to udział w rynku według masy towarowej przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (wobec 34 przewoźników w I półroczu 2025 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>32</sup>

Grupa PKP CARGO<sup>33</sup> wciąż jest zdecydowanym liderem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. W I półroczu 2026 roku Grupa PKP CARGO zauważalnie umocniła swoją pozycję na rynku poprawiając swoje udziały, które wyniosły 27,8% (+0,7 pp. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 27,5% (+2,0 pp. r/r) w zakresie pracy przewozowej.<sup>34</sup> Były to największe wzrosty udziałów rynkowych r/r na rynku kolejowym. Zarówno Grupa, jak i Spółka obsługują wciąż istotnie ponad 1/4 rynku towarowego w Polsce, z udziałami jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na poziomie 27,1% (+1,1 pp. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 27,3% (+2,1 pp. r/r) w zakresie pracy przewozowej.<sup>35</sup> Drugi największy w kraju przewoźnik pod względem obsługiwanego wolumenu, tj. DB Cargo Polska w tym samym czasie obsługiwał jedynie 14,8% rynku pod względem masy towarowej oraz 5,4% pod względem pracy przewozowej.

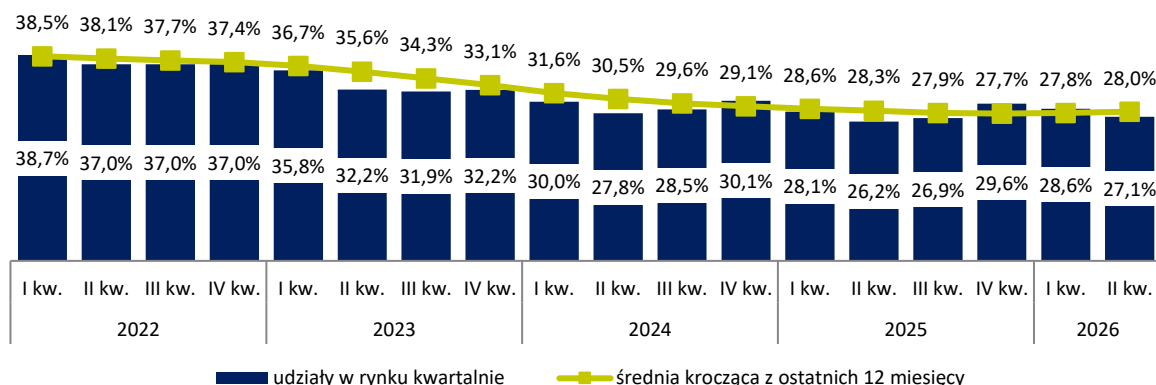
<sup>32</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>33</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

<sup>34</sup> Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

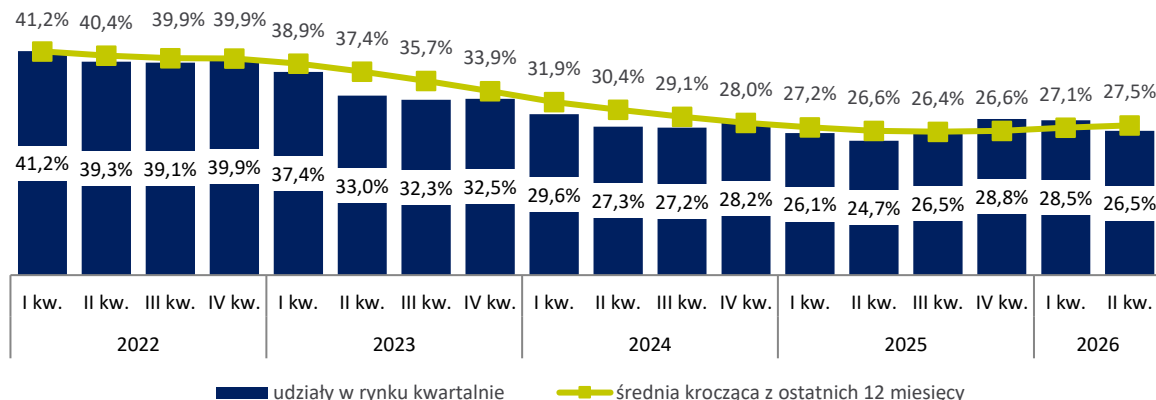
<sup>35</sup> Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 7. Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2022-2026



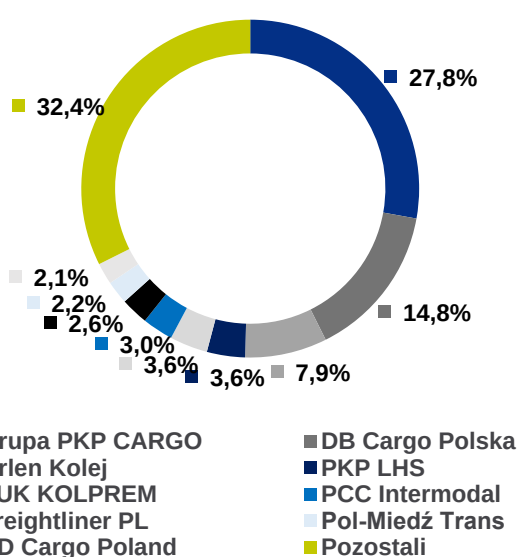
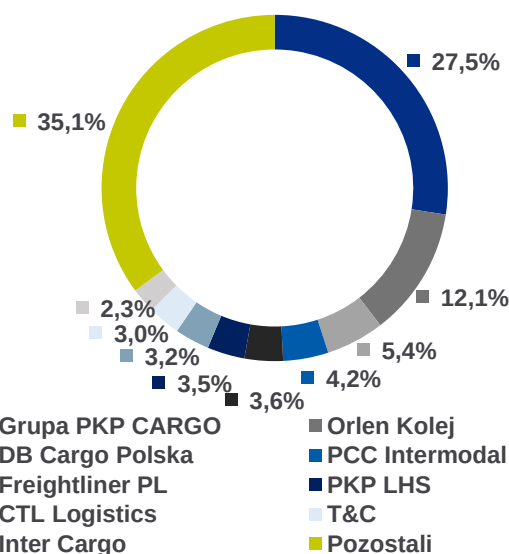
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 8. Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2022-2026



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9. Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2026 roku

**Wg masy towarowej**

**Wg pracy przewozowej**


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy PKP CARGO na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w I półroczu br. pod względem masy towarowej przewożonych ładunków byli operatorzy: DB Cargo Polska, Orlen Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, PCC Intermodal, Freightliner PL, Pol-Miedź Trans oraz CD Cargo Poland. To przewoźnicy posiadający powyżej 2% udziału w wolumenie na rynku transportu towarów kolejną.<sup>36</sup>

W I półroczu 2026 roku konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przewieźli na polskim rynku łącznie 77,5 mln ton ładunków (+1,4% r/r). Największym konkurentem pod względem obsłużonego wolumenu był DB Cargo Polska z przewiezioną w trakcie I półrocza 2026 roku masą na poziomie 15,9 mln ton (-0,5 mln ton, tj. -2,9% wobec masy przewiezionej w I półroczu 2025 roku). Przewoźnik ten stracił -0,8 pp. udziału rynkowego w ujęciu r/r. Największe wzrosty udziałów wśród konkurentów zanotowali przewoźnicy: Service and Logistics Group oraz Orlen Kolej (po +0,5 pp. r/r), a także PCC Intermodal oraz Ukrainian Railways (po +0,4 pp. r/r). Największy spadek udziału rynkowego wśród przewoźników w trakcie I półrocza 2026 roku odnotowano w PUK Kolprem oraz PKP LHS (po -0,9 pp. r/r), przy zmniejszeniu wolumenu przewozów odpowiednio o: -18,6% r/r i -17,7% r/r.<sup>37</sup>

Równocześnie w I półroczu 2026 roku wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +2,3% r/r do poziomu 20,6 mld tkm. W tym zakresie wśród konkurentów w największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe Service and Logistics Group (+0,8 pp. r/r), a także PCC Intermodal (+0,5 pp. r/r). Znaczące spadki udziałów rynkowych wśród przewoźników zanotowano natomiast w PKP LHS (-1,8 pp. r/r) oraz dla CD Cargo Poland (-0,7 pp. r/r).<sup>38</sup>

Również na dynamicznie rozwijającym się, przyszłościowym rynku kolejowych przewozów intermodalnych trwa widoczna już od 2025 roku odbudowa pozycji rynkowej PKP CARGO S.A. Według danych UTK Spółka znajduje się w ścisłej czołówce operatorów, zajmując obecnie drugą pozycję, nieznacznie ustępując jedynie wyspecjalizowanej stricte w tym obszarze spółce PCC Intermodal (która posiada podobny do PKP CARGO udział w tym rynku na poziomie ok. 20% przewozów). W I kwartale 2026 roku PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (w Grupie tylko PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji realizuje przewozy intermodalne w Polsce) znacznie poprawiła swoje wyniki przewozów intermodalnych r/r, co pozwoliło na zwiększenie udziałów do 19,3% w zakresie masy towarowej (+0,1 pp. r/r) oraz do 20,2% w zakresie pracy przewozowej (+1,4 pp. r/r). Rynek przewozów intermodalnych w trudnym dla transportu kolejowego I kwartale 2026 roku zwiększył się o +16,4% r/r, zarówno w zakresie wolumenu, jak i wykonanej pracy przewozowej<sup>39</sup>, co wyraźnie pokazuje siłę wzrostu oraz potencjał rozwojowy tego obszaru przewozów, wraz z umocnieniem znaczenia PKP CARGO S.A. na tym rynku.

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

W I kwartale 2026 roku w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 117,5 mln ton towarów (-4,3% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 20,6 mld tkm (-4,2% r/r).<sup>40</sup> W tym okresie zanotowano wysokie zmniejszenie aktywności w ujęciu r/r w transporcie wodnym (o -34,5% r/r w zakresie przewiezionej masy oraz o -41,1% r/r w wykonanej pracy przewozowej), przy umiarkowanym spadku przewiezionej masy towarowej w transporcie samochodowym (o -4,2% r/r) oraz wykonanej pracy przewozowej (o -4,2% r/r). W transporcie kolejowym poziom przewiezionej masy towarowej uległ obniżeniu o -4,6% r/r, a zarazem praca przewozowa zmniejszyła się o -3,4% r/r.<sup>41</sup>

Średnia odległość przewozu ładunków ogółem na tym rynku w I kwartale 2026 roku minimalnie wzrosła (o +0,05% r/r) i osiągnęła poziom 175,5 km, w tym w transporcie drogowym zmniejszyła się o -0,1% r/r (do 176,2 km), w transporcie wodnym natomiast o -10,1% r/r (do 413,2 km), a w transporcie kolejowym zanotowano jej nieznaczny wzrost (+1,2% r/r, do 170,6 km).<sup>42</sup>

<sup>36</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>37</sup> opracowanie własne na podstawie danych UTK

<sup>38</sup> opracowanie własne na podstawie danych UTK

<sup>39</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>40</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za II kwartał 2026 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2026 r. (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

<sup>41</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

<sup>42</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

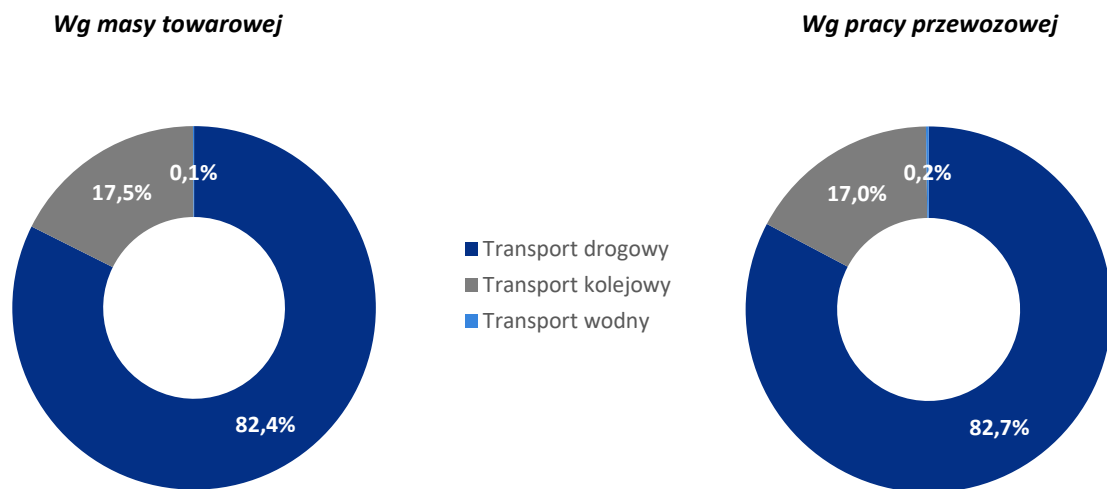
Tabela 13. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2026 roku

| Wyszczególnienie              | MASA TOWAROWA        |               |                 | PRACA PRZEWOZOWA     |               |                 | ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ |               |                 |
|-------------------------------|----------------------|---------------|-----------------|----------------------|---------------|-----------------|-------------------|---------------|-----------------|
|                               | Wolumen<br>(mln ton) | Zmiana<br>r/r | Zmiana<br>% r/r | Wolumen<br>(mld tkm) | Zmiana<br>r/r | Zmiana<br>% r/r | Dystans<br>(km)   | Zmiana<br>r/r | Zmiana<br>% r/r |
| Rynek przewozów ogółem w tym: | 117,5                | -5,3          | -4,3%           | 20,6                 | -0,9          | -4,2%           | 175,5             | 0,1           | 0,05%           |
| Transport drogowy             | 96,8                 | -4,2          | -4,2%           | 17,1                 | -0,8          | -4,2%           | 176,2             | -0,1          | -0,1%           |
| Transport kolejowy            | 20,6                 | -1,0          | -4,6%           | 3,5                  | -0,1          | -3,4%           | 170,6             | 2,1           | 1,2%            |
| Transport wodny               | 0,1                  | -0,1          | -34,5%          | 0,05                 | -0,03         | -41,1%          | 413,2             | -46,4         | -10,1%          |

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

W I kwartale 2026 roku transport kolejowy w Czechach odnotował zauważalny spadek wolumenu przewiezionej masy do 20,6 mln ton (-4,6% r/r), przy równoczesnym zmniejszeniu wykonania pracy przewozowej do 3,5 mld tkm (-3,4% r/r). W tym samym czasie przewozy towarów realizowane transportem samochodowym uległy obniżeniu o -4,2% (do 96,8 mln ton) w ujęciu masy towarowej oraz o -4,2% (do poziomu 17,1 mld tkm) w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te spowodowały niewielki wzrost udziału transportu drogowego w zakresie masy towarowej (o +0,10 pp. r/r), przy zbliżonym spadku udziału transportu kolejowego i transportu wodnego (po -0,05 pp. r/r). Równocześnie kolej zanotowała wzrost udziału w zakresie pracy przewozowej (+0,1 pp. r/r), przy analogicznym zmniejszeniu udziału transportu wodnego (-0,1 pp. r/r) oraz minimalnym spadku udziału transportu drogowego (-0,002 pp. r/r).<sup>43</sup>

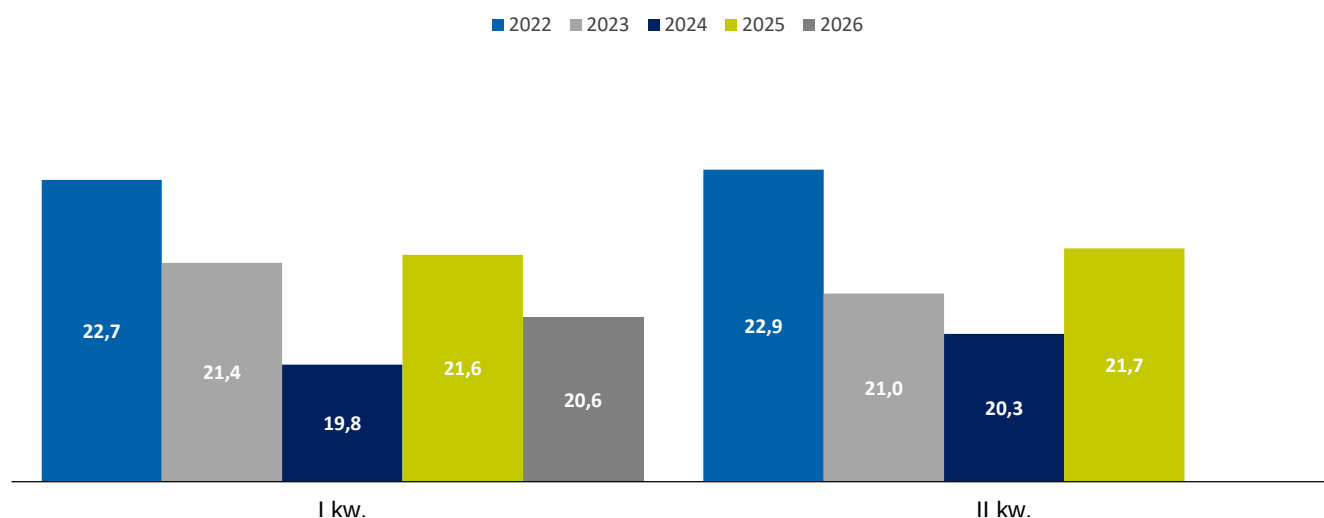
Rysunek 10. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2026 roku



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

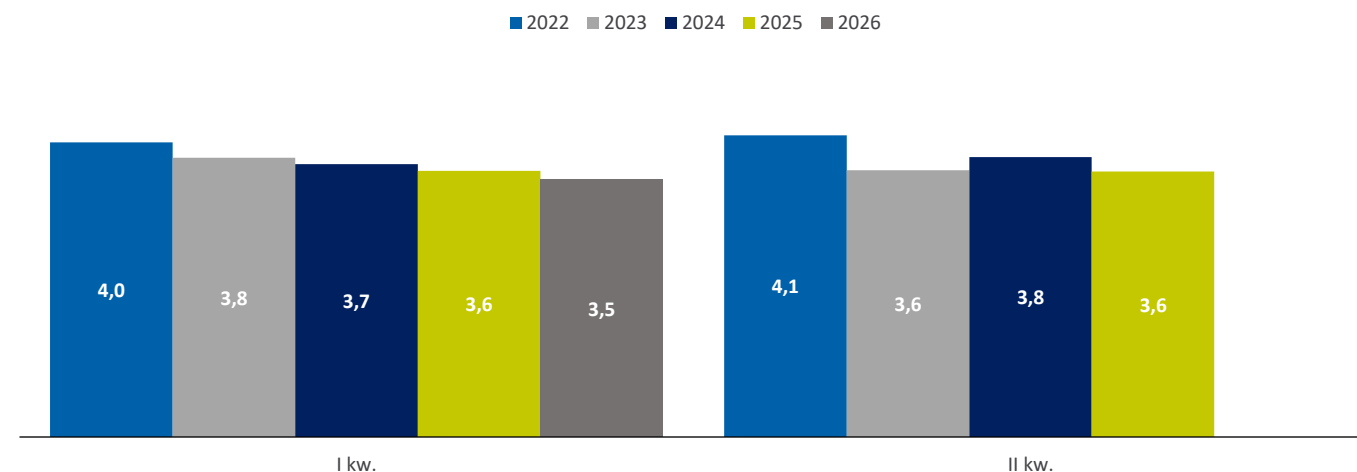
<sup>43</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

Rysunek 11. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2022-2026 (mln ton)



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

Rysunek 12. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2022-2026 (mld tkm)



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

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

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w I półroczu 2026 roku na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych funkcjonowało 108 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>44</sup>

W I półroczu 2026 roku spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 2,7 mln ton ładunków (-0,4% r/r) i wykonała pracę przewozową na poziomie 0,3 mld tkm (+1,0% r/r). Średnia odległość przewozu Spółki zwiększyła się do 105,3 km (+1,4% r/r).<sup>45</sup> Największym segmentem pod względem przewożonej masy towarowej pozostawały paliwa stałe,

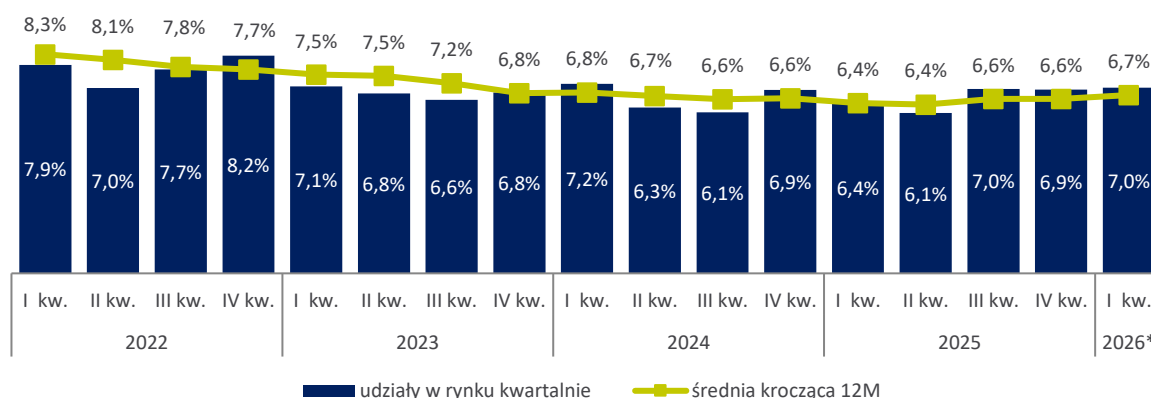
<sup>44</sup> SŽDC (wykaz przewoźników na torach ogólnokrajowych i regionalnych z dn. 26.06.2026 r.)

<sup>45</sup> statystyka własna PKP CARGO International

przy nieznacznym wzroście udziału w strukturze przewozów Spółki względem I półrocza 2025 roku (do 51,8%, tj. o +1,7 pp. r/r). Drugie miejsce utrzymały przewozy intermodalne, których udział w całkowitym wolumenie wzrósł do 20,4% (z 15,8% w I półroczu 2025 roku), tj. o +4,7 pp. r/r.

Największy wzrost wolumenu w tym okresie zanotowano w przewozach intermodalnych (o +29,1% r/r), paliw stałych (o +3,0% r/r, w tym w przewozach węgla kamiennego o +1,6% r/r) oraz drewna i produktów rolnych (o +35,4% r/r). Natomiast największy spadek transportowanej masy odnotowano w segmentach paliw płynnych (o -45,9% r/r), metali i rud (o -15,9% r/r), kruszyw i materiałów budowlanych (o -28,1% r/r), pozostałych towarów (o -26,8% r/r) oraz minimalnie dla produktów chemicznych (o -1,7% r/r). Udział węgla kamiennego w I półroczu 2026 roku w strukturze przewozów wciąż stanowił 30,4% wszystkich towarów (tj. wzrósł o +0,6 pp. r/r). Surowiec ten pomimo zakończenia w styczniu br. wydobywania w Czechach, nadal stanowił dla Spółki kluczowy towar pod względem wolumenu przewozów (kolejne towary transportowane przez PKP CI zasadniczo nie przekroczyły poziomu 20% udziału w ogólnym wykonaniu).<sup>46</sup>

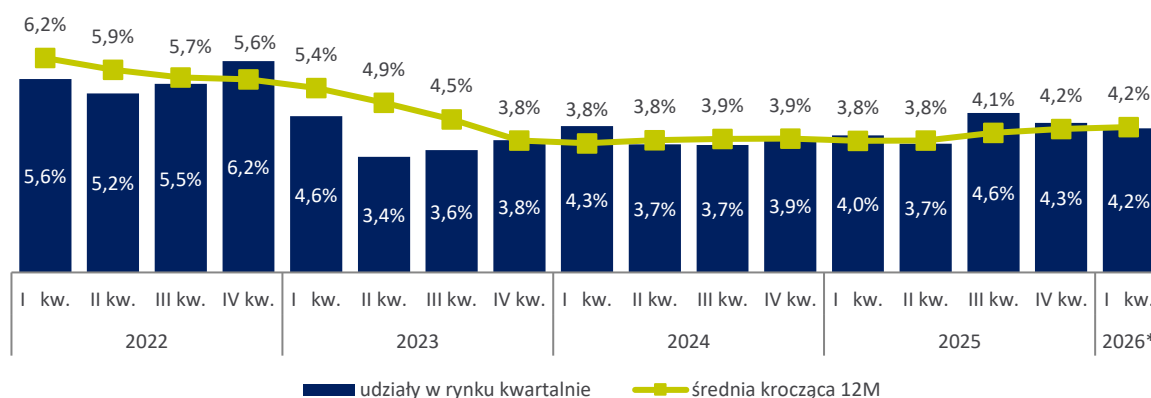
Rysunek 13. Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2022-2026



\* Dane za II kw. 2026 roku dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2026 roku

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

Rysunek 14. Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2022-2026

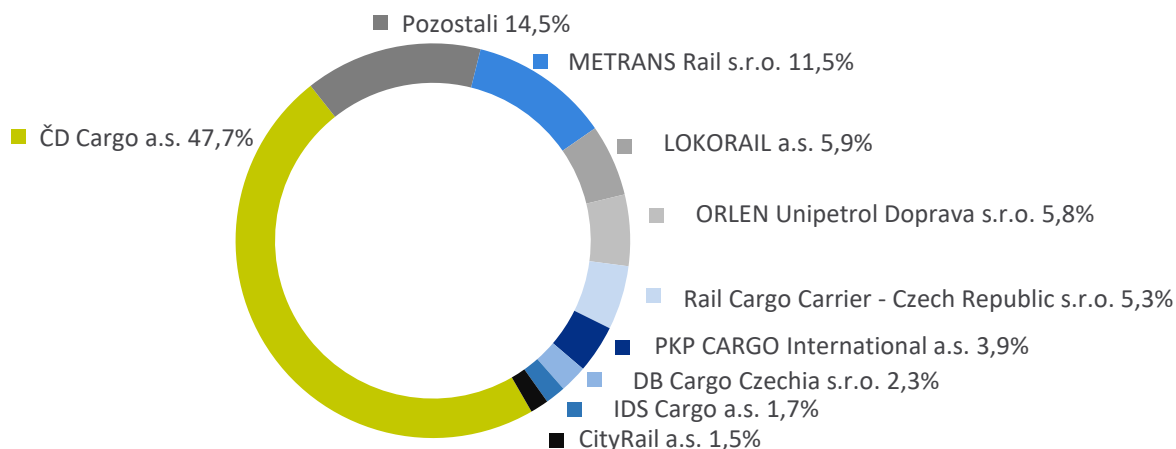


\* Dane za II kw. 2026 roku dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2026 roku

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

<sup>46</sup> statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 15. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2026 roku (tkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej, w I półroczu 2026 roku spółka PKP CARGO International a.s. zanotowała niewielkie zwiększenie udziału w rynku r/r (+0,04 pp. do 3,9%).<sup>47</sup> Spółka utrzymała szóstą pozycję wśród operatorów kolejowych na rynku czeskim.

Spółka ČD Cargo a.s. straciła w I półroczu 2026 roku zauważalną część udziałów r/r do 47,7% (-4,0 pp.), nadal utrzymując pozycję lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy przewozowej. Znaczny wzrost udziałów rynkowych r/r w I półroczu 2026 roku zanotowano natomiast w LOKORAIL a.s. (+0,5 pp., wzrost do 5,9%, co przełożyło się na awans i trzecią pozycję wśród przewoźników), a także w zbliżonej skali w: ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o. (+0,4 pp. r/r do 5,8%, tj. przewoźnika będącego częścią Grupy Orlen, który spadł na czwartą pozycję na rynku czeskim), Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o. (+0,4 pp. i wzrost udziału do 5,3%) oraz IDS Cargo a.s. (+0,4 pp. i zwiększenie udziału do 1,7%). W zestawieniu pojawiły się po raz drugi notowania przewoźnika CityRail a.s., który osiągnął 1,5% udziału w rynku.<sup>48</sup>

Zauważalnie zmniejszyły się zaś udziały w ujęciu r/r: Metrans Rail s.r.o. (-0,6 pp. i spadek udziału do 11,5%, pomimo to spółka zachowała pozycję wyraźnego wicelidera rynku) oraz DB Cargo Czechia s.r.o. (-0,3 pp. r/r do 2,3%).<sup>49</sup>

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim za I półrocze 2026 roku nie uwzględnia wyniku PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, z uwagi na brak przekroczenia progu określonego na poziomie 1% udziału w rynku pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej, co automatycznie (z uwagi na konstrukcję tabeli wynikowej) oznacza brak publikacji szczegółowych notowań także dla pracy przewozowej. W I półroczu 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, nastąpił nieznaczny wzrost samodzielnych przewozów PKP CARGO na terenie Czech. Realizowano przewozy tranzytowe przetworów naftowych, których nie wykonywano w 2025 roku.<sup>50</sup>

<sup>47</sup> SŽDC

<sup>48</sup> SŽDC

<sup>49</sup> SŽDC

<sup>50</sup> Statystyka własna PKP CARGO S.A.

### 3.2.5. Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2026 roku i I półrocze 2025 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 s.r.o. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

W okresie 6 miesięcy 2026 roku Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 32,6 mln ton.

Tabela 14. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2026 i 2025 roku

| Wyszczególnienie                            | I<br>półrocze<br>2026 | I<br>półrocze<br>2025 | Zmiana                              |              | I<br>półrocze<br>2026 | I<br>półrocze<br>2025 | II kw.<br>2026 | II kw.<br>2025 | Zmiana                      |              |
|---------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------------|--------------|
|                                             | (mln tkm)             |                       | I półrocze 2026/<br>I półrocze 2025 | %            | udział w całości (%)  |                       |                | (mln tkm)      | II kw. 2026/<br>II kw. 2025 | %            |
| Paliwa stałe <sup>1</sup>                   | 3 145                 | 2 636                 | 509                                 | 19,3%        | 36%                   | 34%                   | 1 442          | 1 135          | 307                         | 27,1%        |
| z czego węgiel kamienny                     | 2 701                 | 2 256                 | 445                                 | 19,7%        | 31%                   | 29%                   | 1 233          | 956            | 277                         | 29,0%        |
| Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup> | 1 446                 | 1 678                 | -232                                | -13,8%       | 16%                   | 22%                   | 937            | 948            | -11                         | -1,1%        |
| Metale i rudy <sup>3</sup>                  | 952                   | 653                   | 300                                 | 46,0%        | 11%                   | 9%                    | 479            | 347            | 133                         | 38,2%        |
| Produkty chemiczne <sup>4</sup>             | 630                   | 770                   | -140                                | -18,1%       | 7%                    | 10%                   | 297            | 380            | -83                         | -21,9%       |
| Paliwa płynne <sup>5</sup>                  | 314                   | 160                   | 154                                 | 96,3%        | 4%                    | 2%                    | 158            | 89             | 69                          | 77,9%        |
| Drewno i płody rolne <sup>6</sup>           | 282                   | 258                   | 24                                  | 9,3%         | 3%                    | 3%                    | 138            | 121            | 17                          | 13,9%        |
| Przewozy intermodalne                       | 1 680                 | 1 256                 | 424                                 | 33,8%        | 19%                   | 16%                   | 838            | 625            | 213                         | 34,0%        |
| Pozostałe <sup>7</sup>                      | 319                   | 250                   | 69                                  | 27,6%        | 4%                    | 3%                    | 170            | 129            | 41                          | 31,9%        |
| <b>Razem</b>                                | <b>8 767</b>          | <b>7 659</b>          | <b>1 107</b>                        | <b>14,5%</b> | <b>100%</b>           | <b>100%</b>           | <b>4 459</b>   | <b>3 774</b>   | <b>685</b>                  | <b>18,2%</b> |

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

Tabela 15. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2026 i 2025 roku

| Wyszczególnienie                            | I<br>półrocze<br>2026 | I<br>półrocze<br>2025 | Zmiana                              |             | I<br>półrocze<br>2026 | I<br>półrocze<br>2025 | II kw.<br>2026 | II kw.<br>2025 | Zmiana                      |             |
|---------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------|-----------------------|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------------|-------------|
|                                             | (mln ton)             |                       | I półrocze 2026/<br>I półrocze 2025 | %           | udział w całości (%)  |                       |                | (mln ton)      | II kw. 2026/<br>II kw. 2025 | %           |
| Paliwa stałe <sup>1</sup>                   | 16,5                  | 14,7                  | 1,8                                 | 12,4%       | 51%                   | 47%                   | 7,6            | 6,5            | 1,1                         | 17,1%       |
| z czego węgiel kamienny                     | 14,9                  | 13,2                  | 1,7                                 | 13,1%       | 46%                   | 42%                   | 6,9            | 5,8            | 1,1                         | 18,8%       |
| Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup> | 5,2                   | 6,2                   | -1,0                                | -16,1%      | 16%                   | 20%                   | 3,3            | 3,5            | -0,2                        | -4,7%       |
| Metale i rudy <sup>3</sup>                  | 2,7                   | 2,4                   | 0,3                                 | 11,8%       | 8%                    | 8%                    | 1,4            | 1,3            | 0,1                         | 11,7%       |
| Produkty chemiczne <sup>4</sup>             | 1,8                   | 2,2                   | -0,4                                | -18,6%      | 6%                    | 7%                    | 0,9            | 1,1            | -0,2                        | -19,7%      |
| Paliwa płynne <sup>5</sup>                  | 0,6                   | 0,7                   | -0,1                                | -13,3%      | 2%                    | 2%                    | 0,3            | 0,3            | 0,0                         | -2,2%       |
| Drewno i płody rolne <sup>6</sup>           | 1,1                   | 0,9                   | 0,2                                 | 19,7%       | 3%                    | 3%                    | 0,5            | 0,4            | 0,1                         | 24,0%       |
| Przewozy intermodalne                       | 3,7                   | 3,1                   | 0,5                                 | 17,4%       | 11%                   | 10%                   | 1,9            | 1,6            | 0,3                         | 20,5%       |
| Pozostałe <sup>7</sup>                      | 1,0                   | 0,9                   | 0,1                                 | 14,2%       | 3%                    | 3%                    | 0,5            | 0,5            | 0,1                         | 11,2%       |
| <b>Razem</b>                                | <b>32,6</b>           | <b>31,1</b>           | <b>1,4</b>                          | <b>4,6%</b> | <b>100%</b>           | <b>100%</b>           | <b>16,4</b>    | <b>15,1</b>    | <b>1,3</b>                  | <b>8,9%</b> |

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

Tabela 16. Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2026 i 2025 roku

| Wyszczególnienie                            | I półrocze 2026 | I półrocze 2025 | Zmiana I półrocze 2026/ I półrocze 2025 |             | II kw. 2026 | II kw. 2025 | Zmiana II kw. 2026/ II kw. 2025 |             |
|---------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|-------------|
|                                             | (km)            | (km)            |                                         | %           | (km)        | (km)        |                                 | %           |
| Paliwa stałe <sup>1</sup>                   | 191             | 180             | 11                                      | 6,1%        | 190         | 175         | 15                              | 8,5%        |
| z czego węgiel kamienny                     | 181             | 171             | 10                                      | 5,8%        | 179         | 165         | 14                              | 8,6%        |
| Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup> | 276             | 269             | 7                                       | 2,6%        | 281         | 271         | 10                              | 3,7%        |
| Metale i rudy <sup>3</sup>                  | 358             | 274             | 84                                      | 30,5%       | 341         | 276         | 65                              | 23,7%       |
| Produkty chemiczne <sup>4</sup>             | 348             | 346             | 2                                       | 0,5%        | 346         | 356         | -10                             | -2,8%       |
| Paliwa płynne <sup>5</sup>                  | 507             | 224             | 283                                     | 126,3%      | 502         | 276         | 226                             | 81,9%       |
| Drewno i płody rolne <sup>6</sup>           | 266             | 291             | -25                                     | -8,6%       | 261         | 285         | -23                             | -8,1%       |
| Przewozy intermodalne                       | 455             | 399             | 56                                      | 13,9%       | 445         | 400         | 45                              | 11,3%       |
| Pozostałe <sup>7</sup>                      | 320             | 286             | 34                                      | 11,7%       | 339         | 286         | 53                              | 18,6%       |
| <b>Razem</b>                                | <b>269</b>      | <b>246</b>      | <b>23</b>                               | <b>9,4%</b> | <b>271</b>  | <b>250</b>  | <b>21</b>                       | <b>8,5%</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.

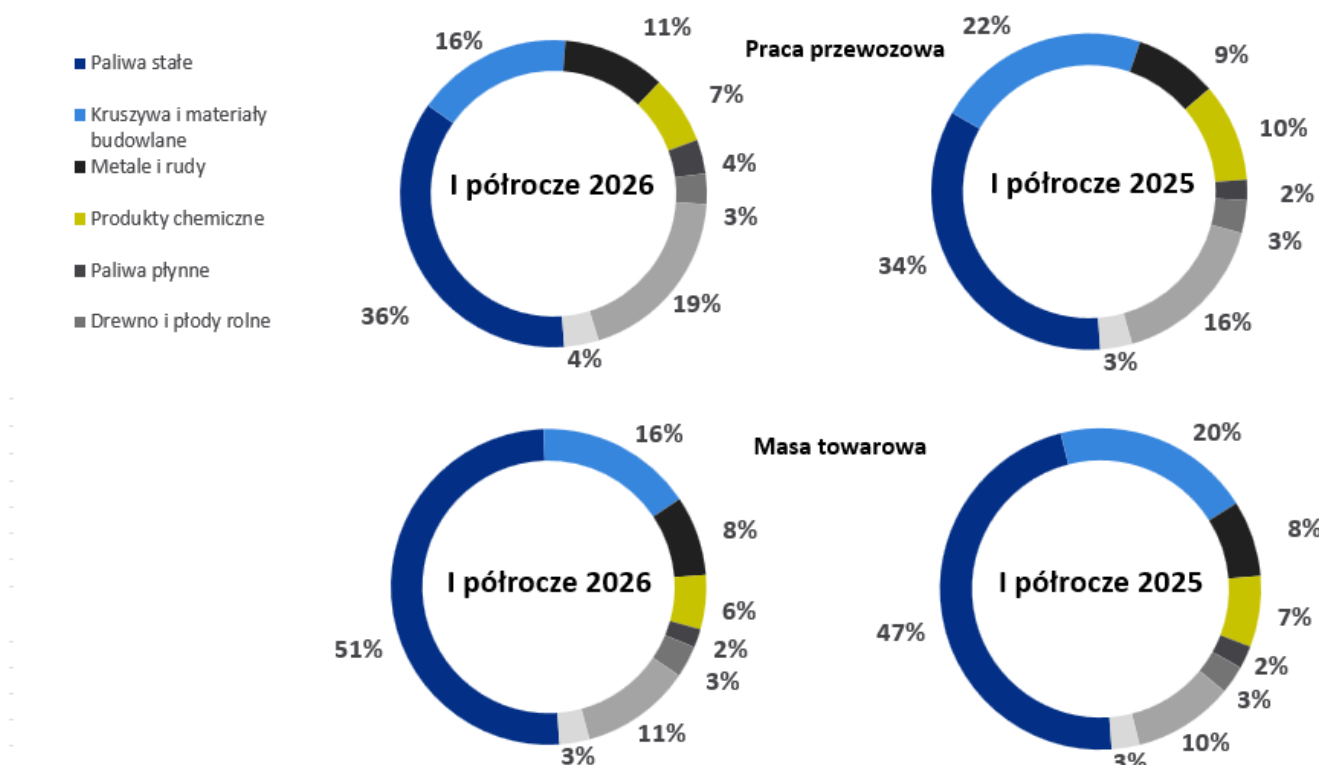
<sup>4</sup> Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

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

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

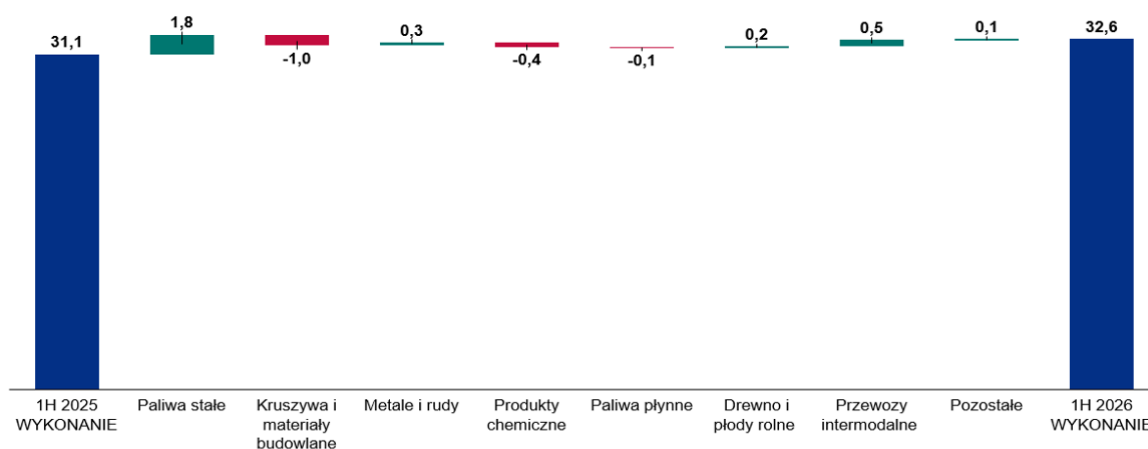
<sup>7</sup> Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Rysunek 16. Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I półrocza 2026 i 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 17. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2026 roku:



paliwa  
stałe

- Wzrost zapotrzebowania na węgiel kamienny do produkcji energii elektrycznej,
- wydłużony okres grzewczy w okresie zimowym na początku bieżącego roku,
- pozyskanie przez Spółkę nowych kontraktów na przewozy,
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 10 km (+5,8%), w związku ze zmianą strukturą relacji przewozowych.



kruszywa  
i materiały  
budowlane

- Zmniejszona liczba zamówień w związku z brakiem rozstrzygnięcia przetargów na nowe inwestycje,
- wzrost przewozów konkurencyjnych przewoźników,
- brak dostępności specjalistycznego taboru,
- wzrost średniej odległości przewozu o 7 km (+2,6%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw, głównie na potrzeby inwestycji infrastrukturalnych w różnych częściach Polski.



metale  
i rudy

- Realizacja przewozów półproduktów w imporcie morskim,
- zwiększenie potrzeb przewozowych po ponownym uruchomieniu wielkiego pieca w hucie znaczącego klienta,
- wzrost średniej odległości przewozu o 84 km (+30,5%) – zmiana strukturą relacji przewozowych.



paliwa  
płynne

- Realizacja przewozów paliw na Ukrainę przez znaczącego klienta z wykorzystaniem własnego przewoźnika,
- średnia odległość przewozu zwiększyła się o 283 km (+126,3) - spadek udziału przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy, większy udział relacji krajowych między bazami paliwowymi.


drewno  
i płody rolne

- Realizacja dodatkowych przewozów artykułów rolnych,
- spadek średniej odległości przewozu o 25 km (-8,6%) w wyniku spadku udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach drewna.


produkty  
chemiczne

- Zmniejszenie importu nawozów z Rosji,
- problemy sprzedażowe na światowych rynkach rodzimych producentów nawozów ze względu na wysoką cenę gazu - głównego surowca do produkcji,
- wzrost średniej odległości przewozu o 2 km (+0,5%).



intermodal

- Regularne przewozy naczep w relacjach międzynarodowych,
- odzyskanie utraconych przewozów koksu w kontenerach oraz pozyskanie nowych klientów,
- zwiększenie przewozów drogą lądową między Dalekim Wschodem a Europą,
- zawarcie nowych umów na przewozy kabotażowe w Niemczech,
- zwiększenie przewozów zrzębki w kontenerach w relacjach krajowych,
- wzrost średniej odległości przewozu o 56 km (+13,9%), ze względu na zmianę struktury przewozów.



pozostałe

- Zwiększone zapotrzebowanie na przewozy soli,
- wzrost średniej odległości przewozu o 34 km (+11,7%) – zmiana struktury relacji przewozowych.

### 3.3. Informacje dotyczące segmentów działalności

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

### 3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia

Od początku 2026 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 804 osoby, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o 570 osób. Spadek zatrudnienia w Grupie był efektem m.in. zmian w strukturze Grupy PKP CARGO, jak również naturalnej fluktuacji pracowników, przy jednoczesnym braku odtwarzania etatów.

Rysunek 18. Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku


ZATRUDNIENIE  
W **GRUPIE** (OSOBY)  
STAN NA:

30/06/2026

**12 154**

31/12/2025

**12 958**

STANOWISKA ROBOTNICZE  
W **GRUPIE** (OSOBY)  
STAN NA:

30/06/2026

**8 897**

31/12/2025

**9 500**

STANOWISKA NIEROBOTNICZE  
W **GRUPIE** (OSOBY)  
STAN NA:

30/06/2026

**3 257**

31/12/2025

**3 458**
*Źródło: Opracowanie własne*

### 3.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 220,4 mln zł, tj. więcej o 27,9% w stosunku do analogicznego okresu 2025 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 wykazano również prawa do użytkowania aktywów (głównie najem nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 6 miesięcy 2026 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 taboru wykonywanych w tym okresie wynika z cykli w zatwierdzonym Systemie utrzymania) oraz modernizację lokomotyw - łącznie 168,9 mln zł (tj. 76,6% nakładów inwestycyjnych ogółem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 2,3 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz zakup samochodów na poziomie 3,1 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 7,7 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 38,4 mln zł, w tym: najem nieruchomości na poziomie 25,2 mln zł, naprawy lokomotyw leasingowanych na poziomie 12,9 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 0,3 mln zł.

Tabela 17. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do 6 miesięcy 2025 roku na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

| Wyszczególnienie                                  | 6 miesięcy 2026 | 6 miesięcy 2025 | Zmiana 2026-2025 | Zmiana 2026-2025 % |
|---------------------------------------------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------------|
| Budownictwo inwestycyjne                          | 2,3             | 1,3             | 1,0              | 76,9%              |
| Modernizacja lokomotyw                            | 5,7             | 15,1            | -9,4             | -62,3%             |
| Maszyzny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe | 2,2             | 1,9             | 0,3              | 15,8%              |
| Teleinformatyzacja                                | 7,7             | 1,6             | 6,1              | 381,3%             |
| Pozostałe                                         | 0,9             | 0,5             | 0,4              | 80,0%              |
| Komponenty w remontach, w tym:                    | 163,2           | 123,1           | 40,1             | 32,6%              |
| <i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>     | 40,6            | 40,3            | 0,3              | 0,7%               |
| <i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>       | 122,6           | 82,8            | 39,8             | 48,1%              |
| Prawa do użytkowania aktywów*, w tym w obszarze:  | 38,4            | 28,8            | 9,6              | 33,3%              |
| <i>Nieruchomości</i>                              | 25,2            | 25,7            | -0,5             | -1,9%              |
| <i>Lokomotyw</i>                                  | 12,9            | 0,5             | 12,4             | -                  |
| <i>Pozostałych praw*</i>                          | 0,3             | 2,6             | -2,3             | -88,5%             |
| <b>Razem</b>                                      | <b>220,4</b>    | <b>172,3</b>    | <b>48,1</b>      | <b>27,9%</b>       |

\* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za 6 miesięcy 2026 rok nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego lokomotywy w wysokości 6,9 mln zł.

Źródło: Opracowanie własne

### 3.6. Istotne informacje i zdarzenia w I półroczu 2026 roku do dnia zatwierdzenia sprawozdania

#### 3.6.1. Propozycje Układowe dla Wierzycieli

W dniu 30 czerwca 2026 roku Zarząd Spółki przyjął i złożył do akt zmienione Propozycje Układowe w postępowaniu sanacyjnym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z siedzibą w Warszawie, prowadzonym przed Sądem Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydziałem Gospodarczym dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych, sygn. akt. WA1M/GRs/6/2024 („Propozycje Układowe”) wraz z uzasadnieniem tych propozycji układowych.

Zmiana Propozycji Układowych była konsekwencją działań podjętych przez Spółkę w celu zapewnienia finansowania wykonania układu, w tym uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 26 czerwca 2026 roku, dotyczącej podwyższenia kapitału zakładowego. Pozyskanie środków z planowanej emisji akcji stanowić miało źródło finansowania gotówkowej części spłat przewidzianych w Propozycjach Układowych z czerwca 2026 roku.

Zmiany Propozycji Układowych z czerwca 2026 roku w relacji do propozycji złożonych w dniu 29 maja 2026 roku dotyczyły Grupy IV z tych Propozycji pn. „Wierzytelności przysługujące bankom, instytucjom kredytowym, instytucjom finansowym oraz innym podmiotom z tytułu udzielonego Dłużnikowi finansowania oraz wierzytelności handlowe kategorii III”, która obejmowała wierzycieli finansowych z wierzytelnościami z tytułu kredytów i pożyczek oraz innych zobowiązań finansowych o tym charakterze (Banki i Instytucje Finansowe) oraz wierzycieli handlowych z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych niezależnie od podstawy prawnej lub faktycznej tych umów lub transakcji, w szczególności z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, których suma z tytułu należności głównych wynosi powyżej 600 000,00 zł, niezaliczonych do innych Grup.

Opisana wyżej Grupa zgodnie ze zmienionymi Propozycjami Układowymi z czerwca 2026 roku została włączona do Grupy III, która została określona w następujący sposób „Grupa III Wierzytelności przysługuje bankom, instytucjom kredytowym, instytucjom finansowym oraz innym podmiotom z tytułu udzielonego Dłużnikowi finansowania oraz wierzytelności handlowe

kategorii II. Wierzyciele finansowi z wierzytelnościami z tytułu kredytów i pożyczek oraz innych zobowiązań finansowych o charakterze bankowym (Banki i Instytucje Finansowe) oraz wierzyciele handlowi z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych niezależnie od podstawy prawnej lub faktycznej tych umów lub transakcji, w szczególności z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, których suma wierzytelności z tytułu należności głównych wynosi powyżej 50 000,00 zł, niezaliczeni do innych grup”.

Propozycje Układowe z czerwca 2026 roku przewidywały dla nowej Grupy III spłatę 50% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie wierzytelności w pozostałej części, umorzenie w całości wierzytelności z tytułu odsetek zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego. Płatność wierzytelności dla tej Grupy miała nastąpić jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszcono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Sposób zaspokojenia Wierzyteli z Grupy III nie obejmował konwersji wierzytelności na akcje Spółki.

W konsekwencji powyższego konwersyjną pozostawiała jedynie Grupa IV (wcześniej Grupa V) obejmująca podmioty z branży kolejowej kontrolowane przez Skarb Państwa. W drodze konwersji wierzytelności na akcje nastąpić miało podwyższenie kapitału zakładowego o kwotę 29 401 388,00 zł tj. z kwoty 44 786 917,00 zł do kwoty 74 188 255,00 zł przez utworzenie w drodze konwersji układowej wierzytelności zaliczonych do Grupy IV (wcześniej Grupa V) 29 401 388 nowych akcji zwykłych na okaziciela serii D o wartości nominalnej 1,00 zł każda. Łączna wartość nominalna wszystkich nowo wyemitowanych akcji miała wynieść 29 401 388,00 zł przy zachowaniu ceny emisyjnej każdej nowo powstałej akcji w kwocie 12,00 zł. Łączna cena emisyjna wszystkich nowo wyemitowanych akcji, w związku z konwersją wierzytelności zaliczonych do Grupy IV (wcześniej Grupa V), miała wynieść 352 816 056,00 zł.

Dla Grup I, II oraz V i VI (wcześniej Grupy VI i VII) Propozycje Układowe z czerwca 2026 roku nie ulegały zmianie, a wcześniejsze Grupy III i IV zostały połączone w jedną Grupę III, według zasad opisanych powyżej. Zmienione Propozycje Układowe z czerwca 2026 roku przewidywały podział na 6 Grup Wierzyteli.

W dniu 15 września 2026 roku Zarząd Spółki przyjął i złożył do właściwego sądu zmienione Propozycje Układowe (dalej „Propozycje Układowe z września 2026 roku”). W porównaniu z Propozycjami Układowymi uchwalonymi przez Zarząd i złożonymi w sądzie w dniu 30 czerwca 2026 roku, nie zmieniły zasadnych założeń restrukturyzacji zobowiązań Spółki, w tym podziału Wierzyteli na Grupy ani podstawowych zasad i warunków ich zaspokojenia.

Przyjęte w dniu 15 września 2026 roku Propozycje Układowe z września 2026 roku wprowadziły natomiast dodatkowe, warunkowy mechanizm zaspokojenia części wierzytelności, które zgodnie z Propozycjami Układowymi przyjętymi przez Zarząd w dniu 30 czerwca 2026 roku nie podlegałyby zaspokojeniu, a tym samym podlegały umorzeniu.

Mechanizm ten przewiduje, w odniesieniu do Grup I, III i IV, w których wierzytelności z tytułu należności głównej nie podlegają zaspokojeniu w 100% dodatkowe warunkowe ich zaspokojenie („Dodatkowe Zaspokojenie”), gdzie niezaspokojona w ramach podstawowych warunków układu część wierzytelności będzie stanowić kwotę objętą mechanizmem Dodatkowego Zaspokojenia („Uprawniona Kwota”). Wierzyciele z Grup II, V oraz VI nie będą uczestniczyć w Dodatkowym Zaspokojeniu.

Mechanizm Dodatkowego Zaspokojenia będzie oparty na środkach faktycznie otrzymanych przez Spółkę z tytułu odszkodowania za realizację decyzji węglowej. Za środki te uznane zostaną kwoty faktycznie otrzymane przez Spółkę na podstawie ugody albo prawomocnego orzeczenia sądowego, wraz z faktycznie otrzymanymi odsetkami oraz zwrotem kosztów procesu, jeżeli zostały objęte ugodą albo zasądzone prawomocnym orzeczeniem. Kwota objęta ugodą lub zasądzona, lecz jeszcze nie wypłacona, nie będzie stanowić środków z tzw. decyzji węglowej.

Środki otrzymane przed rozstrzygnięciem całego sporu, niezależnie od tego, czy roszczenie zostanie uwzględnione w całości czy w części czy oddalone przy spełnieniu warunków określonych w Propozycjach Układowych z września 2026 roku („Ostateczne Zakończenie Spor”) będą ujmowane w ewidencji i będą przeznaczone na Dodatkowe Zaspokojenie dopiero po Ostatecznym Zakończeniu Spor.

Przy ustalaniu wysokości Dodatkowego Zaspokojenia uwzględnione będzie 50% środków faktycznie otrzymanych przez Spółkę z tytułu odszkodowania za realizację decyzji węglowej, po ich pomniejszeniu o podatki, obowiązkowe daniny publicznoprawne

oraz bezpośrednie koszty dochodzenia roszczenia, lub uzyskania zaspokojenia, zgodnie z zasadami określonymi w Propozycjach Układowych z września 2026 roku. Kwota przypadająca Wierzycielowi będzie ustalana proporcjonalnie do jego Uprawnionej Kwoty.

Dodatkowe Zaspokojenie będzie ustalane odrębnie za każdy okres obliczeniowy i będzie realizowane od dnia następującego po dniu obwieszczenia o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu do Dnia Całkowitego Rozliczenia decyzji węglowej, tj. dnia, w którym nastąpi Ostateczne Zakończenie Sporu oraz Spółka otrzymała wszystkie należne jej kwoty. Część Uprawnionej Kwoty, która nie zostanie zaspokojona w ramach Dodatkowego Zaspokojenia, będzie podlegała umorzeniu.

Dodatkowe zaspokojenie dotyczyć będzie tej części należności głównej, która nie zostanie zaspokojona na podstawowych zasadach określonych dla danej Grupy, natomiast odsetki i inne należności uboczne w tych Grupach, tak jak dotychczas, nie są objęte zaspokojeniem i podlegają umorzeniu.

Uwzględniając ww. mechanizm, podstawowe zasady zaspokojenia w poszczególnych Grupach pozostały bez zmian i przedstawiają się następująco:

- Grupa I – Wierzytelności podatkowe

Spłata 75% wierzytelności z tytułu należności głównych. Pozostała część wierzytelności z tytułu należności głównych, tj. 25% tej wierzytelności, stanowi Uprawnioną Kwotę i może podlegać Dodatkowemu Zaspokojeniu.

- Grupa II – Wierzytelności handlowe kategorii I oraz z tytułu umów leasingu

Spłata 100% wierzytelności z tytułu należności głównych.

- Grupa III – Wierzytelności przysługujące bankom, instytucjom kredytowym, instytucjom finansowym oraz innym podmiotom z tytułu udzielonego Spółce finansowania oraz wierzytelności handlowe kategorii II

Spłata 50% wierzytelności z tytułu należności głównych. Pozostała część wierzytelności z tytułu należności głównych, tj. 50% tej wierzytelności stanowi Uprawnioną Kwotę i może podlegać Dodatkowemu Zaspokojeniu.

- Grupa IV – Wierzytelności podmiotów z branży kolejowej kontrolowanych przez Skarb Państwa niezależnie od wartości tych wierzytelności

Zaspokojenie 50% wierzytelności z tytułu należności głównych. Pozostała część wierzytelności z tytułu należności głównych, tj. 50% tej wierzytelności stanowi Uprawnioną Kwotę i może podlegać Dodatkowemu Zaspokojeniu. Zaspokojenie 50% wierzytelności z tytułu należności głównych, o której mowa powyżej w Grupie IV, następuje poprzez konwersję wierzytelności na akcje w podwyższonym kapitale zakładowym Dłużnika, na zasadzie art. 169 ust. 3 PR, mocą układu następuje podwyższenie kapitału zakładowego o kwotę 29 401 338,00 zł, tj. z kwoty 44 786 917,00 zł do kwoty 74 188 255,00 zł, przez utworzenie w drodze konwersji układowej wierzytelności zaliczonych do wyżej wskazanych grup konwersyjnych, 29 401 338 nowych akcji zwykłych na okaziciela serii D o wartości nominalnej 1,00 zł każda. Łączna wartość nominalna wszystkich nowo wyemitowanych akcji wyniesie 29 401 338,00 zł, przy zachowaniu ceny emisyjnej każdej nowo powstałej akcji w kwocie 12,00 zł. Łączna cena emisyjna wszystkich nowo powstałych akcji, w zawiązku z konwersją wierzytelności zaliczonych do Grupy IV, wyniesie 352 816 056,00 zł.

- Grupa V – Zakład Ubezpieczeń Społecznych

Spłata 100% wierzytelności z tytułu należności głównych oraz należności ubocznych, w szczególności odsetek – zarówno naliczonych przed, jak i po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego.

- Grupa VI – Wierzytelności podmiotów z Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz wierzytelności pozostałe, niezaliczone od Grup I-V

Spłata 5% wierzytelności z tytułu należności głównych.

Dokonanie zmian w Propozycjach Układowych poprzez wprowadzenie Dodatkowego Zaspokojenia stanowi uzupełniający sposób wykonania układu z podstawowym zaspokojeniem oraz pozostałymi sposobami zaspokojenia nie może przekroczyć wysokości należności głównej objętej układem.

Wprowadzenie Dodatkowego Zaspokojenia uwzględnia stanowiska Wierzycieli dotyczące zwiększenia możliwości zaspokojenia ich wierzytelności i ma na celu zwiększenie możliwości zaspokojenia Wierzycieli poprzez umożliwienie im udziału w środkach uzyskanych przez Dłużnika i tytułu roszczenia dotyczącego tzw. decyzji węglowej.

### 3.6.2. Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji

Postanowieniem z dnia 2 września 2024 roku Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie otworzył w stosunku do PKP CARGOTABOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie postępowanie sanacyjne, wyznaczając zarządcą masy sanacyjnej Geromin Lewandowski Restrukturyzacje sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Jednocześnie Sąd postanowił o pozostawieniu zarządu własnego Dłużnikowi.

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 dniu 22 kwietnia 2026 roku Rada Wierzycieli złożyła do akt postępowania swoje Propozycje Układowe, które zostały ujednolicone w dniu 29 maja 2026 roku.

W dniu 31 sierpnia 2026 roku Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR złożył do Sędziego-komisarza sprawozdanie z przebiegu głosowania nad Propozycjami Układowymi złożonymi przez Radę Wierzycieli, które w wyniku głosowania zostały przyjęte przez Wierzycieli. Za układem opowiedziało się 250 spośród 271 Wierzycieli, tj. 92,25 % Wierzycieli, którzy dysponowali wierzytelnościami na kwotę ponad 154 mln zł, tj. 97,32 % w ujęciu kapitałowym. W dniu 10 września 2026 roku Sędzia-komisarz wydał postanowienie stwierdzające przyjęcie układu.

Kolejnym istotnym etapem postępowania restrukturyzacyjnego będzie zatwierdzenie układu przez Sąd restrukturyzacyjny. Po uprawomocnieniu postanowienia o zatwierdzeniu układu PKP CARGOTABOR będzie mogło przystąpić do wykonywania układu, na zasadach i w terminach w nim określonych, w tym do spłaty Wierzycieli objętych układem.

### 3.6.3. Emisje

W dniu 26 czerwca 2026 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło Uchwały nr 37/2026 i 39/2026 w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki, emisji nowych akcji, emisji warrantów subskrypcyjnych oraz zmian Statutu Spółki, w związku z aktualną sytuacją finansową Spółki oraz prowadzonym postępowaniem sanacyjnym.

#### AKCJE SERII M

Warunkowe podwyższenie kapitału zakładowego będzie dotyczyło jego podwyższenia o kwotę nie większą niż 13.000.000 zł w drodze emisji nie więcej niż 13.000.000 akcji zwykłych na okaziciela serii M („Akcje serii M”) o wartości nominalnej 1,00 zł. Celem warunkowego podwyższenia kapitału zakładowego będzie przyznanie prawa do objęcia Akcji serii M posiadaczom warrantów subskrypcyjnych serii X, emitowanych z pozbawieniem prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszy Spółki („Warrant”). Każdy pojedynczy Warrant subskrypcyjny serii X będzie upoważniał do objęcia 1 akcji na okaziciela serii M o wartości nominalnej 1,00 zł, z wyłączeniem prawa poboru. Cena emisyjne Akcji serii M będzie wynosić 12,00 zł.

Prawo objęcia Warrantów przysługiwać będzie strategicznemu akcjonariuszowi – Polskie Koleje Państwowe S.A. („PKP S.A.”), który będzie uprawniony do wykonania prawa objęcia akcji inkorporowanego w Warrantach tylko w takim zakresie, w jakim konieczny jest dla utrzymania przez PKP S.A. obecnego stopnia zaangażowania w kapitał zakładowy Spółki w związku z prowadzonym procesem restrukturyzacji i planowanymi emisjami akcji. Stopień zaangażowania PKP S.A. w kapitał zakładowy Spółki wskutek realizacji Warrantów nie może przekroczyć 33,34% ani spaść poniżej 25%.

Celem emisji Akcji serii M jest umożliwienie strategicznemu akcjonariuszowi – PKP S.A. – utrzymania dotychczasowego poziomu zaangażowania kapitałowego w Spółce.

#### AKCJE SERII N

Podwyższenie kapitału zakładowego nastąpi w drodze emisji od 75.000.000 do 89.573.834 akcji zwykłych na okaziciela serii N („Akcje serii N”) o wartości nominalnej 1,00 zł. Ceną emisyjną Akcji serii N w przypadku objęcia akcji w ramach prawa poboru stanowi większą z kwot: albo 12,00 zł albo 80% średniej ważonej obrotom ceny 1 akcji z 50 następujących po sobie dni sesyjnych na rynku regulowanym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie, z których ostatni przypada na 16 grudnia 2026 roku – za 1 akcję. W przypadku objęcia akcji poza prawem poboru cena jest ustalana mechanizmem budowania księgi popytu, przy czym cena wskazana w zdaniu poprzednim jest ceną minimalną.

Emisja Akcji serii N zostanie dokonana w ramach subskrypcji skierowanej w pierwszej kolejności do dotychczasowych akcjonariuszy. W przypadku braku dokonania przez dotychczasowych akcjonariuszy zapisów na akcje w wysokości odpowiadającej maksymalnej wartości podwyższenia kapitału zakładowego pozostałe Akcje serii N będą mogły zostać podzielone przez Zarząd PKP CARGO stosownie do art. 436 § 4 KSH osobom trzecim, które zgłosiły chęć subskrybowania akcji w przypadku nieobjęcia wszystkich akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy.

Celem emisji Akcji serii N jest pozyskanie dodatkowego kapitału na finansowanie procesu restrukturyzacji, w szczególności na spłatę zobowiązań układowych, poprawę struktury bilansu oraz zapewnienie środków na dalszy rozwój i inwestycje Spółki.

Zgodnie z aktualnymi założeniami środki pozyskane w ramach planowanych emisji mają zostać przeznaczone m.in. na:

- spłatę części zobowiązań objętych postępowaniem restrukturyzacyjnym;
- ograniczenie poziomu zadłużenia finansowego Spółki;
- poprawę płynności finansowej.

W wykonaniu ww. uchwał w dniu 25 sierpnia 2026 roku PKP CARGO zawarło z Powszechną Kasą Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Biuro Maklerskie w Warszawie z siedzibą w Warszawie umowę o świadczenie usług globalnego koordynatora w związku z przygotowaniem i przeprowadzeniem oferty publicznej oraz dopuszczeniem akcji do obrotu na rynku regulowanym. Spółka powierzyła Biurowi Maklerskiemu PKO BP świadczenie na rzecz Spółki usługi oferowania instrumentów finansowych w rozumieniu art. 69 ust 2 pkt 6 w zw. z art. 72 Ustawy o obrocie instrumentami finansowymi, w związku z ofertą publiczną akcji Spółki, w ramach której Biuro Maklerskie PKO BP będzie pełniło funkcję globalnego koordynatora i prowadzącego księgę popytu w zakresie wynikającym z posiadanych zezwoleń obowiązujących przepisów prawa oraz uzgodnionego modelu dystrybucji. Realizacja planowanej emisji jest uzależniona od spełnienia szeregu warunków, w tym uzyskania wymaganych zgód korporacyjnych i regulacyjnych, zatwierdzenia prospektu, ustanowienia odpowiedniego zespołu doradców oraz uzyskania wymaganych zgód w ramach postępowania restrukturyzacyjnego.

Planowane emisje stanowią element procesu restrukturyzacji Spółki i mają służyć w szczególności pozyskaniu kapitału na finansowanie działalności Spółki, wsparciu realizacji układu z Wierzycielami, poprawie płynności finansowej, ograniczeniu poziomu zadłużenia oraz stabilizacji struktury akcjonariatu Spółki.

#### 3.6.4. Roszczenia wobec Skarbu Państwa związane z wykonaniem Decyzji węglowej

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, al. Solidarności 127, 00-898 Warszawa, przy czym Spółka w postępowaniu jest reprezentowana przez Zarządcę masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Wartość przedmiotu sporu wynosi 1.522.424.000 zł.

Niniejszym pozewem PKP CARGO dochodzi od Skarbu Państwa – Prezesa Rady Ministrów i Ministra Aktywów Państwowych - naprawienia szkody powstałej w następstwie realizacji zadań nałożonych na Spółkę decyzją Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2022 roku, nr BPRM.5020.19.2.2022(1) zmienionej decyzją Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2022 roku, nr BPRM.5020.19.2.2022 oraz niewykonania przez Skarb Państwa obowiązku zawarcia ze Spółką umowy regulującej zasady finansowania realizacji zadania objętego ww. decyzją, a wynikającego z przepisów ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym.

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 na podstawie art. 178 k.p.c. postępowania ws. decyzji węglowej. Złożenie wniosku było efektem podjęcia przez strony próby polubownego rozwiązania sporu. W dniu 16 marca 2026 roku postanowieniem Sądu Okręgowego w Warszawie, ww. postępowanie zostało zawieszone. W dniu 9 września 2026 roku został złożony do Sądu Okręgowego w Warszawie, IV Wydział Cywilny, wniosek o podjęcie zawieszonego postępowania w sprawie roszczenia odszkodowawczego. Złożenie wniosku wynikało z kwestii formalnych, tj. upływu czasu na jaki postępowanie mogło zostać zawieszone przez Sąd na zgodny wniosek Stron, zgodnie z art. 182 § 1 pkt 2 Kodeksu postępowania cywilnego. W dniu 15 września 2026 roku postanowieniem Sądu Okręgowego w Warszawie, IV Wydział Cywilny, zawieszone postępowanie zostało podjęte i jednocześnie ponownie zawieszone na podstawie art. 178 k.p.c. W okresie zawieszenia postępowania Strony postępowania będą kontynuować działania zmierzające do polubownego zakończenia sporu.

### 3.6.5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

- W dniu 4 lutego 2026 roku 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.
- W dniu 27 kwietnia 2026 roku PKP CARGO zawarło z Shung Shin Rolling Stock Technology Ltd. z siedzibą w Republice Korei („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”, który 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 na rzecz realizacji ww. projektu 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.
- W dniu 28 kwietnia 2026 roku Rada Nadzorcza Spółki zatwierdziła Strategię Restrukturyzacyjną Grupy Kapitałowej PKP CARGO na lata 2025-2031. Strategia ta zakłada systematyczny rozwój Grupy oparty o 9 inicjatyw strategicznych 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 stanowią punkt wyjścia do rozmów z Wierzycielami, w szczególności w zakresie form, terminów oraz wartości przyszłych spłat w ramach zawieranych ugód. Równolegle Strategia Restrukturyzacyjna koncentruje się na rozwoju oferty produktowej w perspektywnych 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. Szerzej Strategia Restrukturyzacyjna opisana została w raporcie rocznym Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2025, szczegółowe informacje udostępnione są także na stronie internetowej Spółki.
- W dniu 11 maja 2026 roku PKP CARGO zawarło porozumienie z Ministrem Obrony Narodowej określając ramy współpracy Stron w obszarze kolejowego transportu na potrzeby obronności państwa. Zawarcie porozumienia wynikało z potrzeby dalszego wzmocnienia zdolności transportowych i logistycznych wykorzystywanych na potrzeby obronności państwa, w tym zapewnienia odpowiedniej mobilności wojskowej w warunkach zmieniającego się otoczenia geopolitycznego. Porozumienie jest istotne z punktu widzenia roli pełnionej przez PKP CARGO w systemie zabezpieczenia logistycznego państwa oraz doprowadzi do dalszego rozwoju Spółki w obszarze specjalistycznych przewozów kolejowych i usług logistycznych.
- W dniu 19 czerwca 2026 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki (ZWZ) zatwierdziło jednostkowe i skonsolidowane sprawozdanie finansowe Spółki i Grupy za rok 2025 wraz ze sprawozdaniem Zarządu z działalności w ww. okresie. Ponadto ZWZ m.in. dokonało podziału zysku netto PKP CARGO za rok 2025, udzieliło absolutorium Zarządowi i Radzie Nadzorczej Spółki, dokonało zmian w Statucie Spółki oraz w Polityce wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
- W dniu 26 czerwca 2026 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały ws. warunkowego podwyższenia kapitału zakładowego PKP o emisję akcji serii M i podwyższenia kapitału zakładowego o emisję akcje serii N. Szczegóły podwyższeń kapitału zostały opisane w rozdziale [3.6.3 Emisje](#).
- W dniu 10 lipca 2026 roku Spółka podpisała z Centralnym Portem Komunikacyjnym sp. z o.o. list intencyjny dotyczący wyrażenia woli nawiązania współpracy polegającej na wypracowaniu koncepcji i następnie udziału PKP CARGO w przedsięwzięciach związanych z rozwojem kolejowego transportu towarowego w ramach programu inwestycyjnego „Port Polska”, obejmującego budowę nowego lotniska centralnego, infrastruktury kolejowej, drogowej oraz centrum logistycznego.

- W dniu 31 lipca 2026 roku Spółka zawarła z PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. umowy na świadczenie usług przewozu transportem kolejowym węgla kamiennego, kamienia wapiennego oraz mączki wapiennej do Oddziałów spółki PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Umowy obowiązywać będą w okresie 8 miesięcy liczonych od dnia ich zawarcia. Łączny wolumen objęty umowami wynosi 1,715 mln ton, natomiast maksymalna łączna wartość Umów w okresie obowiązywania wynosi 76,1 mln zł brutto.
- W dniu 14 września 2026 roku PKP CARGO zawarło z Enea Wytwarzanie Sp. z o.o. trzy umowy na świadczenie usług przewozu transportem kolejowym węgla energetycznego z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” S.A. na rzecz Enea Wytwarzanie Sp. z o.o. Umowy obowiązywać będą w okresie 21 miesięcy liczonych od dnia ich zawarcia. Łączny wolumen przewozów objęty umowami wynosi 5 mln ton, natomiast maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wyniesie ok. 126 mln zł brutto.
- W dniu 24 września 2026 roku wszczęto postępowanie dotyczące licytacji elektronicznej na sprzedaż lokomotyw wyłączonych z eksploatacji, które nie znalazły nabywców w postępowaniu rozpoczętym w dniu 4 marca 2026 roku.

### 3.7. 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 sukcesywnie reguluje zobowiązania przypadające za okres po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego.

Jednak należy wskazać, iż Rada Wierzycieli (dalej „Rada”), 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 dezinvestycji powinny być w pierwszej kolejności przeznaczane na spłatę zobowiązań wobec wierzycieli. Jednocześnie Rada wskazała na potrzebę dalszego sprawnego prowadzenia postępowania oraz rozpoczęcia prac nad wypracowaniem ostatecznych propozycji układowych, akceptowalnych dla ogółu wierzycieli.

Rozmowy Spółki z Wierzycielami 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 Wierzycieli, akcjonariuszy oraz długoterminowe bezpieczeństwo operacyjne PKP CARGO. Zgodnie z procedurą po przedstawieniu przez Spółkę (i ewentualnie inne uprawnione podmioty) 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 (o ile dojdzie do jego przyjęcia) oraz czy nie prowadzi do pokrzywdzenia którejkolwiek ze stron. Spółka wyraża nadzieję, że głosowanie nad układem - możliwe będzie - do końca 2026 roku. Warto podkreślić, że brak układu oznaczałby umorzenie postępowania sanacyjnego, a w praktyce brak realnych możliwości zaspokojenia Wierzycieli, dlatego konstruktywne porozumienie leży w interesie wszystkich stron.

W ocenie Spółki, bazującej na ocenie aktualnej sytuacji finansowej oraz majątkowej, stopień zaspokojenia Wierzycieli w ramach postępowania sanacyjnego na warunkach określonych w ostatecznych Propozycjach Układowych powinien być wyższy niż w przypadku zaspokojenia w wariantcie egzekucyjnym, 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.

## Ryzyko celno-skarbowe

Nadal aktywne pozostaje 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 rok 2021. Odpowiedzialność Spółki, zdaniem organów administracji prowadzących postępowania w tych sprawach, 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.

Na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania Spółka otrzymała decyzje i wezwania o złożenie zabezpieczenia organów celno-skarbowych w łącznej wysokości około 35 mln zł. Spółka nadal podejmuje aktywne działania w przedmiotowych sprawach, w szczególności wnosi sukcesywnie odwołania od wszystkich wydawanych wobec Spółki decyzji, jednak przy scenariuszu pesymistycznym wynik finansowy Spółki i Grupy Kapitałowej może zostać obciążony kosztami z tego tytułu w przyszłych okresach. Potencjalne zobowiązania objęte powyższymi postępowaniami dotyczą okresów sprzed otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego, wobec czego – w przypadku ostatecznego uznania PKP CARGO za dłużnika – będą one podlegały objęciu układem z wierzycielami zgodnie z właściwymi przepisami prawa restrukturyzacyjnego.

## Ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych

- Rosnąca liczba ogólnoświatowych i regionalnych sporów, konfliktów oraz wojen handlowych, wpływających negatywnie na wymianę międzynarodową i globalne tempo wzrostu gospodarczego, co w konsekwencji ogranicza aktywność gospodarczą w Polsce, a także w Europie;
- wysoka niestabilność otoczenia gospodarczego, ograniczony popyt w Europie, podwyższona inflacja, wysokie w aspekcie konkurencji globalnej ceny energii oraz zredukowany napływ nowych zamówień w przemyśle skutecznie wpływają na skalę wymiany gospodarczej;
- postępująca redukcja wykorzystania mocy produkcyjnych, która jest konsekwencją zmian zachodzących w łańcuchach dostaw oraz w wymianie międzynarodowej;
- wysoka niepewność na rynkach towarowych, ograniczająca realizację procesów inwestycyjnych, a także kooperację pomiędzy przedsiębiorstwami;
- oddziaływanie skutków kolejnych kryzysów energetycznych na działalność i funkcjonowanie gospodarek w Europie;
- podwyższone w stosunku do głównych partnerów oraz rywali gospodarczych stopy procentowe w Polsce, które generują zwiększone koszty finansowania (zarówno działalności operacyjnej, jak i inwestycyjnej);
- niestabilność prawa oraz przepisów podatkowych w kraju, uderza w aktywność inwestycyjną podmiotów gospodarczych;
- wysokie wykorzystanie energii elektrycznej przez nowoczesne technologie będzie generować podwyższoną presję na system elektroenergetyczny, a także na potencjalny wzrost stawek za energię;
- bardzo wysoki koszt emisji CO<sub>2</sub> dla polskiej gospodarki, z uwagi na odbiegający od standardów europejskich miks energetyczny, wyhamowujący zaangażowanie przedsiębiorstw i ich potencjalny rozwój w skali globalnej, a równocześnie obniżający konkurencyjność zwłaszcza względem podmiotów spoza UE;
- polityka gospodarcza przekierowująca znaczące środki na transformację energetyczną, może generować szybki przyrost zadłużenia oraz potęgować nierównowagę makroekonomiczną kraju, co może zaburzyć stabilność wzrostu oraz doprowadzić do innych niekorzystnych procesów gospodarczych;
- zredukowany popyt na przewozy towarów masowych. Ograniczenia obejmują węgiel kamienny, ale także inne surowce jak m.in.: koks, rudy i metale, tj. w gałęziach przemysłu, które do tej pory odgrywały kluczową rolę w funkcjonowaniu polskiej gospodarki (m.in. energetyka czy hutnictwo);
- ograniczanie globalizacji oraz wymiany handlowej pomiędzy państwami (w postaci barier handlowych, w tym m.in. w postaci cel oraz kontyngentów), rosnący protekcyjizm poszczególnych gospodarek i wzrost ilości sporów handlowych, skutecznie narusza równowagę w rozwoju światowej gospodarki, co w konsekwencji doprowadza do zakłóceń w licznych domenach;

- pojawiające się szoki podażowe i postępująca fragmentyzacja handlu międzynarodowego mogą skutecznie zaburzać podstawy stabilności gospodarki;
- rosnący poziom nierównowagi makroekonomicznej Polski – wysoki deficyt finansów publicznych, rosnące dynamicznie zadłużenie oraz nadmierny koszt obsługi długu, przy wciąż relatywnie wysokich stopach procentowych (konsekwencje m.in. ekspansywnej polityki fiskalnej), a także znacznych nakładach na obronność oraz wydatkach socjalnych, są realnym zagrożeniem dla prawidłowego rozwoju polskiej gospodarki. Może to prowadzić w kolejnych latach do licznych zakłóceń w jej funkcjonowaniu, a dodatkowo do spowolnienia tempa rozwoju oraz nasilenia kryzysów.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk wynikających z uwarunkowań makroekonomicznych w obecnym wysoce nieprzewidywalnym otoczeniu międzynarodowym 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 m.in. potencjalnie ograniczając popyt na usługi przewozów towarowych kolejną.

### Ryzyka wynikające z uwarunkowań geopolitycznych

- Napięcia geopolityczne wraz z regionalnymi konfliktami ograniczają skalę międzynarodowej współpracy, co w konsekwencji silnie wpływa na łańcuchy dostaw i wymianę gospodarczą;
- zakłócenia lub zerwania łańcuchów dostaw, wpływają na obniżenie tempa wzrostu globalnej gospodarki, a także rozbięcie powiązań ekonomicznych i konieczność budowania nowych relacji ekonomicznych, co skutecznie zaburza wymianę;
- Bliski Wschód pozostaje obszarem zapalnym, zwłaszcza w kontekście położenia przy szczególnie ważnych szlakach morskich (czy też w obszarze wydobywania i przeróbki licznych surowców), kolejne eskalacje lub konflikty wygenerują globalne turbulencje w wymianie, a także mogą prowadzić do przerwania łańcuchów dostaw i wstrzymania wymiany (kluczowymi aktorami na tym polu są Iran oraz Izrael, które mogą doprowadzić do kolejnych aktów eskalacji w regionie);
- wojna w Ukrainie wciąż negatywnie oddziałuje na wyniki gospodarcze regionu, a także redukuje aktywność inwestycyjną w tym obszarze. Z uwagi na agresywne działania i retorykę Federacji Rosyjskiej region jest uznawany za niestabilny (do podtrzymania takiej opinii przyczyniają się także w znacznym stopniu liczne działania hybrydowe, zarówno ze strony Rosji, jak i Białorusi);
- sankcje na Rosję i Białoruś wprowadzone przez państwa zachodnie, choć jedynie w wyizolowanych obszarach wpływają jednak na gospodarki państw agresorów, to ogranicza ich potencjał gospodarczy i generuje mnożące się problemy ekonomiczne. Jednakże w ostatnim czasie nastąpiło częściowe lub okresowe zdjęcie sankcji, jako forma nawiązania szerszej współpracy (zwłaszcza ze strony USA). Na ograniczeniach traci wymiana międzynarodowa, a także przewozy intermodalne w tym obszarze. Z uwagi na długotrwały charakter konfliktu nie jest wiadome kiedy możliwy będzie powrót do stopniowej normalizacji stosunków;
- czasowe napięcia na granicy polsko-białoruskiej oraz polsko-rosyjskiej, a także na granicach Rosji i Białorusi z krajami trzecimi powodują dalszy rozpad więzi ekonomicznych z tymi krajami (w sytuacjach skrajnych mogą zablokować wymianę), co wysoce niekorzystnie oddziałuje na firmy transportowe;
- liczne przypadki łamania norm międzynarodowych i marginalizacji instytucji gwarantujących ład światowy przez globalne/regionalne potęgi gospodarcze lub/i militarne tworzy rosnącą nierównowagę oraz niepewność w stosunkach międzynarodowych;
- konflikty interesów pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami przemodelowują globalne powiązania gospodarcze, podsycając konflikty o charakterze ekonomicznym i generują niestabilność poszczególnych rynków towarowych;
- gospodarcze marginalizowanie Unii Europejskiej, pomimo istotnego jej udziału w handlu międzynarodowym i w generacji światowego PKB, powoduje osłabienie potencjału państw funkcjonujących w bezpośredniej strefie oddziaływania bloku, które w wyniku procesów tracą znaczenie w globalnej wymianie międzynarodowej, przy m.in. ekspansji gospodarek azjatyckich.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk wynikających z uwarunkowań geopolitycznych w wysoce niestabilnym otoczeniu międzynarodowym należy określić jako średnie, zarazem ryzyka te generują implikacje, które są odczuwalne, lecz zarazem na średnio niskim poziomie wpływają na działalność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO.

### Ryzyka związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych

- Rynek przewozów kolejowych towarów aktywnie rozwija się pod względem łącznej liczby operatorów, a więc poziomu konkurencji oraz zakresu świadczonych usług. Zgodnie z danymi UTK, na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa 134 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 30 czerwca 2026 roku).<sup>51</sup> Na koniec I półrocza 2025 roku było to 133 przewoźników.<sup>52</sup> Zaliczają się do nich również dwie spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.<sup>53</sup> Dodatkowo wymienić należy także działający w ograniczonej skali na polskim rynku PKP CARGO International a.s. (na podstawie jednolitej unijnej licencji wydanej przez czeski organ). W obszarze przewozów towarowych koleją, pomimo braku zauważalnego ożywienia w przemyśle, odnotowano napływ kolejnych aktywnych podmiotów (przy czasowym zawieszeniu części licencji), co prowadzi do zwiększenia konkurencji i nasilonej rywalizacji o klienta;
- w I połowie 2026 roku zgodnie z danymi UTK już 34 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5%<sup>54</sup>, co świadczy o umacnianiu się przewoźników o mniejszym udziale w rynku, przy stałej presji na liderów przewozów;
- rosnące wciąż wymagania środowiskowe w zakresie taboru kolejowego (m.in. dotyczące poziomu emisji Co2, czy też hałasu), a także konieczność modernizacji lokomotyw (w tym zwłaszcza spalinowych, które w przytłaczającej większości opierają się na silnikach spalających olej napędowy), generuje wysokie koszty po stronie przewoźników związane z dostosowaniem taboru do wymagań regulacyjnych;
- zmniejszająca się dostępność przeszkolonego personelu z uwagi na m.in. naturalne odejścia na emeryturę, brak szkół branżowych oraz niska dla młodych ludzi atrakcyjność pracy fizycznej, zwiększa koszty zapewnienia odpowiedniej ilości pracowników, a postęp technologiczny (generujący konieczność zaawansowanych szkoleń), w połączeniu ze zwiększeniem wydatków na modernizację bazy logistycznej, powoduje konieczność maksymalizacji efektywności wykorzystania wszelkich zasobów związanych z procesem przewozowym;
- relatywnie wysokie ceny energii elektrycznej, a także oleju napędowego mogą skutecznie redukować konkurencyjność przewoźników kolejowych;
- negatywny wpływ na rynek operatorów wyspecjalizowanych, którzy funkcjonują w ramach grup kapitałowych (a realizują przewozy dla producentów, tj. jednostek powiązanych, o które nie muszą konkurować). Przewoźnicy wyspecjalizowani rywalizują także o coraz szerszy zakres usług przewozowych i okołoprzewozowych skutecznie wypychając innych konkurentów z rynku, w tym szczególnie w obszarach spoza swojej głównej domeny. Zarazem mocno ograniczona liczba podmiotów realizuje przewozy w ruchu rozproszonym oraz specjalistycznych przewozów nadzwyczajnych (m.in. dotyczy to towarów przekraczających skrajnię, czy też wymagających wagonów z zagłębioną podłogą);
- w Polsce, ale także w Unii Europejskiej, następuje decentralizacja rynku przewozów kolejowych, tj. przyrasta udział nowych niedużych operatorów oraz znaczenie niezależnych terminali transportowych, które skutecznie odpowiadają na potrzeby rynku, rywalizując z najbardziej doświadczonymi przewoźnikami czy spedytorami.

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.

<sup>51</sup> Urząd Transportu Kolejowego (stan na 30 czerwca 2026 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO – PKP CARGO International

<sup>52</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>53</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>54</sup> Urząd Transportu Kolejowego

## Ryzyka związane z infrastrukturą kolejową

- Kumulacja licznych prac torowych (remonty oraz modernizacje) wraz z prowadzoną jedynie w ograniczonej skali budową nowej infrastruktury kolejowej, ogranicza przepustowość szlaków kolejowych, co prowadzi do wydłużenia czasu świadczenia usług i ponoszenia przez przewoźników dodatkowych kosztów, równocześnie zauważalnie redukuje poziom realizowanych usług i wpływa na utratę lub pogorszenie konkurencyjności wobec innych form transportu (zwłaszcza samochodowego);
- brak polityki równomiernego rozwoju różnych form transportu - na rynku kolejowym przewagę i pierwszeństwo w ruchu posiada transport pasażerski (stałe, silnie rosnąca liczba ludności korzystającej z kolei), który skutecznie blokuje rozwój przewozów towarowych (przy zasadniczo braku wydzielonych torów do ruchu towarowego), zwłaszcza w kontekście braku przyrostu sieci oraz wzrostu nowych połączeń pasażerskich;
- ryzyko przestojów w ruchu kolejowym związanych z wrogimi działaniami obcych państw, w tym uszkodzaniem infrastruktury liniowej, co może powodować wstrzymanie ruchu oraz generować dodatkowe opóźnienia w dostawach.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk związanych z infrastrukturą kolejową przewozów towarowych należy szacować jako średnie lub średnio wysokie, zarazem ryzyka te generują następstwa, które na średnio-niskim poziomie oddziałują na działalność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO.

## Ryzyka wynikające z konkurencji transportu drogowego wobec transportu kolejowego

- Transport drogowy wykorzystując w znacznym stopniu już rozwiniętą sieć drogową oraz wysokokonkurencyjne środowisko transportu samochodowego zyskał miano najbardziej elastycznej gałęzi transportu, która skutecznie rywalizuje o przewozy w kraju oraz poza jego granicami, a także stanowi przeciwwagę dla potencjalnego rozwoju transportu kolejowego. Pierwszoplanowe znaczenie adaptacyjności przewoźników drogowych w bardzo krótkich okresach, do znacząco zmiennych warunków rynkowych i możliwość bezzwłocznej reakcji na zapotrzebowanie na rynku to kluczowa przewaga tej formy transportu. Operatorzy kolejowi posiadają zauważalną przewagę dokonując przewozów znacznych wolumenów w trakcie jednego transportu, ale z uwagi na kładziony nacisk na rytmiczność przewozów oraz szybkie reakcje na zmiany popytu nie pozwala to na zbudowanie istotnej przewagi nad przewoźnikami drogowymi, którzy co do zasady nie posiadają ograniczenia co do wyłączenia pewnych obszarów z uwagi na brak infrastruktury do prowadzenia transportów, a także konieczności współpracy z innymi rodzajami transportu na „ostatniej mili”;
- tendencja wzrostu udziału w rynku transportu drogowego kosztem zmniejszenia partycypacji przez pozostałe gałęzie transportu<sup>55</sup>;
- brak odpowiedniego balansu w tworzeniu systemu transportowego, prowadzi do częściowej marginalizacji przewozów transportem kolejowym (brak rozwoju rynku przewozów towarowych w ostatnich 20 latach<sup>56</sup>, w kontekście zwiększania i rozwoju gospodarki), przy jednoczesnym krocącym wzroście przewozów samochodowych w Polsce (co wynika m.in. ze zmodernizowanej i rozbudowanej sieci drogowej, braku dostatecznej liczby linii kolejowych rozgraniczających transport lokalny i międzyregionalny, czy braku przyrostu sieci w kontekście przyrostu przewozów pasażerskich, do czego należy dodać ograniczone efekty modernizacji linii, co nie pozwala na zauważalną poprawę parametrów przewozów kolejowych).

Dominująca pozycja transportu samochodowego towarów w Polsce jest rezultatem licznych przewag tej gałęzi względem transportu kolejowego, w tym m.in.:

- wysokie dysproporcje w zakresie zmian cen głównych źródeł zasilania dla transportu kolejowego (prądu) i drogowego (oleju napędowego), przy trwającym już długi czas opodatkowaniu emisji Co2 w przypadku prądu oraz braku odpowiednich obciążeń dla paliw;

<sup>55</sup> Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

<sup>56</sup> Urząd Transportu Kolejowego

- odmienność w stosowaniu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (płatność za korzystanie z każdego kilometra sieci) i infrastruktury drogowej (opodatkowanie jedynie wybranych odcinków), co ma zauważalny wpływ na koszt transportu jednej tony ładunku;
- wysoce rozwinięta sieć drogowa w kraju i w Czechach (a także innych kluczowych krajach regionu);
- relatywnie niski koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (a ponadto mały 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 tej sieci);
- znacząca elastyczność transportu samochodowego przy korekcie w zakresie wolumenu przewozu;
- radykalnie wyższa w porównaniu do transportu kolejowego średnia prędkość handlowa realizowanych transportów oraz przewaga w zakresie 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, równocześnie zagrożenia te wywołują skutki, które na średnio niskim lub średnim poziomie oddziałują na aktywność PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO.

### Ryzyka wysokiej zależności bazy klientów od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych i działających w nich podmiotów gospodarczych, a także ich dostawców

- Zasadnicza część umów zawartych przez Grupę PKP CARGO oparta jest o model długotrwałej współpracy oraz odnawialności kontraktów. Wynika to z powtarzalnego przemieszczania przez klientów dużych wolumenów towarów masowych (w tym w szczególności m.in.: węgla, kruszyw, metali i rud metali, a także chemikaliów) oraz innych towarów, których produkcja oraz dystrybucja bazują na cyklicznych dostawach. Wymaga to od spółek Grupy posiadania i zarządzania licznymi zasobami (m.in. taborem oraz personelem), które dają podstawę do wykonania usług w terminach wynikających z potrzeb klientów. Tymczasem wysokie koszty energii, stopniowe odchodzenie od węgla w energetyce i ciepłownictwie (zastępowanego gazem jako paliwem przejściowym), a także kroczące ograniczanie mocy wytwórczych w Europie skutecznie wyhamowują poziom realizacji usług w tym zakresie. Przy czym, istotnie rośnie produkcja militarna, a także widoczny jest zauważalny rozwój rynku przewozów intermodalnych, może przeciwdziałać negatywnym trendom i równoważyć skalę zapotrzebowania na regularne przewozy kolejowe;
- zauważalny udział w rynku przewozów kolejowych spółek wyspecjalizowanych (świadczących usługi na wyłączność na rzecz produkcyjnych spółek matek, bądź innych podmiotów powiązanych kapitałowo) oraz widoczne coraz szersze ich wychodzenie poza swoją domenę, przyczynia się do istotnej redukcji ilości towarów dostępnych do przewozu na konkurencyjnym rynku oraz zaostrenia rywalizacji.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyk związanych z wysoką zależnością bazy klientów Grupy PKP CARGO od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych i działających w nich przedsiębiorstw, a także ich dostawców, oceniać należy jako średnie lub średnio wysokie. Przy czym ryzyka te stwarzają warunki działalności, które na średnim poziomie oddziałują na funkcjonowanie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz spółek Grupy PKP CARGO.

### Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

W pierwszym półroczu 2026 roku Spółka prowadziła wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne, odpowiadając na uzasadnione potrzeby biznesowe i organizacyjne. Jednocześnie, z uwagi na trwający proces restrukturyzacji, nadal identyfikowano ryzyko wystąpienia trudności w pozyskiwaniu pracowników posiadających wysokie kwalifikacje i doświadczenie zawodowe. Jednym z czynników utrudniających realizację procesów rekrutacyjnych pozostawało postrzeganie Spółki przez część kandydatów jako pracodawcy niebędącego ich pierwszym wyborem. W konsekwencji pozyskanie kandydatów na niektóre stanowiska, zwłaszcza wymagające specjalistycznych kompetencji lub określonych uprawnień, mogło wymagać wydłużenia procesu rekrutacyjnego oraz zastosowania dodatkowych działań wspierających. W celu ograniczenia

zidentyfikowanego ryzyka, Spółka uwzględniała w procesach rekrutacyjnych również osoby posiadające stosunkowo krótki staż zawodowy, lecz wyróżniające się wysokim poziomem motywacji, zaangażowania oraz gotowością do podnoszenia kwalifikacji. Rozwój potencjału tych pracowników wspierano poprzez udział w szkoleniach wewnętrznych oraz realizację procesów przygotowujących do wykonywania pracy na stanowiskach istotnych dla zapewnienia ciągłości przewozów, w tym między innymi na stanowiskach maszynisty, rewidenta oraz manewrowego.

Podejmowane działania umożliwiały stopniowe przygotowywanie pracowników do realizacji zadań wymagających specjalistycznej wiedzy i uprawnień, a także zwiększały możliwości zabezpieczenia potrzeb kadrowych Spółki w dłuższej perspektywie. Podsumowując, pomimo utrzymującego się ryzyka trudności w pozyskiwaniu odpowiedniej kadry, działania podejmowane przez Spółkę w obszarze rekrutacji, rozwoju pracowników oraz uzyskiwania przez nich wymaganych kwalifikacji, przyczyniały się do ograniczenia tego ryzyka. W ocenie Spółki ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry jest monitorowane i pozostaje na poziomie możliwym do zarządzania.

### Ryzyko niedoboru wyszkolonego personelu

Ryzyko niedoboru wyszkolonego personelu pozostaje w Spółce przedmiotem bieżącej obserwacji i analizy. Przeprowadzony proces zwolnień grupowych przyczynił się do optymalizacji struktury zatrudnienia oraz dostosowania jej do aktualnych potrzeb operacyjnych i strategicznych Spółki. W ramach działań wspierających proces wdrażania nowych pracowników kontynuowano realizację programu adaptacyjnego. Program był prowadzony w formie stacjonarnej lub zdalnej, w zależności od specyfiki stanowiska oraz potrzeb poszczególnych grup pracowników, obejmujących między innymi pracowników administracyjnych, pracowników zatrudnionych na stanowiskach innych niż administracyjne oraz kadrę menedżerską. Odpowiednio przygotowany proces adaptacji umożliwiał nowozatrudnionym osobom szybsze zapoznanie się z organizacją, zakresem obowiązków, zasadami funkcjonowania środowiska pracy oraz wymaganiami związanymi z zajmowanym stanowiskiem. Działania te wpływały na ograniczenie ryzyka związanego z niewystarczającym przygotowaniem pracowników do samodzielnego wykonywania zadań. Pomimo trudnej sytuacji finansowej Spółka zapewnia realizację szkoleń niezbędnych do przedłużania ważności certyfikatów, uprawnień oraz innych dokumentów potwierdzających kwalifikacje wymagane na poszczególnych stanowiskach pracy. Działania te miały na celu zachowanie ciągłości uprawnień personelu oraz zapewnienie zgodności realizowanych procesów z obowiązującymi wymaganiami formalnymi i organizacyjnymi.

W związku z tym, że część pracowników nabywała uprawnienia emerytalne, prowadzone były szkolenia i procesy przygotowujące kolejnych pracowników do wykonywania zadań na stanowiskach wymagających specjalistycznych kwalifikacji. Pozwoliło to na stopniowe uzupełnianie kadry oraz ograniczenie ryzyka zakłócenia ciągłości realizacji procesów, w tym procesów związanych z zapewnieniem sprawnej i bezpiecznej realizacji przewozów. W pierwszym półroczu 2026 roku kontynuowano również działania ukierunkowane na rozwój kompetencji cyfrowych pracowników, w tym szkolenia z zakresu obsługi programów pakietu MS Office. Zajęcia realizowano w formule zdalnej, co umożliwiało elastyczne dopasowanie organizacji szkoleń do potrzeb pracowników oraz możliwości organizacyjnych Spółki. Stosowane przez Spółkę rozwiązania w zakresie planowania zatrudnienia, adaptacji nowych pracowników oraz systematycznego podnoszenia kwalifikacji zawodowych umożliwiają skuteczne zarządzanie ryzykiem niedoboru wyszkolonego personelu. Na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania ryzyko jest odpowiednio ograniczane poprzez prowadzone działania szkoleniowo-rozwojowe.

### Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Z uwagi na sytuację finansową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nadal nie została zakończona procedura sporu zbiorowego zawieszonego w grudniu 2023 roku i na chwilę obecną rozmowy nie są kontynuowane. Istotnym jest, że działające w Spółce organizacje związkowe wykazują zrozumienie, nie aktywując działań protestacyjnych z uwagi na prowadzone aktualnie intensywne działania restrukturyzacyjne.

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

Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego utrudniło możliwość 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.

Część zobowiązań wobec dostawców, powstałych po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego, jest regulowana po terminach ich zapadalności, głównie wobec podmiotów z Grupy PKP oraz podmiotów z grup kapitałowych kontrolowanych przez Skarb Państwa, co wynika z aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym w sytuacji przejściowego jego niedoboru. Przejściowe opóźnienia w realizacji płatności występują, lecz są one monitorowane na bieżąco, Spółka podejmuje działania w kierunku możliwego ich wyeliminowania. Pozostałe zaległe zobowiązania nieobjęte postępowaniem restrukturyzacyjnym obejmują głównie zobowiązania PKP CARGO wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, gdzie trwają rozmowy ze stroną społeczną w celu ustalenia harmonogramu spłat. Warunki spłaty zobowiązań wynikających ze środków pieniężnych otrzymanych z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych zostały ustalone przez strony w I półroczu 2026 roku.

### Ryzyko walutowe

Grupa Kapitałowa PKP CARGO 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.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO narażona była w I półroczu 2026 roku 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.

Jednostka Dominująca dla wszystkich kredytów w EUR stosowała rachunkowość zabezpieczeń.

#### Ryzyko stóp procentowych

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych czy leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W I półroczu 2026 roku odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów leasingu zawartych w PLN jest WIBOR 1M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach miesięcznych.

W I półroczu 2026 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 było 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 m.in. gwarancji bankowych czy 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 m.in. gwarancji bankowych czy ubezpieczeniowych oraz kaucji gwarancyjnych.

## 4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

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

Wybrane dane finansowe Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Tabela 18. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

| Grupa Kapitałowa PKP CARGO                                                    | w mln PLN <sup>57</sup> |                   | w mln EUR         |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                               | 6 miesięcy 2026         | 6 miesięcy 2025   | 6 miesięcy 2026   | 6 miesięcy 2025   |
| <b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>                                                |                         |                   | <b>4,2522</b>     | <b>4,2208</b>     |
| Przychody z działalności operacyjnej                                          | 1 879,6                 | 1 850,5           | 442,0             | 438,4             |
| Zysk / strata na działalności operacyjnej                                     | 187,5                   | 54,7              | 44,1              | 13,0              |
| Zysk / strata przed opodatkowaniem                                            | 152,0                   | -15,2             | 35,7              | -3,6              |
| Zysk / strata netto                                                           | 117,8                   | -17,9             | 27,7              | -4,2              |
| Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej           | 125,0                   | -36,4             | 29,4              | -8,6              |
| Średnia ważona liczba akcji (szt.)                                            | 44 786 917              | 44 786 917        | 44 786 917        | 44 786 917        |
| Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.) | 44 786 917              | 44 786 917        | 44 786 917        | 44 786 917        |
| Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)                                             | 2,63                    | -0,40             | 0,62              | -0,09             |
| Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)                                 | 2,63                    | -0,40             | 0,62              | -0,09             |
| Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej                          | 235,9                   | 145,5             | 55,5              | 34,5              |
| Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej                        | -89,1                   | -132,9            | -21,0             | -31,5             |
| Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej                           | -162,1                  | -120,5            | -38,1             | -28,6             |
| Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów                           | -15,3                   | -107,9            | -3,6              | -25,6             |
|                                                                               | <b>30/06/2026</b>       | <b>31/12/2025</b> | <b>30/06/2026</b> | <b>31/12/2025</b> |
| <b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>                                                |                         |                   | <b>4,2963</b>     | <b>4,2267</b>     |
| Aktywa trwałe                                                                 | 4 990,9                 | 4 912,0           | 1 161,7           | 1 162,1           |
| Aktywa obrotowe                                                               | 1 228,0                 | 1 226,3           | 285,8             | 290,1             |
| Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży                  | 117,4                   | 113,9             | 27,3              | 26,9              |
| Kapitał zakładowy                                                             | 44,8                    | 44,8              | 10,4              | 10,6              |
| Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej              | 901,5                   | 776,5             | 209,8             | 183,7             |
| Zobowiązania długoterminowe                                                   | 1 756,2                 | 1 916,1           | 408,8             | 453,3             |
| Zobowiązania krótkoterminowe                                                  | 3 678,6                 | 3 559,6           | 856,2             | 842,2             |

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2026 roku, sporządzone według MSSF UE

<sup>57</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchylen w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 19. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

| PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji                                             | w mln PLN <sup>58</sup> |                   | w mln EUR         |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                               | 6 miesięcy 2026         | 6 miesięcy 2025   | 6 miesięcy 2026   | 6 miesięcy 2025   |
| <b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>                                                |                         |                   | <b>4,2522</b>     | <b>4,2208</b>     |
| Przychody z działalności operacyjnej                                          | 1 365,9                 | 1 311,1           | 321,2             | 310,6             |
| Zysk / strata na działalności operacyjnej                                     | 127,9                   | 72,7              | 30,1              | 17,2              |
| Zysk / strata przed opodatkowaniem                                            | 127,3                   | -37,9             | 29,9              | -9,0              |
| Zysk / strata netto                                                           | 104,6                   | -43,4             | 24,6              | -10,3             |
| Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej           | 102,3                   | -67,4             | 24,1              | -16,0             |
| Średnia ważona liczba akcji (szt.)                                            | 44 786 917              | 44 786 917        | 44 786 917        | 44 786 917        |
| Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.) | 44 786 917              | 44 786 917        | 44 786 917        | 44 786 917        |
| Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)                                             | 2,34                    | -0,97             | 0,55              | -0,23             |
| Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)                                 | 2,34                    | -0,97             | 0,55              | -0,23             |
| Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej                          | 206,9                   | 96,2              | 48,7              | 22,8              |
| Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej                        | -82,9                   | -118,4            | -19,5             | -28,1             |
| Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej                           | -129,9                  | -104,7            | -30,6             | -24,8             |
| Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów                           | -5,9                    | -126,9            | -1,4              | -30,1             |
|                                                                               | <b>30/06/2026</b>       | <b>31/12/2025</b> | <b>30/06/2026</b> | <b>31/12/2025</b> |
| <b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>                                                |                         |                   | <b>4,2963</b>     | <b>4,2267</b>     |
| Aktywa trwałe                                                                 | 4 904,7                 | 4 756,9           | 1 141,6           | 1 125,4           |
| Aktywa obrotowe                                                               | 745,5                   | 701,8             | 173,5             | 166,0             |
| Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży                  | 117,4                   | 113,9             | 27,3              | 26,9              |
| Kapitał zakładowy                                                             | 44,8                    | 44,8              | 10,4              | 10,6              |
| Kapitał własny                                                                | 662,9                   | 560,6             | 154,3             | 132,5             |
| Zobowiązania długoterminowe                                                   | 1 510,2                 | 1 613,2           | 351,5             | 381,7             |
| Zobowiązania krótkoterminowe                                                  | 3 594,5                 | 3 398,8           | 836,6             | 804,1             |

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2026 roku, sporządzone według MSSF UE

W okresach objętych Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2026 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: 30.06.2026 – 4,2963 PLN/EUR, 31.12.2025 – 4,2267 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczany jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01.2026 – 30.06.2026 – 4,2522 PLN/EUR, 01.01.2025 – 30.06.2025 – 4,2208 PLN/EUR.

<sup>58</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchylen w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

## 4.2. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską („UE”).

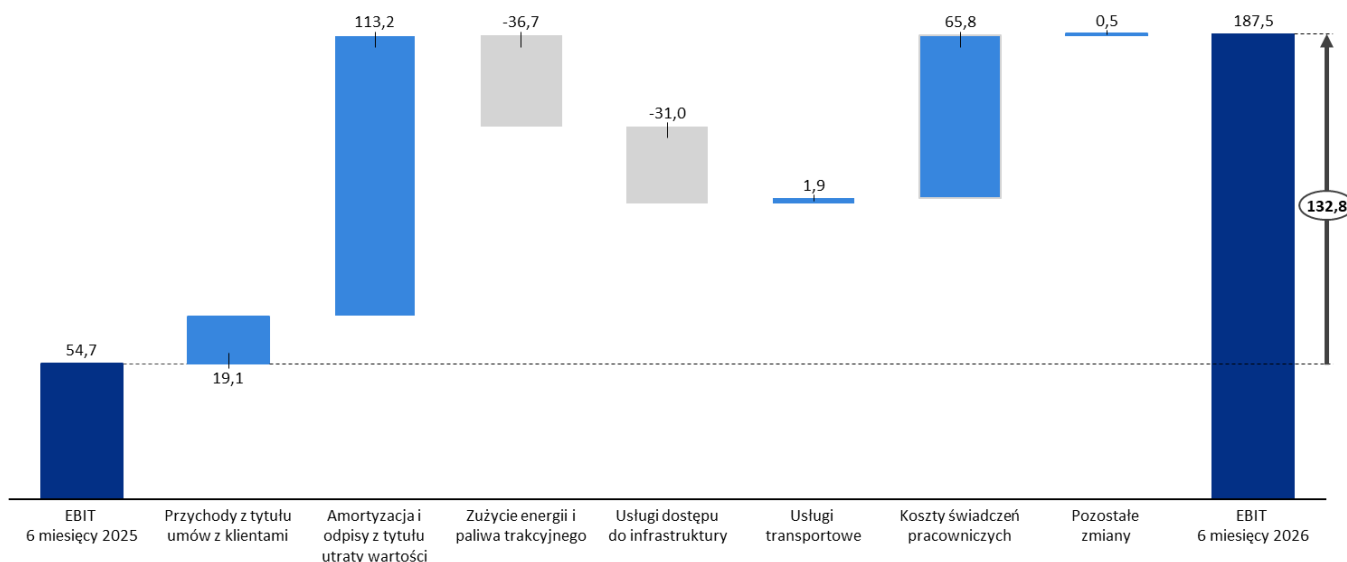
Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2026 roku oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2026 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe.

## 4.3. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

### Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2026 roku wynik EBIT wyniósł 187,5 mln zł, tj. wzrósł w porównaniu do analogicznego okresu 2025 roku o 132,8 mln zł.

Rysunek 19. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2025 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do 6 miesięcy 2025 roku zostały opisane poniżej:

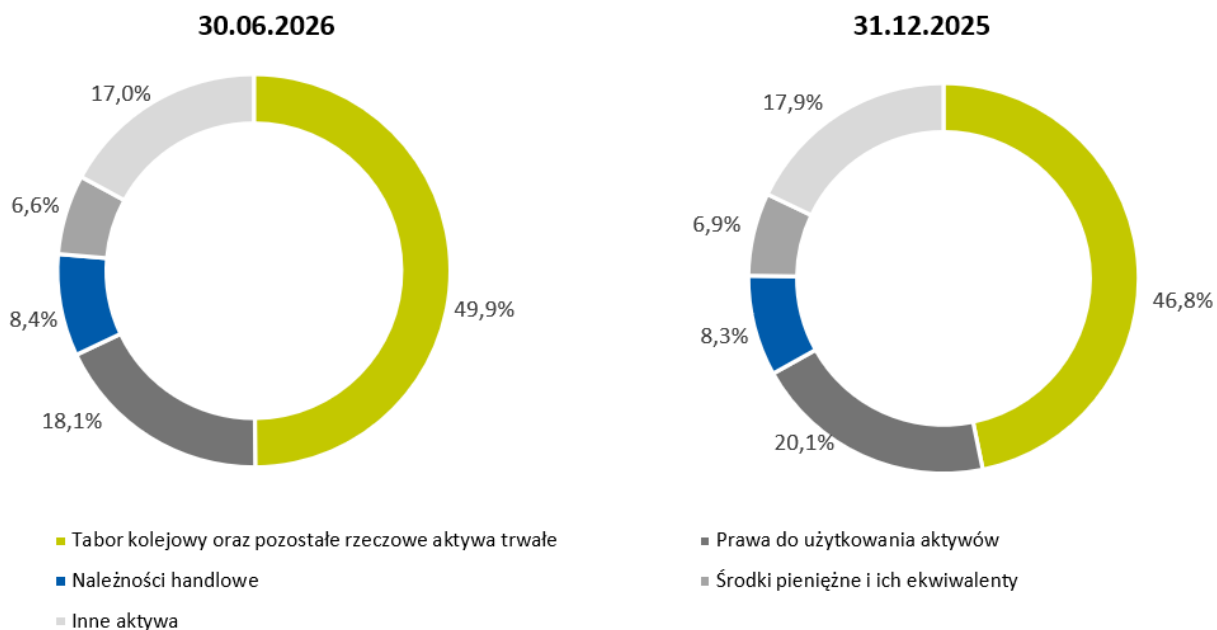
- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) był bezpośrednim efektem wzrostu przewiezionej masy towarowej. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- spadek kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości, będący głównie efektem wyższego poziomu rozwiązanych odpisów z tytułu utraty wartości w I półroczu 2026 roku w porównaniu do I półroczu 2025 roku;
- wzrost kosztów zużycia energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego powiązany ze wzrostem pracy przewozowej;
- wzrost kosztów usług dostępu do infrastruktury w związku ze wzrostem pracy przewozowej;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych był efektem działań restrukturyzacyjnych Spółki (zwolnienia grupowe w II półroczu 2025 roku) skutkujących niższym poziomem zatrudnienia w 6 miesiącach 2026 roku. Szczegółowe zmiany dot. poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**.

## Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

### AKTYWA

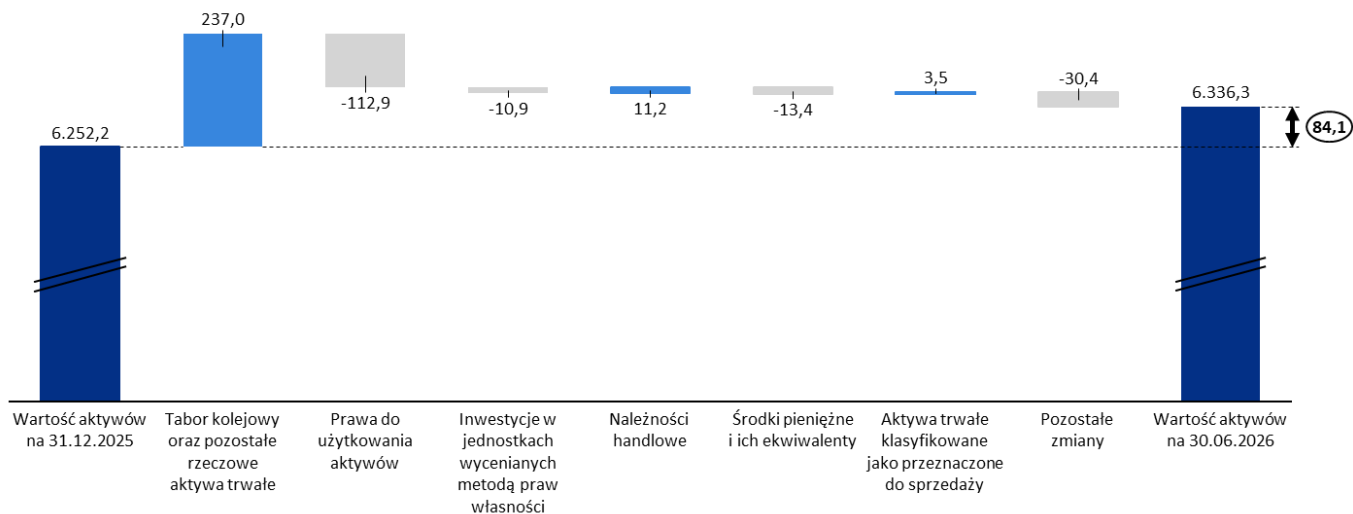
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku miały: tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 49,9% sumy aktywów wobec 46,8% na dzień 31 grudnia 2025 roku. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 8,4%, wobec 8,3% na dzień 31 grudnia 2025 roku.

Rysunek 20. Struktura aktywów – stan na 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21. Zmiana wartości aktywów Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

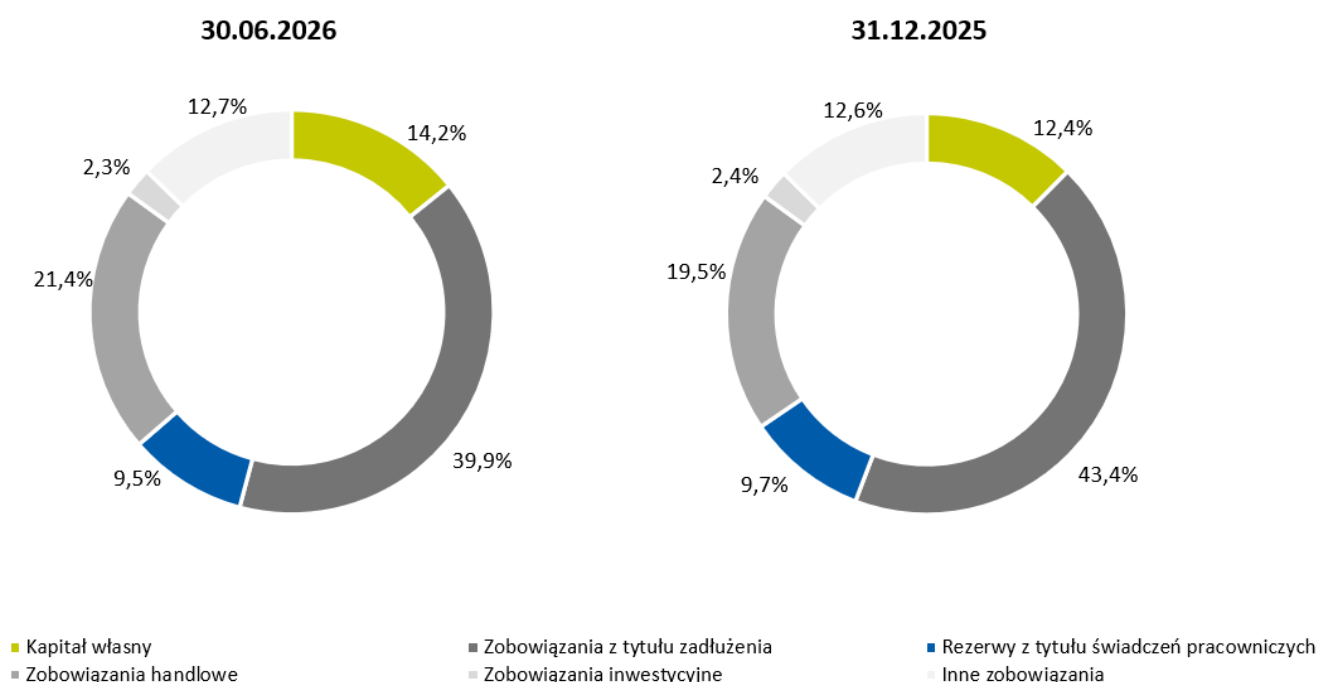
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30 czerwca 2026 roku w porównaniu do dnia 31 grudnia 2025 roku zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych wynika głównie z rozwiązanych odpisów z tytułu utraty wartości w I półroczu 2026 roku, poniesionych nakładów inwestycyjnych w wyniku wykonanych napraw i przeglądów okresowych taboru wymaganych regulacjami prawnymi oraz przesunięcia taboru kolejowego (lokomotywy) i nieruchomości, które są przewidziane do sprzedaży do pozycji Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży;
- spadek praw do użytkowania aktywów na skutek wyższej wartości kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości ponad nowe prawa oraz zmniejszeniem pozycji praw w związku z transakcją sprzedaży i utratą kontroli nad spółką CARGOTOR;
- spadek inwestycji w jednostkach wycenianych metodą praw własności wynikający głównie ze sprzedaży udziałów spółki Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.;
- wzrost wartości należności handlowych związany ze wzrostem przychodów przewozowych;
- spadek wartości środków pieniężnych jest wypadkową zmian opisanych w nocie [4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego](#);
- odnotowano wzrost wartości aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży, który wynika z przesunięcia taboru kolejowego (lokomotywy) oraz nieruchomości zlokalizowanej w Warszawie przeznaczonych do sprzedaży z pozycji Tabor kolejowy oraz Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe. Jednocześnie w okresie 6 miesięcy 2026 roku dokonano sprzedaży 2.829 szt. wagonów;
- spadek w pozycji pozostałe zmiany wynika z obniżenia aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

#### KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

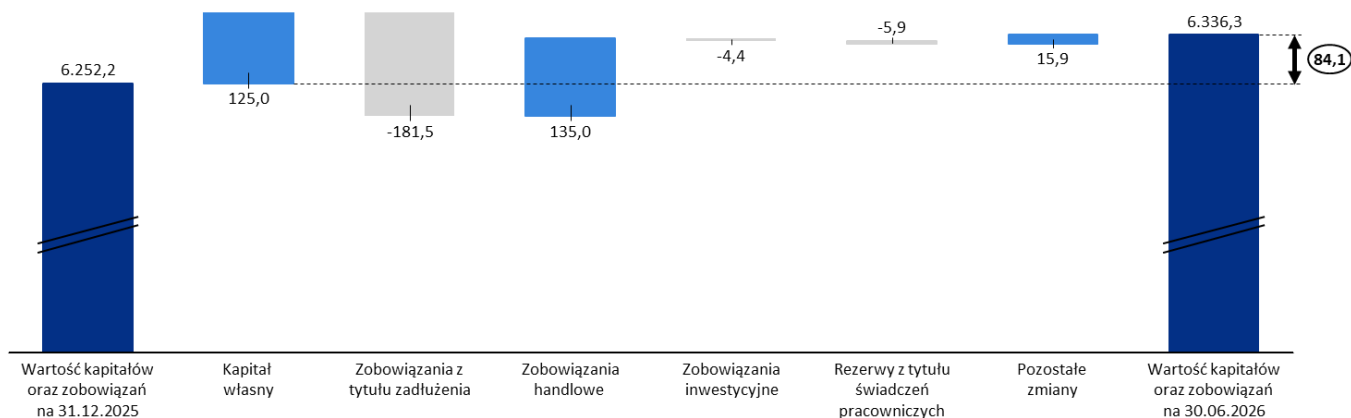
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku posiadały zobowiązania z tytułu zadłużenia, które stanowiły 39,9% udziału sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 43,4% na dzień 31 grudnia 2025 roku. W tym okresie kapitały własne odpowiadały za 14,2% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 12,4% na dzień 31 grudnia 2025 roku.

Rysunek 22. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2026 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

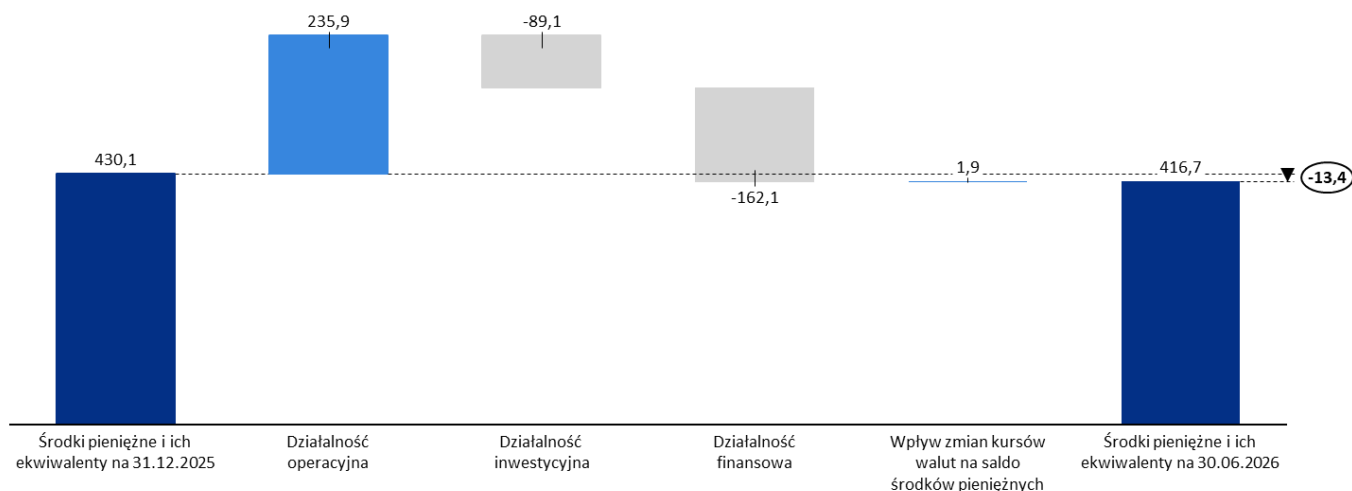
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań na dzień 30 czerwca 2026 roku w porównaniu do dnia 31 grudnia 2025 roku zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości kapitału własnego wynika głównie z wykazanego przez Grupę PKP CARGO zysku netto za okres 6 miesięcy 2026 roku (pozycja zyski zatrzymane/niepokryte straty);
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia w wyniku spłat leasingów, kredytów i środków otrzymanych z FGŚP oraz zmniejszenia pozycji zobowiązań leasingowych w związku z transakcją sprzedaży i utratą kontroli nad spółką CARGOTOR;
- wzrost zobowiązań handlowych, głównie w wyniku wzrostu zobowiązań z tytułu dostaw i usług powiązanych m.in. ze wzrostem pracy przewozowej;
- wzrost na pozycji pozostałe zmiany dotyczy wzrostu zobowiązań z tytułu ZFŚS oraz zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) przy jednoczesnym spadku rozrachunków z pracownikami, rozliczeń z tytułu VAT oraz zobowiązań z tytułu podatku dochodowego.

#### SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH GRUPY PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30 czerwca 2026 roku w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2025 roku spadła o 13,4 mln zł.

Rysunek 24. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Największy wpływ na wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do dnia 31 grudnia 2025 roku miały:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy zysku brutto na poziomie 152,0 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie -27,7 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 119,7 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 193,4 mln zł (głównie inwestycje taborowe) przy jednoczesnych wpływach ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (sprzedaż wagonów) w wysokości 59,9 mln zł, wpływów ze sprzedaży jednostki zależnej w wysokości 25,6 mln zł (po zmniejszeniu o zbyte środki pieniężne), wpływów ze sprzedaży udziałów we wspólnym przedsięwzięciu w wysokości 11,5 mln zł oraz otrzymanych dywidend w wysokości 2,9 mln zł;
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 141,3 mln zł oraz spłaty środków otrzymanych z FGŚP wraz z odsetkami w wysokości 20,8 mln zł.

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

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 20. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego

| Wyszczególnienie                                                            | 6 miesięcy<br>2026 | 6 miesięcy<br>2025 | Zmiana      | Tempo zmian |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------|-------------|
|                                                                             |                    |                    | 2026 - 2025 | 2026 - 2025 |
| Marża EBITDA <sup>1</sup>                                                   | 8,5%               | 7,6%               | 0,9         | 11,8%       |
| Marża wyniku netto (ROS) <sup>2</sup>                                       | 6,3%               | -1,0%              | 7,3         | -           |
| ROA <sup>3</sup>                                                            | 2,8%               | -31,2%             | 34,0        | -           |
| ROE <sup>4</sup>                                                            | 19,4%              | -278,6%            | 298,0       | -           |
| Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>  | 189,1              | 183,7              | 5,4         | 2,9%        |
| Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup> | 1 467,0            | 1 422,0            | 45,0        | 3,2%        |
| Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>         | 11,4               | 11,2               | 0,2         | 1,8%        |
| Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>     | 704,3              | 528,3              | 176,0       | 33,3%       |

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 PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
6. Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy PKP CARGO 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.

Zaprezentowane wskaźniki są 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 i operacyjnych na przestrzeni poszczególnych okresów sprawozdawczych. Dobór wskaźników - alternatywnych pomiarów wyników został poprzedzony analizą ich przydatności pod kątem dostarczenia inwestorom przydatnych informacji na temat sytuacji finansowej, operacyjnej Spółki i Grupy, co pozwala na optymalną ich ocenę.

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

Największy wpływ na ww. wskaźniki w okresie 6 miesięcy 2026 roku w porównaniu do analogicznych 6 miesięcy 2025 roku miały:

- w okresie 6 miesięcy 2026 roku marża EBITDA uległa poprawie głównie z uwagi na polepszenie wyniku netto. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- w okresie 6 miesięcy 2026 roku wskaźniki ROA oraz ROE uległy poprawie w związku z poprawą rentowności prowadzonej działalności operacyjnej;
- niewielki wzrost średniodobowego przebiegu lokomotywy jest efektem optymalizacji procesu przewozowego;
- wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę jest efektem lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku przeciętnego zatrudnienia o 13,1% r/r, przy wzroście pracy przewozowej o 14,5% r/r.

#### 4.5. Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału

##### Nowy ZUZP

Dotychczasowy Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A., zawarty w dniu 29 października 2004 roku (ZUZP) uległ rozwiązaniu w dniu 11 czerwca 2026 roku, po 2-letnim okresie wypowiedzenia spowodowanego trwającą restrukturyzacją Spółki, w tym koniecznością optymalizacji kosztów zatrudnienia, wdrożenia usprawnień w zarządzaniu procesem operacyjnym i zwiększenia elastyczności pracy przewozowej.

Formalna utrata mocy obowiązującej dotychczasowego ZUZP z dniem 11 czerwca 2026 roku nie oznaczała automatycznie, że po tym dniu w Spółce nie stosuje się warunków pracy i płacy wynikających z tego Układu. Warunki pracy i płacy określone w układzie zbiorowym pracy niejako „przenikają” do indywidualnych umów o pracę i stają się poniekąd niezależne od samego układu. Do momentu zmiany warunków umowy o pracę w oparciu o nowy ZUZP – w odniesieniu do indywidualnych warunków pracy – w PKP CARGO nadal mają więc zastosowanie postanowienia dotychczasowego ZUZP.

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i zakładowe organizacje związkowe działające w Spółce, w I półroczu 2026 roku prowadziły rokowania w zakresie wypracowania projektu nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (nowy ZUZP). Z inicjatywą wszczęcia rokowań z dniem 4 marca br. wystąpił Zarząd Spółki.

W drugim kwartale br. realizowane były regularne spotkania ze Stroną Społeczną (łącznie 9 spotkań w okresie od 4 kwietnia br. do 25 czerwca br.), których celem było wypracowanie takich założeń projektowych, które pozwolą na dostosowanie obecnego systemu wynagradzania do realnych potrzeb rynku towarowych przewozów kolejowych, zwiększenie efektywności operacyjnej, a jednocześnie zapewnią stabilne i przejrzyste warunki zatrudnienia w Spółce objętej procesem sanacji.

Cele przebudowy systemu wynagrodzeń:

- redukcja kosztów stałych w obszarze wynagrodzeń;
- dostosowanie systemu wynagradzania do zmian restrukturyzacyjnych, jakie zaszły w ostatnich 2 latach w wyniku prowadzonej sanacji Spółki;
- ujednolicenie systemu wynagradzania – wynagradzanie wszystkich pracowników wg tych samych zasad (dotychczas ZUZP lub Uchwała Zarządu, tzw. wskaźnik);
- zwiększenie efektywności procesu przewozowego i elastyczności czasu pracy;

- dostosowanie systemu wynagradzania do potrzeb procesów operacyjnych oraz aktualnych, dynamicznych przekształceń rynku towarowych przewozów kolejowych;
- konieczność przygotowania Spółki na wdrożenie wytycznych Dyrektywy UE nr 23/970 o równości płac.

Wśród najważniejszych założeń przebudowy systemu wynagradzania w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji należy wskazać:

- wypełnienie celów przebudowy systemu wynagradzania, jakie zostały nałożone na Spółkę w ramach przyjętego planu restrukturyzacyjnego;
- unowocześnienie i uproszczenie systemu poprzez włączenie części dotychczasowych, nieadekwatnych rynkowo dodatków o charakterze stałym do wynagrodzenia zasadniczego;
- modyfikację dodatków wpływających na efektywność procesu przewozowego (rezygnacja z uprawnień, które miały negatywny wpływ na elastyczność i wydajność czasu pracy pracowników operacyjnych, tj. urlopy dodatkowe czy ograniczenie normy czasu pracy);
- zaprojektowanie nowych rozwiązań zwiększających zaangażowanie pracowników (tj. dodatek za wielozawodowość czy nowe założenia dla systemu premiowego).

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji – poprzez rozwiązania projektowane w nowej regulacji – dąży do wyeliminowania z systemu wynagradzania zaszłości historycznych i nieefektywności, przy jednoczesnym zapewnieniu stabilnych warunków zatrudnienia. Nowe podejście ma gwarantować lepsze zarządzanie zespołami, zwiększenie sprawności procesowej oraz dostosowanie Spółki do bieżących potrzeb klientów.

Zgodnie z art. 13. Ustawy z dnia 5 listopada 2025 roku o układach zbiorowych pracy i porozumieniach zbiorowych – zakładowy układ zbiorowy pracy zawierają z pracodawcą wszystkie organizacje związkowe lub co najmniej wszystkie reprezentatywne zakładowe lub międzyzakładowe organizacje związkowe, które prowadziły rokowania nad zawarciem układu. Wstępną deklarację zawarcia nowego ZUZP wyraziło 37 organizacji związkowych działających w Spółce, w tym 2 organizacje reprezentatywne.

Po wypracowaniu projektu nowego ZUZP – w III kwartale 2026 roku Spółka koncentruje swoje działania na zrealizowaniu wszelkich niezbędnych analiz kosztowych i budżetowych zaprojektowanych rozwiązań, których celem jest jak najszersza ocena wpływu proponowanych rozwiązań na sytuację rynkową i finansową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Spółka realizuje obecnie również procedury formalno-prawne w kontekście opracowania schematu oraz harmonogramu wdrożenia nowego ZUZP. Kontynuowanie procesu zawarcia ZUZP będzie możliwe po uregulowaniu kwestii wewnętrznych w ww. zakresie.

Dla PKP CARGO priorytetem jest zawarcie nowego ZUZP uwzględniającego sytuację ekonomiczną oraz cele restrukturyzacyjne Spółki.

## Wpływ konfliktu w Ukrainie oraz na Bliskim Wschodzie na działalność Spółki i Grupy PKP CARGO

PKP CARGO na bieżąco monitoruje i analizuje wpływ sytuacji polityczno-gospodarczej na działalność Spółki i całej Grupy kapitałowej, a zarazem na osiągnięte wyniki i perspektywy na przyszłość. Znaczna część bieżących problemów wynika wprost z trwającego konfliktu w Ukrainie oraz licznych zawirowań na Bliskim Wschodzie, co przekłada się na zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw oraz niższy wzrost gospodarczy. Niestety uderza to w bardzo wrażliwe obszary wymiany międzynarodowej, w tym m.in. w dostawy nośników energii, co skutecznie podnosi koszty funkcjonowania na rynku, ale także zwiększa niepewność i obniża skalę obrotów, co jest szczególnie ważne w obszarze transportu, w tym zwłaszcza przewozów towarowych kolejną.

Wojna w Ukrainie oddziałuje na spółki Grupy PKP CARGO w zakresie zauważalnej redukcji wymiany handlowej na kierunku wschodnim, co jest wynikiem prowadzonych działań przez agresora, ale też nałożonych na niego sankcji. Równocześnie Rosja wraz z Białorusią prowadzą aktywne działania hybrydowe wymierzone m.in. w Polskę. W konsekwencji konfliktu zauważalnie zredukowano znaczenie Nowego Jedwabnego Szlaku, a rozpoczęta budowa alternatywnych tras kolejowych może w kolejnych

latach skutecznie marginalizować kierunek północny przewozów z Azji i ograniczyć skalę transportów przez Polskę. Dodatkowo silne rozbieżności w zakresie interesów ekonomicznych pomiędzy Polską, a Ukrainą (m.in. w obszarze dostaw wyrobów stalowych, cementu czy zbóż), prowadzą do redukcji rozwoju uprzednio silnie rosnącej wymiany. Szansą na jej wzrost może być przyszła odbudowa kraju po wojnie. Konflikt doprowadził także do zmian strukturalnych w Polsce, gdzie zasadnicze znaczenie zyskały porty morskie i przewozy na południe kraju oraz w relacji powrotnej, kosztem połączeń wschód – zachód. Wszystko to, wraz ze spadkiem w trakcie trzech ostatnich lat przewozów kolejowych (w tym znacząco na kierunku wschodnim), doprowadziło do ograniczenia popytu na te usługi.

Wynikiem konfliktu na Bliskim Wschodzie jest okresowy wzrost cen surowców energetycznych i towarów, wydłużenie czasu dostaw, czy nawet czasowe przerwanie łańcuchów dostaw skutkujące zawirowaniami w licznych sektorach związanych z tym regionem (m.in. energetycznym, rolnym, hutniczym, czy chemicznym). Konsekwencją ostatniej odsłony konfliktu jest kolejny kryzys energetyczny w Europie (który skutecznie wyhamował skalę ożywienia, co przełożyło się na zmniejszony popyt na usługi przewozowe), ale także przerwane łańcuchy dostaw w skali globalnej, co czasowo powiększa koszty transportu, a w konsekwencji prowadzi do wzrostu cen w całej gospodarce. Trwałość rozwiązań pokojowych, z uwagi na znaczną rozbieżność interesów stron, jest wysoce niepewna, a czas potrzebny na przywrócenie w pełni produkcji i dostaw liczony jest w miesiącach, a nawet i latach. Sytuacja ta stanowi jednak również szansę na ograniczenie zależności Unii Europejskiej od tego kierunku oraz na wzmocnienie określonych kompetencji w ramach Wspólnoty. Jednakże kolejne potencjalne znaczące eskalacje mogą prowadzić do bardzo silnego wyhamowania globalnej gospodarki oraz skutecznie blokować kluczowe łańcuchy dostaw.

Wpływ działań wojennych w obu przypadkach skutkuje wzrostem niepewności na rynkach (w tym wzrostem cen), a także zmianami w łańcuchach dostaw oraz ograniczeniami popytu w Europie. Podjęte przez kraje Unii Europejskiej działania dostosowawcze pod względem konfliktu w Ukrainie przyniosły korzystne efekty, jednak potencjalne dalsze zawirowania na Bliskim Wschodzie mogą znacznie głębiej oddziaływać na globalną gospodarkę.

Konflikty te silnie oddziałują na rynek kolejowy w UE, co skutkuje obniżonym zapotrzebowaniem na przewozy. PKP CARGO z uwagą monitoruje rozwój wydarzeń, żeby móc wdrożyć ewentualne działania.

## Infrastruktura

W perspektywie kolejnego kwartału 2026 roku przewiduje się utrzymanie poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji i robót utrzymaniowo-naprawczych na obecnym poziomie lub zwiększonym z powodu realizacji dalszych etapów Krajowego Programu Kolejowego oraz rozszerzenia jego projektów do 2027 roku.

## Koszty energii oraz ceny paliw

W I półroczu 2026 roku i w kolejnych kwartałach podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na poziom cen paliw, w tym paliwa trakcyjnego, były wahania kursów walut, jak również niestabilna sytuacja geopolityczna - wojna w Ukrainie, konflikt na Bliskim Wschodzie, utrudnienia w łańcuchach dostaw.

W I półroczu 2026 roku ceny paliwa trakcyjnego wykazywały dużą zmienność. Istotnym czynnikiem wpływającym na kształtowanie się cen oleju napędowego była sytuacja na Bliskim Wschodzie. W marcu i kwietniu na światowych rynkach nastąpił wzrost cen ropy naftowej, będący reakcją na wybuch konfliktu w regionie. W kolejnych miesiącach wraz ze stabilizacją sytuacji i spadkiem notowań ropy na światowych giełdach, obserwowano obniżenie cen oleju napędowego. Średni poziom cen paliwa pozyskiwanego przez PKP CARGO S.A. wynosił odpowiednio: Q1 - 4.559,09 zł/m3, Q2 – 5.659,75 zł/m3.

Przewiduje się, że ceny energii i paliw w Polsce będą nadal utrzymywały się na wysokim poziomie. Czynnikiem wpływającym na kształtowanie się cen energii elektrycznej jest polityka klimatyczna UE i związane z tym obowiązkowe opłaty ponoszone przez producentów energii z tytułu zakupu praw do emisji CO<sub>2</sub>. Z uwagi na fakt, że nadal największy udział w produkcji energii elektrycznej w Polsce mają elektrownie węglowe, konieczne jest przygotowanie się na wzrost cen energii elektrycznej. Obserwowana obecnie stabilizacja cen energii jest niepewna. Prognozowanie jak będą się kształtować ceny energii i paliw w kolejnych okresach jest bardzo trudne ze względu na trwające konflikty zbrojne na Ukrainie i Bliskim Wschodzie.

## 4.6. Informacje o majątku produkcyjnym

### 4.6.1. Tabor

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

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

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

W I półroczu 2026 roku nadal trwały prace związane z bieżącą analizą zasobów taborowych PKP CARGO, czego efektem była sprzedaż w dniu 4 lutego 2026 roku, w wyniku licytacji elektronicznej, 2 829 wagonów za łączną kwotę 49,5 mln zł. Ponadto w dniu 4 marca 2026 roku wszczęto postępowania dotyczące licytacji elektronicznej na sprzedaż 337 lokomotyw wyłączonych z eksploatacji. Na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania PKP CARGO jest na etapie podpisywania umów z oferentami, którzy wygrali licytację dotyczące części objętych ww. postępowaniami lokomotyw. W dniu 24 września 2026 roku wszczęto kolejne postępowanie – licytację elektroniczną na sprzedaż lokomotyw wyłączonych z eksploatacji, które nie znalazły nabywców w marcowym postępowaniu.

Powyższe działania mają na celu optymalizację struktury majątku, ograniczenie kosztów utrzymania zbędnego taboru oraz zwiększenie dostępnych środków finansowych w ramach prowadzonej restrukturyzacji. Proces sprzedaży pozostałych zbędnych wagonów i lokomotyw będzie przez Spółkę kontynuowany.

Rysunek 25. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne

#### 4.6.2. Nieruchomości

Nieruchomości, które w Grupie PKP CARGO stanowią zaplecze utrzymaniowo-naprawcze w większości użytkowane są przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu.

Tabela 21. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30 czerwca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku

| Wyszczególnienie                                                                   | 30/06/2026 | 31/12/2025 | Zmiana 2026-2025 |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------------|
| Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha] | 1 079,97   | 1 335,94   | -255,97          |
| Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m²]                  | 635 978,80 | 661 971,34 | -25 992,54       |

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku Spółki i spółek zależnych, dostosowaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności oraz sprzedaży spółki zależnej CARGOTOR.

## 5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

### 5.1. Stanowisko odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok

PKP CARGO nie publikowało prognoz finansowych na 2026 rok.

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

W I półroczu 2026 roku PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji lub jej spółek zależnych, poza istotnym roszczeniem wynikającym z realizacji tzw. decyzji węglowej opisanym w rozdziale **3.6.4. Roszczenia wobec Skarbu Państwa związane z wykonaniem Decyzji węglowej**.

### 5.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy PKP CARGO nie zawierał w okresie I półrocza 2026 roku transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

### 5.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

W I półroczu 2026 roku PKP CARGO S.A. lub jednostka od niej zależna nie udzielała poręczeń kredytu, pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których łączna wartość jest znacząca.

W 2025 roku PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. udzieliło poręczenia PGE Energetyce Kolejowej S.A. za zobowiązania PKP CARGO powstałe z tytułu umowy na dostawę energii trakcyjnej. Kwota poręczenia wyniosła 22,58 mln zł, z datą obowiązywania do 31 grudnia 2026 roku.

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

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym 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.

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Signature Not Verified

Dokument podpisany przez  
Paweł Andrzej Głodek  
Data: 2026.09.30 16:45:57  
CEST

---

Paweł Głodek  
Zarządca masy sanacyjnej  
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji  
(nr licencji 657)

Warszawa, dnia 30 września 2026 roku