

www.pkpcargo.com

Sprawozdanie Zarządu
z działalności
PKP CARGO S.A.
oraz Grupy Kapitałowej
PKP CARGO
za 2022 r.



Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2022 r.

PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie XII Wydział Gospodarczy, pod numerem KRS 0000027702, kapitał zakładowy 2.239.345.850,00 zł w całości wpłacony.

Niniejszy dokument zawiera Sprawozdanie Zarządu PKP CARGO S.A. („PKP CARGO”, „Spółka”, „Jednostka dominująca”) z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO („Grupa Kapitałowa”, „Grupa”). W treści dokumentu znajduje się również sprawozdanie z działalności Jednostki dominującej.

Spis treści

1. Pismo Prezesa Zarządu do Akcjonariuszy	7
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	9
2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	9
2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO	9
2.3. Jednostki podlegające konsolidacji	11
2.4. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.	12
2.5. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem PKP CARGO S.A. i jego Grupą Kapitałową	12
2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	12
3. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	14
3.1. Otoczenie makroekonomiczne	14
3.2. Działalność przewozowa spółek Grupy PKP CARGO	27
3.3. Pozostałe usługi	38
3.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	39
3.5. Informacje dotyczące zatrudnienia	39
3.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	40
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	43
4.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	43
4.2. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego	45
4.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	46
4.4. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	54
4.5. Opis i ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	62
4.6. Informacje o majątku produkcyjnym	63
4.7. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	65
5. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	67
5.1. Istotne informacje i zdarzenia	67
5.2. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	68
5.3. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	69
6. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	70
6.1. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń	70
6.2. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	79
6.3. Opis strategii i perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym	80
7. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	83
7.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	83
7.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	85
7.3. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	85
7.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	85
7.5. Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń	85
8. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	91

8.1.	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny.....	91
8.2.	Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	91
8.3.	Opis głównych cech stosowanych w Spółce oraz Grupie PKP CARGO systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	93
8.4.	Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji.....	94
8.5.	Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	94
8.6.	Wykonywania prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu	94
8.7.	Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	95
8.8.	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.....	96
8.9.	Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.....	96
8.10.	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania.....	96
8.11.	Opis działania organów PKP CARGO zarządzających, nadzorujących oraz ich komitetów, wraz ze wskazaniem składu osobowego tych organów i zmian, które w nich zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego	97
8.12.	Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	110
9.	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 spółek Grupy	111
10.	Informacje niefinansowe	111

Spis tabel

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	11
Tabela 2 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2022 r.	32
Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy i IV kwartał 2022 r. i 2021 r.	36
Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy i IV kwartał 2022 r. i 2021	36
Tabela 5 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy i IV kwartał 2022 r. i 2021 r.	37
Tabela 6 Zatrudnienie w latach 2018-2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)* 40	
Tabela 7 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2018-2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	40
Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2018-2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	40
Tabela 9 Struktura zatrudnienia w latach 2018-2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	40
Tabela 10 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022 (mln zł)	41
Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2018 - 2022 (mln zł)	42
Tabela 12 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	43
Tabela 13 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	44
Tabela 14 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)	46
Tabela 15 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2018 – 2022 (w dniach)	48
Tabela 16 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2018 – 2022	51
Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2018 – 2022	52
Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022	53
Tabela 19 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022	53
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2018 – 2022	59
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2018 – 2022	60
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2018 - 2022	61
Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2018 - 2022	61
Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji	64
Tabela 25 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów	64
Tabela 26 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2018-2022	64
Tabela 27 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2022 r.	83
Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu	84
Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	85
Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2022 r. (zł)	88
Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2022 r. (zł)	89
Tabela 32 Struktura akcjonariuszy PKP CARGO S.A. posiadających znaczne pakiety akcji Spółki na dzień 31 grudnia 2022 r.	94
Tabela 33 Struktura akcjonariuszy PKP CARGO S.A. posiadających znaczne pakiety akcji Spółki na dzień publikacji raportu	94
Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.	98
Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	102
Tabela 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	106
Tabela 37 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	110
Tabela 38 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	110

Spis rysunków

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2022 r.	10
Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2018-2022 (w tym w latach 2019-2021 wraz z jego dekompozycją), a także prognoza na lata 2023-2025 - dane niewyrównane sezonowo.	14
Rysunek 3 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**	17
Rysunek 4 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)	17
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2018-2022 oraz prognoza na lata 2023-2025 – dane wyrównane sezonowo	24
Rysunek 6 Wydobycie węgla kamiennego i węgla brunatnego w Czechach w latach 2018-2022 (dane w tys. ton).	26
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach	29
Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2022 (mld tkm).....	30
Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2018-2022.....	30
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2018-2022	31
Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2022 r.	31
Rysunek 12 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2022 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)	33
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mln ton)	33
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mld tkm).....	33
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2018-2022*	34
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2018-2022*	35
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2022 r. (btkm)	35
Rysunek 18 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 19 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.	47
Rysunek 20 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)	47
Rysunek 21 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.	49
Rysunek 22 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)	49
Rysunek 23 Przepływy pieniężne Spółki w 2022 r. (w mln zł).....	50
Rysunek 24 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł).....	54
Rysunek 25 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.	55
Rysunek 26 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)	55
Rysunek 27 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.	56
Rysunek 28 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)	57
Rysunek 29 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2022 r. (w mln zł).....	58
Rysunek 30 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2022 r.	83

1. Pismo Prezesa Zarządu do Akcjonariuszy

Szanowni Państwo,

Rok 2022 okazał się dla Grupy PKP CARGO bardzo udany, zwłaszcza jeśli uwzględnimy bardzo trudne warunki w jakich przyszło nam prowadzić działalność. Jeszcze na początku 2022 r. wydawało się, że gospodarka najgorsze ma już za sobą, że po epidemii COVID-19 zostanie tylko wspomnienie, gdyż odbudowane zostaną łańcuchy dostaw i międzynarodowa wymiana handlowa wróci do poziomu sprzed pandemii. Dobre perspektywy rysowały się też przed Polską, spodziewaliśmy się utrzymania relatywnie wysokiego tempa wzrostu gospodarczego, dynamiki inwestycji, wskaźników eksportu. To wszystko miało sprzyjać rozwojowi kolejowych przewozów towarowych.

Jednak te scenariusze brutalnie zostały zweryfikowane przez agresję Rosji na Ukrainę. Wojna wywołana przez Kreml ponownie uderzyła w wymianę gospodarczą, zerwała wiele łańcuchów dostaw. W Polsce odczuliśmy to dotkliwie w kilku obszarach. Wojna ograniczyła ruch pociągów z Chin po Nowym Jedwabnym Szlaku, a jednocześnie z powodu unijnego embarga nałożonego na Rosję i Białoruś wstrzymany został kolejowy przewóz towarów z tych dwóch państw. Najbardziej widoczne było to w przypadku węgla, a także produktów chemicznych i ropopochodnych, które stanowiły w przeszłości dużą część ładunków wożonych przez PKP CARGO. Dlatego konieczna stała się choćby zmiana kierunków przewozów węgla, bo zamiast ze wschodniej granicy musieliśmy wozić ten surowiec z portów do klientów w głębi kraju.

Ta sytuacja przełożyła się na znaczący spadek przewozów ładunków intermodalnych, postawiła też przed nami ogromne wyzwanie w postaci zapewnienia dostaw węgla dla polskich rodzin, a tym samym staliśmy się jeszcze ważniejszym ogniwem w systemie bezpieczeństwa energetycznego Polski.

Jednocześnie PKP CARGO wzięło na siebie poważne zadania związane z transportem towarów do Ukrainy, głównie była to pomoc charytatywna, paliwa i inne produkty, który pomagały ludności Ukrainy w przetrwaniu w ciężkich warunkach wojny. Zaangażowaliśmy się również w trudny proces wspierania ukraińskiego eksportu, obsługując przewozy zbóż i olejów roślinnych do polskich portów, skąd ładunki są wywożone do państw Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu.

Zważywszy na te wyjątkowe okoliczności dużym sukcesem Grupy PKP CARGO było osiągnięcie dodatnich wyników finansowych, które w dodatku okazały się znacznie wyższe od tych z 2021 r. Skonsolidowany zysk netto wyniósł ponad 148 mln zł, czyli był wyższy o 373,3 mln zł niż w 2021 r. co więcej, nasz ubiegłoroczny zysk był też o ponad 110 mln zł wyższy niż w 2019 r. – ostatnim roku przed pandemią, gdy wynik PKP CARGO był jeszcze na plusie.



5 390,1 mln zł

PRZYCHODY Z
TYTUŁU UMÓW Z
KLIENTAMI

148,0 mln zł

WYNIK NETTO

1 066,3 mln zł

EBITDA

Skonsolidowane przychody ze sprzedaży osiągnęły w 2022 r. prawie 5,4 mld zł, co oznacza nie tylko wzrost o ponad 26% w stosunku do 2021 r., ale także najwyższy wynik od momentu wejścia PKP CARGO na giełdę (2013 rok). Najwyższa w historii Grupy była także skonsolidowana EBITDA, która przekroczyła 1 mld zł (to aż około 108% więcej w ujęciu rok do roku). Trzeba przy tym zauważyć, że bardzo udana była dla PKP CARGO zwłaszcza druga połowa 2022 r., czyli okres za który w pełni ponosi odpowiedzialność obecny Zarząd (został on sformowany w kwietniu 2022 r.).

Nasze wyniki finansowe wskazują, że podnieśliśmy znacznie poziom rentowności przewozów. Masa towarowa, którą przetransportowaliśmy w 2022 r. była porównywalna z tą z 2021 r. (100,6 mln ton), ale praca przewozowa wzrosła o 5,5% (do 27 mld tkm). Dane finansowe i przewozowe odzwierciedlają skutki prowadzonej optymalizacji kosztowej Grupy PKP CARGO przy jednoczesnym wzroście ceny jednostkowej, tym samym potwierdzając to do czego dążymy, czyli wyraźną poprawę kondycji finansowej Grupy. Jest to efekt wspólnych działań wszystkich pracowników i Zarządu.

Naszym wspólnym sukcesem jest także pozytywny przebieg dialogu społecznego w PKP CARGO. Zarządowi zależy na podnoszeniu warunków pracy w Grupie, dlatego jedną z naszych pierwszych decyzji było podniesienie wynagrodzeń z dniem 1 czerwca 2022 r. To nie oznaczało zakończenia negocjacji płacowych, gdyż ostateczne porozumienie w tej materii Zarząd i związki zawodowe zawarły w styczniu 2023 r. Zarząd docenia wysiłek pracowników, gdyż bez ich zaangażowania, poświęcenia niemożliwe byłoby zrealizowanie zadań przewozowych i osiągnięcie tak dobrych wyników finansowych.

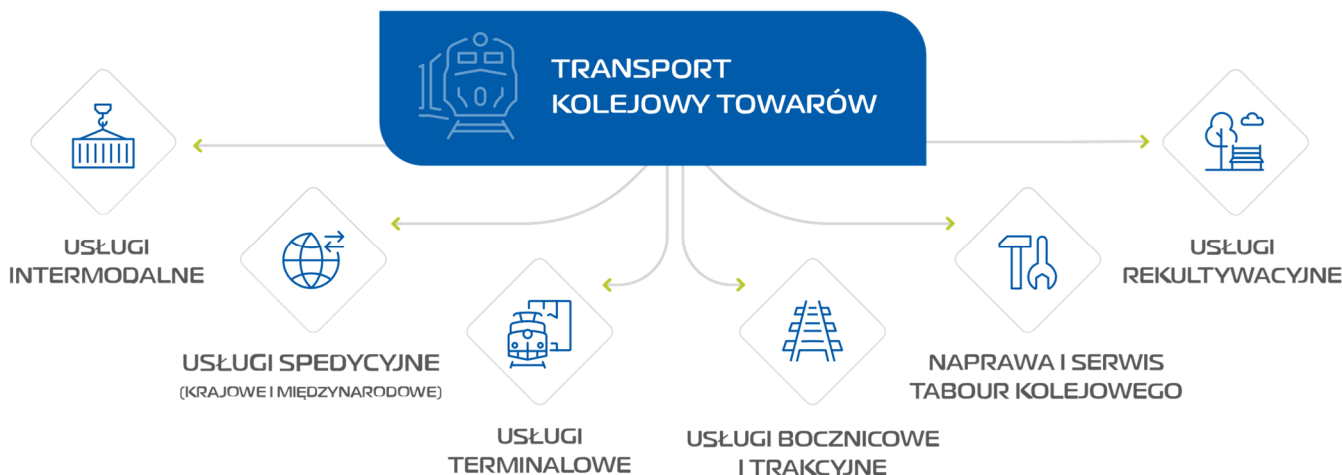
Przed nami kolejny rok wyzwań, jestem przekonany, że Grupa PKP CARGO im sprosta i uda nam się utrzymać pozytywne tendencje widoczne w 2022 r.

2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 8 państw UE: Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii i Polski.



2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2022 r., obejmowała:

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

¹ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o:

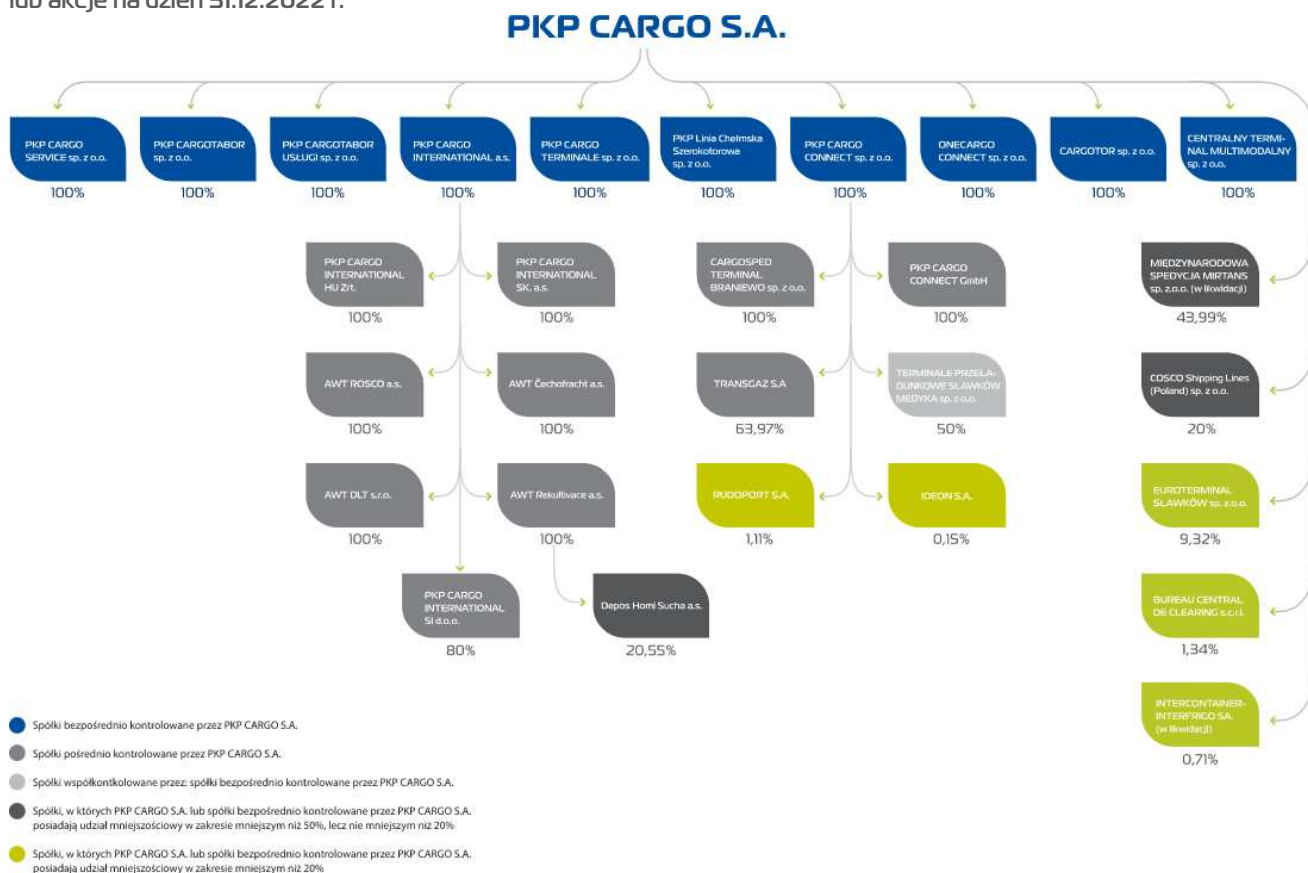
- Spółce, Jednostce dominującej, PKP CARGO należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

Ponadto, PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały na dzień 31 grudnia 2022 r. udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

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

Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 31 grudnia 2022 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

2.3. Jednostki podlegające konsolidacji

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („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 oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taboru w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT Rosco a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s. („AWT Čechofracht”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w [Nocie 5.4](#) Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r.

2.4. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórek organizacyjnych.

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

Centrala Spółki

Do podstawowych zadań Centrali Spółki należy wspomaganie działalności Zarządu Spółki w obszarze zarządzania strategicznego, operacyjnego i finansowego oraz prowadzenie spraw Spółki wobec głównych klientów i kontrahentów oraz administracja i koordynacja procesu transportowego. Biura Centrali Spółki są komórkami organizacyjnymi podległymi Prezesowi Zarządu bądź poszczególnym członkom Zarządu.

Zakłady

Podstawowymi zadaniami Zakładów jest zarządzanie zasobami na obszarze działania, organizacja i realizacja dostaw ładunków zgodnie z zawartymi umowami z wykorzystaniem kolejowego procesu przewozowego, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez Spółkę, wynajmu pojazdów trakcyjnych, naprawy taboru kolejowego własnego oraz świadczenie usług naprawczych, utrzymanie urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego oraz realizacja celów Spółki w zakresie marketingu i sprzedaży usług.

Zakładami PKP CARGO S.A. są:

- Centralny Zakład Spółki,
- Dolnośląski Zakład Spółki
- Południowy Zakład Spółki
- Północny Zakład Spółki
- Śląski Zakład Spółki
- Wschodni Zakład Spółki
- Zachodni Zakład Spółki

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

Na przestrzeni 2022 r. zmian w podstawowych zasadach zarządzania nie wprowadzono.

2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w 2022 r. zaszły następujące zmiany:

- nabycie przez PKP CARGO S.A. 0,17% udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Na mocy Umowy Sprzedaży Udziałów z dnia 11 marca 2022 r., PKP S.A. sprzedała wszystkie posiadane udiały tj. 50 udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej także: „CTM”), o wartości nominalnej wynoszącej 50,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2.500,00 zł – na rzecz PKP CARGO S.A. (jako Wspólnika spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o.), za łączną cenę odpowiadającą łącznej wartości nominalnej zbywanych udziałów, wynoszącą: 2.500,00 zł. W wyniku zawarcia powyższej Umowy, na PKP CARGO S.A. z dniem 11 marca 2022 r. przeszła własność 50 udziałów w spółce CTM o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2.500,00 zł (co stanowi 0,17% udział w k.z.), w związku z czym PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem w spółce Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. – dotychczas PKP CARGO S.A. posiadała 99,83% udziałów w CTM;

- likwidacja spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji z siedzibą w Gdańsku, w której 41,93% akcji posiadała PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – jednoosobowa spółka zależna od PKP CARGO S.A.

W dniu 07 czerwca 2022 r. Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego wydał postanowienie o wykreśleniu z Krajowego Rejestru Sądowego spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY SPÓŁKA AKCYJNA w likwidacji – z dokonaniem wpisu daty zakończenia postępowania likwidacyjnego wskazanej spółki na dzień 25 czerwca 2020 r. Uprawnoczenie dokonane przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego wpisu o wykreśleniu spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji z KRS-u nastąpiło z datą 02 lipca 2022 r. Zatem, spółka GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji utraciła swój byt prawny z chwilą uprawomocnienia się postanowienia sądu rejestrowego w kwestii wykreślenia z KRS, a co za tym idzie przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

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

W dniu 23 grudnia 2022 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy, w ramach którego została podjęta uchwała NZW PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z kwoty 75.015.000,00 zł do kwoty 93.015.000,00 zł, o kwotę 18.000.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 18.000 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 18.000.000,00 zł, które zostaną pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem pieniężnym w kwocie 18.000.000,00 zł. Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. formalnie nastąpi z dniem dokonania stosownego wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co jeszcze nie nastąpiło.

3. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Otoczenie makroekonomiczne



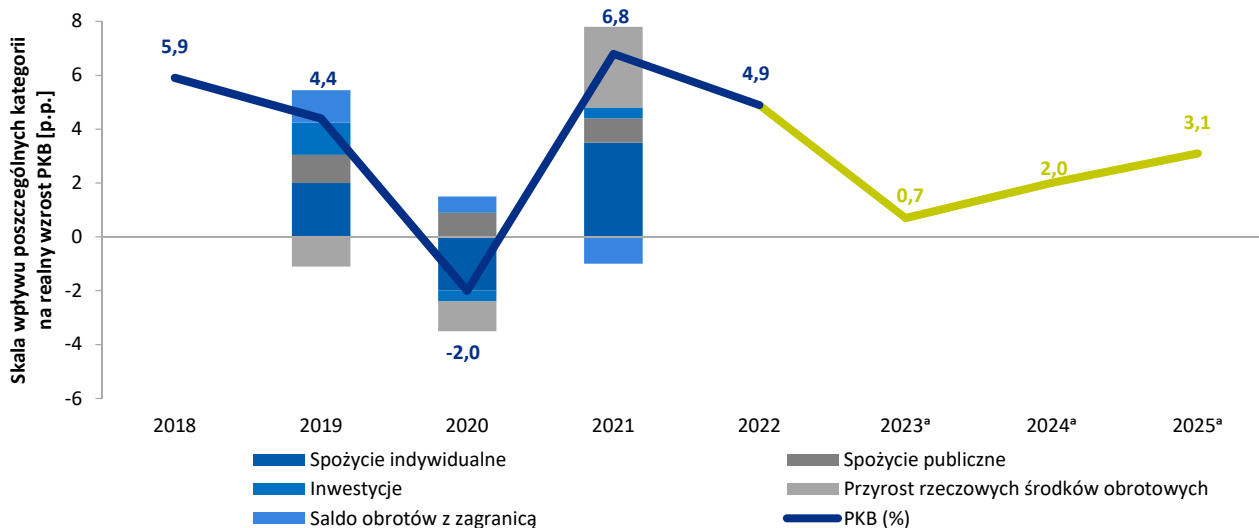
Przemysł i gospodarka w Polsce

Wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w 2022 r. o +10,2% r/r (wobec +14,8% r/r w 2021 r.), z wyraźnym trendem wyhamowywania dynamiki w polskim przemyśle.² Pomimo wysokiej odporności sektora na wpływ wojny w Ukrainie oraz wpływ pandemii Covid-19, wysoka inflacja, znaczny koszt kapitału, wzrost cen surowców energetycznych oraz ich stabilizacja na wysokich poziomach skutecznie wyhamowały aktywność przemysłową. Dynamika produkcji zwalniała z kwartału na kwartał osiągając odpowiednio: +16,0% r/r w I kwartale, +11,3% r/r w II kwartale, +9,7% r/r w III kwartale oraz +4,6% r/r w IV kwartale 2022 r.³

Wzrost produkcji r/r (styczeń – grudzień) w 32 działach przemysłu (spośród 34 działów), które posiadają 99,7% udziału w produkcji sprzedanej sektora - w tym w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+20,3%), produkcji maszyn i urządzeń (+22,1%), wyrobów z metali (+16,9%), pojazdów samochodowych (+15,0%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+8,4%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+8,4%), wyrobów z drewna (+7,8%), papieru i wyrobów z papieru (+7,5%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+6,0%), metali (+3,5%) oraz mebli (+1,8%).⁴

Wzrost PKB w 2022 r. wg. wstępnych danych GUS wyniósł +4,9% r/r (wobec +6,8% r/r w 2021 r.). Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego był popyt krajowy (o 5,5% wyższy niż w 2021 r.). Pozytywnie oddziaływało zarówno spożycie ogółem (+2,1% r/r), jak i popyt inwestycyjny. Nakłady brutto na środki trwałe wzrosły o +4,6% (2,1% przed rokiem), a stopa inwestycji wyniosła +16,8% (wobec 17,0% w 2021 r.). Po spadku związanym z pandemią w 2020 r. oraz po silnym post-pandemicznym odbiciu w 2021 r., w 2022 rok polska gospodarka wkraczała dynamicznym krokiem (PKB +8,6% r/r w I kwartale 2022 r.), jednakże wojna w Ukrainie odwróciła tę tendencję i dynamika wzrostu PKB z kwartału na kwartał ulegała wyraźnemu osłabieniu. W kolejnych kwartałach roku zgodnie z wstępnym szacunkiem GUS Produkt Krajowy Brutto wykazywał coraz mniejszą dynamikę wzrostu (+5,8% r/r w II kwartale, oraz +3,6% r/r w III kwartale), by zgodnie z wstępnym szacunkiem GUS w IV kwartale osiągnąć przyrost +2,0% r/r (wobec +8,5% r/r w IV kwartale 2021 r.).⁵

Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2018–2022 (w tym w latach 2019–2021 wraz z jego dekompozycją), a także prognoza na lata 2023–2025 – dane niewyrównane sezonowo.



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2022–2025 (listopad 2022 r.)

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

² Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Główny Urząd Statystyczny

Silny wzrost cen w 2022 r.: ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +14,4% r/r (wobec +5,1% r/r w 2021 r.), przy wzroście cen towarów o +15,4% r/r oraz cen usług o +11,2% r/r.⁶ To najwyższy średnioroczny wzrost cen od 1997 r. Głównymi przyczynami szybkiego wzrostu inflacji były gospodarcze implikacje wojny w Ukrainie (w tym wysokie ceny surowców energetycznych i problemy związane z łańcuchami dostaw). Inflacja w ciągu roku nasilała się stopniowo (w listopadzie i grudniu tempo wzrostu cen nieco spowolniło, ale pozostało wciąż wysokie). W 2022 r. zanotowano również silny wzrost cen produkcji sprzedanej przemysłu (+22,4% r/r) oraz cen produkcji budowlano-montażowej (+12,6% r/r).⁷

Słaby wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – w grudniu wskaźnik PMI ósmy miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Zarówno w IV kwartale, jak i w trakcie 12 miesięcy wskaźnik kształtował się poniżej tego progu (odpowiednio 43,7 pkt oraz 47,0 pkt). Wiązało się to z mocnym wyhamowaniem polskiej gospodarki, co miało odzwierciedlenie w spadku ilości nowych zamówień i negatywnych ocenach przedsiębiorców, co do możliwości dalszego szybkiego rozwoju. W grudniu wskaźnik PMI wzrósł do poziomu 45,6 pkt (z osiągniętego w sierpniu minimum na poziomie 40,9 pkt), co było drugim z kolei wzrostem z rzędu potwierdzającym poprawę nastrojów oraz przewidywań, co do stabilizacji produkcji w kolejnych miesiącach. Zanotowano jednak spadek nowych zamówień dziesiąty miesiąc z rzędu.⁸

Pogorszenie wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po poprawie wyniku w II kwartale do -11,4 (wobec -13,1 w pierwszym kwartale), w III kwartale 2022 osiągnął poziom -16,5, by w IV kwartale ulec dalszemu pogorszeniu, do -20,4 (co stanowi najgorszy wynik od II kwartału 2020 r., w którym z uwagi na szczyt epidemii wszelka działalność została mocno ograniczona). Oznacza to dalszy wzrost liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących poprawy warunków.⁹

Prognozy: prognoza wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego antycypuje mocne spowolnienie w kraju w latach 2023-2024. Zgodnie z projekcją wzrost PKB wyniesie odpowiednio: +0,9% r/r w 2023 r., +2,1% r/r w 2024 r. i +3,1% r/r w 2025 r. Spodziewany jest dalszy wysoki wzrost cen powyżej celu inflacyjnego (zawierającego się w przedziale od +1,5% do +3,5%) w latach 2023-2024 (tj. +11,9% r/r w 2023 r., +5,7% r/r, w 2024 r. oraz +3,5% r/r w 2025 r.).¹⁰ Zbliżone prognozy opublikował także Polski Instytut Ekonomiczny zakładając wzrost PKB w 2023 roku na poziomie +1,2% r/r. Dodatkowo PIE szacuje poziom inflacji na +13,0% r/r, ze szczytem w lutym br. oraz stopniowym zmniejszaniem się tempa wzrostu cen w kolejnych miesiącach (dodatkowo zakładany jest wysoki poziom inflacji bazowej – blisko 8% na koniec roku);¹¹ Pomimo pogorszenia nastrojów w przemyśle zarówno krajowym jak i strefy euro (np. wg indeksu PMI) i postępującego osłabienia koniunktury obecnie brak oznak silnego spadku produkcji. Należy jednak odnotować, że bieżące lepsze wskaźniki produkcji mogą częściowo nadal wynikać z efektu nadrabiania problemów post pandemicznych (problemy w globalnych łańcuchach dostaw). Na rynku widać pogorszenie globalnych nastrojów w przemyśle i słabe perspektywy dla popytu zagranicznego i krajowego, co w kolejnych kwartałach przełoży się na spowolnienie aktywności w sektorze przemysłowym. Na początku 2023 roku wysoka baza odniesienia z poprzednich okresów (wynikająca m.in. z gromadzenia zapasów w I kwartale ub.r.) spowoduje spadek dynamiki produkcji przemysłowej w okolice 0% r/r. Kluczowy wpływ na wyniki sektora będzie miała wojna w Ukrainie oraz jej konsekwencje dla wymiany gospodarczej w skali globalnej, a także jej wpływ na procesy zachodzące w Polsce.



Przemysł górniczy

- Na krajowym rynku węgla w 2022 r. zanotowano wzmożony popyt przy ograniczonej podaży surowca w wyniku m.in.: stosunkowo dynamicznego wzrostu gospodarczego (wspieranego przez popyt krajowy) i rosnącej produkcji przemysłowej, a także z uwagi na konsekwencje trwającego konfliktu zbrojnego na Ukrainie (wzrost cen surowców energetycznych, dla których węgiel jest naturalnym substytutem, wynikający m.in. ze skokowego wzrostu cen i napięć na rynku gazu w Europie) oraz związanymi z tym sankcjami gospodarczymi tj. zablokowanie możliwości importu węgla z Rosji (co potęgowało niepewność w stosunku do dostępności i cen surowca).
- Spadek wydobycia węgla kamiennego w 2022 r.: do poziomu 52,8 mln ton (-2,2 mln ton, tj. -4,0% r/r). W IV kwartale 2022 r. produkcja węgla kamiennego wyniosła 13,3 mln ton (spadek o -0,8 mln ton, tj. -6,0% r/r), co oznacza wyraźne obniżenie wydobycia tego surowca w kraju.¹²
- Spadek krajowej sprzedaży węgla kamiennego w 2022 r.: do poziomu 52,4 mln ton (o -5,9 mln ton r/r, tj. o -10,1% r/r). W IV kwartale 2022 r. sprzedaż tego surowca zmniejszyła się aż o -22,0% r/r, a do klientów trafiło jedynie 12,1 mln ton (wobec 15,6 mln ton w analogicznym okresie poprzedniego roku). Jednocześnie w 2022 r. sprzedaż węgla kamiennego okazała się mniejsza od jego wydobycia o 0,4 mln ton.¹³

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ IHS Markit

⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰ Narodowy Bank Polski

¹¹ Polski Instytut Ekonomiczny

¹² Agencja Rozwoju Przemysłu

¹³ Agencja Rozwoju Przemysłu

- Poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwalach: na koniec września 2022 r. wynosił 1,1 mln ton (zmniejszenie o -2,7 mln ton, tj. o -71,0% r/r). W kolejnych miesiącach zwalę rosły do 1,4 mln ton w październiku (-54,3% r/r), następnie do 1,8 mln ton w listopadzie (-28,7% r/r) oraz finalnie aż do 2,2 mln ton w grudniu (tj. -1,4% r/r).¹⁴
- Wzrost importu węgla kamiennego: w 2022 r. (zgodnie z danymi Eurostat) import zwiększył się o +58,9% r/r, do poziomu 19,8 mln ton (przy znacznym zróżnicowaniu kierunków dostaw). Nowym głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec była Australia (ze wzrostem o +56,7% r/r, z poziomu 2,0 mln ton do 3,1 mln ton, co przełożyło się na 15,6% udziału w rynku). Następnie Kazachstan (3,0 mln ton i udział 15,1%), RPA (2,9 mln ton z udziałem 14,5%) oraz Kolumbia (2,6 mln ton z udziałem 13,1%). Rosja, która dominowała w 2021 r. z 65,6% udziałem w rynku, w 2022 r. osiągnęła łączny wynik na poziomie 13,0% udziału (2,6 mln ton i -68,5% r/r). Z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo na surowiec z Federacji Rosyjskiej, od czerwca ub.r. nie odnotowano już importu węgla z tego kraju. Jednocześnie zanotowano znaczne wzrosty importu surowca z innych kierunków m.in.: z Indonezji (+1,7 mln ton, co przełożyło się na 8,8% udziału) oraz Stanów Zjednoczonych (+0,6 mln ton), Holandii (+0,3 mln ton) i Mozambiku (+0,3 mln ton).¹⁵
- Rekordowe przeładunki w polskich portach morskich w 2022 r. wynikające głównie z ograniczeń dotyczących dostaw surowców z Rosji. W 2022 r. zanotowano przeładunki na poziomie 13,2 mln ton węgla w porcie w Gdańsku (+175,6% r/r), 3,4 mln ton węgla i koksu w porcie w Gdyni (+174,0% r/r) oraz 4,3 mln ton węgla w portach Szczecin i Świnoujście (+50,8% r/r). Oznacza to wyraźny (powyżej 10 mln ton) wzrost przeładunków węgla, co stanowiło ponad 50% całej masy przyrostu przeładunków w 2022 r. (z 113 mln ton w 2021 r. do poziomu 133 mln ton w 2022 r.).¹⁶
- Silny wzrost cen węgla oraz zwiększone zapotrzebowanie na rynku międzynarodowym: zwiększone zapotrzebowanie na surowiec wynikające m.in. z nałożonego na Rosję przez Unię Europejską embargo (obowiązującego od sierpnia ub.r.), wysokich w porównaniu do lat poprzednich cen gazu na rynkach światowych, ograniczeń w wydobywaniu w skali światowej wynikających z licznych katastrof naturalnych, a także dalszego wzrostu zapotrzebowania na surowiec ze strony największych gospodarek azjatyckich (które pomimo zwiększania produkcji własnej wymagały znacznego importu węgla). W IV kwartale ub.r. w portach ARA średnia cena węgla wzrosła o +58,3% r/r i wynosiła 242,34 USD/t (wobec 153,13 USD/t w IV kwartale 2021 r.). W całym 2022 r. skala wzrostu była jeszcze większa, a ceny wzrosły o 140,7% r/r do poziomu 276,35 USD/t (z 114,82 USD/t w 2021 r.). Jednocześnie w okresie ostatnich 4 miesięcy widoczny było zmniejszenie cen na rynku, po osiągnięciu na początku września poziomu 380 USD/t, następnie ceny uległy stopniowemu spadkowi, aby z uwagi na stosunkowo łagodną zimę na koniec roku osiągnąć poziom poniżej 200 USD/t.
- Bardzo silny wzrost cen na polskim rynku węgla: w 2022 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 408,66 PLN/t. Indeks PSCMI2 w 2022 r. wypracował poziom 796,97 PLN/t. W IV kwartale średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 543,89 PLN/t (+121,7% r/r oraz +1,4% kw/kw). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa wypracował poziom 1 092,86 PLN/t (+221,7% r/r oraz +5,6% kw/kw). Wzrost w ujęciu r/r uwzględnia podwyższenie cen surowca w wyniku renegocjacji wcześniej zawartych kontraktów na dostawę węgla przez spółki węglowe z kontrahentami, co wynikało ze znacznego wzrostu cen na rynkach światowych w trakcie ub.r.¹⁷
- Spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w 2022 r. o -0,5% r/r do poziomu 173,5 TWh.¹⁸
- Wzrost produkcji energii elektrycznej o +0,9% r/r do 175,2 TWh w okresie styczeń – grudzień 2022 r. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -5,7% r/r (do 87,8 TWh) oraz jednocześnie wzrost dla węgla brunatnego na poziomie +3,6% r/r (do 47,0 TWh). Jednocześnie produkcja energii w elektrowniach gazowych zmniejszyła się o -25,2% r/r, natomiast w elektrowniach wiatrowych wzrosła o +28,6% r/r.¹⁹
- Odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 50,1% (-3,5 p.p. r/r).²⁰
- Zakaz importu i tranzytu węgla (a także koksu) z Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi obowiązujący w Polsce od kwietnia 2022 r., został wprowadzony w ramach piątego pakietu sankcji Unii Europejskiej na terenie całej Wspólnoty (z terminem obowiązywania od 10 sierpnia 2022 r.).²¹

¹⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁵ Eurostat

¹⁶ WNP

¹⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

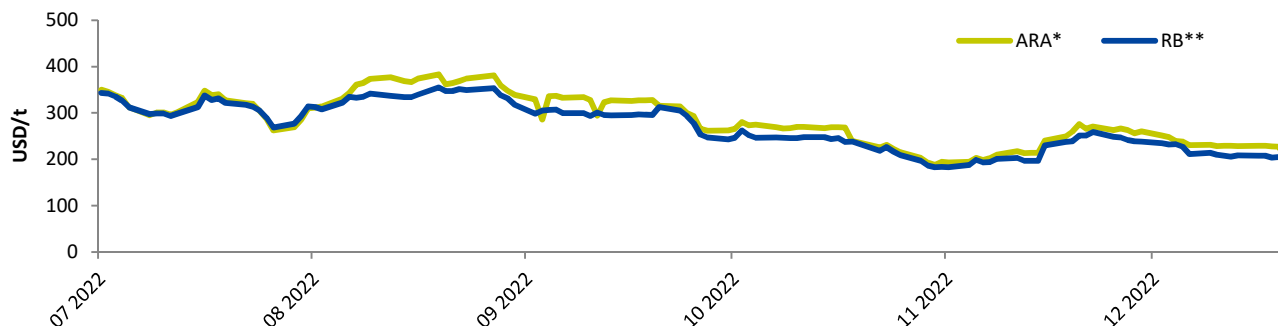
¹⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²¹ Gov.pl

Rysunek 3 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**

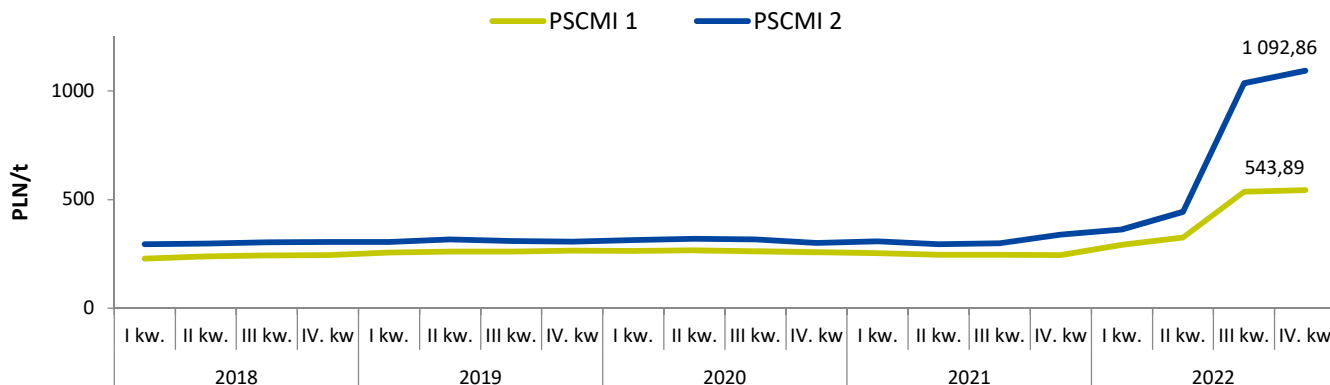


*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

**RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu.

Rysunek 4 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu.

Czynniki pozytywne dla branży:

- przejściowy wzrost zapotrzebowania na produkowany w Polsce węgiel pozwala na zwiększenie wydobycia oraz przeprowadzenie prac modernizacyjnych w polskich kopalniach, co powinno pozytywnie wpłynąć na zdolności produkcyjne w roku 2023 i latach kolejnych;
- drogie pozostałe surowce energetyczne (w tym substytucyjny względem węgla gaz) w trakcie najbliższych lat będą podwyższać skutecznie ceny węgla na rynku światowym, co powinno wpływać na zwiększenie mocy produkcyjnych oraz możliwość opłacalnego wydobycia, a także stosunkowo łatwą sprzedaż surowca na rynku;
- rosnące zapotrzebowanie gospodarki chińskiej oraz indyjskiej mogą generować konieczność dodatkowego zwiększenia poziomu wydobycia w Polsce (z uwagi na rosnące ceny oraz brak surowca u potencjalnych dostawców).

Czynniki negatywne dla branży:

- przyspieszenie prac nad zmniejszeniem emisyjności europejskich gospodarek, spowoduje konieczność ponoszenia przez polskie kopalnie wysokich kosztów dostosowawczych, a w skrajnych scenariuszach może to doprowadzić do zamknięcia części z nich;
- niepewność co do kosztów środowiskowych w zakresie spalania węgla może skutecznie przyspieszyć prace nad odejściem od tego surowca w kolejnych sektorach polskiej gospodarki (w tym m.in. w dziedzinie ciepłownictwa, czy też hutnictwa);
- spadek liczby specjalistów odchodzących w sposób naturalny z pracy, będzie ograniczał możliwości wydobywcze polskich kopalń, a także zwiększał presję na zwiększoną automatyzację procesów (co może się wiązać z wyższą kosztochłonnością wydobycia);
- brak spójnego planu dla górnictwa oraz brak zatwierdzenia programów dla sektora przez Komisję Europejską może skutkować dalszym ograniczaniem produkcji.



Przemysł budowlany

- Dodatnia dynamika w inwestycjach budowlanych, przy widocznych symptomach postępującego osłabienia aktywności w sektorze budowlanym.

- Wzrost produkcji budowlano-montażowej: o +6,2% r/r (wobec wzrostu o +3,2% r/r w 2021 r.).²²

Po I kwartale zanotowano wysoki wzrost w skali roku, który w kolejnych kwartałach słabł a dynamika produkcji budowlano - montażowej ulegała stopniowemu wyhamowaniu. W 2022 r. wzrost produkcji zanotowano we wszystkich działach produkcji budowlano-montażowej, w tym w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków (+11,7% r/r), wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (+5,4% r/r) oraz wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+2,8% r/r).²³

- Spadek produkcji cementu w Polsce o -2,4% r/r do poziomu 18,9 mln ton, a równocześnie wzrost produkcji klinkieru cementowego o +4,3% r/r do poziomu 14,6 mln ton.²⁴
- Zakaz importu cementu z Białorusi (od 4 czerwca 2022 r. na podstawie pakietu sankcji Unii Europejskiej). W latach 2016-2021 ilość zaimportowanego z tego kraju cementu wrosła z 119 tys. ton do 538 tys. ton.²⁵
- Słabnąca aktywność w sektorze budowlanym wynikająca przede wszystkim ze znacznego wzrostu kosztu kapitału (mającego fundamentalne znaczenie dla tempa wzrostu inwestycji mieszkaniowych), wysokiej inflacji, rosnących cen materiałów oraz licznych zaburzeń na rynku spowodowanych między innymi wojną w Ukrainie. Firmy budowlane zanotowały wzrost kosztów prowadzenia działalności, a wysokie koszty finansowania hamowały nowe inwestycje. Na rynku odczuwalny był również spadek siły nabywczej konsumentów (spowodowany ograniczoną dostępnością kredytów mieszkaniowych, przy ich znacznym wzroście kosztu spłaty rat).
- Słabsza od oczekiwanej aktywność sfery publicznej (stosunkowo niskie zaangażowanie państwa i samorządów w zakresie nowych inwestycji publicznych) w związku z brakiem środków z Krajowego Planu Odbudowy i oczekiwaniem na uruchomienie funduszy z nowej perspektywy budżetowej na lata 2021-2027 - nie odnotowano znacznego ożywienia w budownictwie infrastrukturalnym, które miało zgodnie z prognozami podtrzymać dobre wyniki sektora.
- GDDKiA w 2022 r. oddała do użytku 26 nowych odcinków dróg o łącznej długości 322 km (co przełożyło się na wydłużenie sieci drogowej do 4887,1 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1799,7 km autostrad i 3087,4 km dróg ekspresowych). W trakcie realizacji pozostały 103 zadania o łącznej długości 1325,9 km. W postępowaniach przetargowych jest obecnie 13 zadań (łączna długość tras to 168,8 km) z Programu Budowy Dróg Krajowych oraz 3 obwodnice z rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (o łącznej długości 21,9 km). W trakcie roku ogłoszono przetargi na realizację 20 odcinków nowych dróg o długości 226,8 km, jednocześnie GDDKiA podpisała 24 umowy na zadania o łącznej długości 333,4 km.²⁶
- Rada Ministrów w dniu 13 grudnia 2022 r. przyjęła Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – istotą rządowego planu jest ostateczne zakończenie budowy wszystkich dróg szybkiego ruchu, na co przeznaczone będzie 294,4 mld zł.²⁷
- Szacowana wartość największych inwestycji z zakresu budownictwa kolejowego w Polsce w latach 2022-2027 to 125 mld zł (z czego 37 mld przypada na projekty w fazie realizacji). Większość inwestycji przypada na województwa: małopolskie, łódzkie, mazowieckie, śląskie i podlaskie (ponad 60% wszystkich realizowanych i planowanych projektów).²⁸
- Program Inwestycji Strategicznych z Rządowego Funduszu Polski Ład: w ramach programu przyznano 99% samorządów w Polsce kwotę dofinansowania na poziomie ponad 63,4 mld zł. Największe dotacje skierowane zostały na: infrastrukturę drogową 30,8 mld zł, sieci wodno-kanalizacyjne 11,3 mld zł, infrastrukturę sportową 4,4 mld zł oraz infrastrukturę edukacyjną 3,4 mld zł.²⁹

Prognozy dla branży budowlanej:

W branży budowlanej postępuje osłabienie aktywności, dlatego w prognozach dotyczących pierwszych miesięcy br. zakłada się dalsze spowolnienie dynamiki w budownictwie, co będzie wynikać z jednej strony z wysokiej bazy odniesienia z 2022 r., ale także nadal stosunkowo wysokiego kosztu kapitału, wysokiej niepewności na rynku oraz silnego schłodzenia koniunktury w otoczeniu gospodarczym. Generalnie w pierwszej połowie 2023 r. powinny utrzymać się tendencje rynkowe polegające na osłabieniu inwestycji prywatnych w budownictwie, przy jednoczesnej aktywizacji w zakresie inwestycji publicznych.

²² Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

²³ Główny Urząd Statystyczny

²⁴ WNP

²⁵ money.pl

²⁶ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

²⁷ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

²⁸ polskiprzemysl.com.pl, Spectis

²⁹ BGK

W I kw. 2023 r. branża spodziewa się spadku produkcji w budownictwie r/r. Należy tu jednak zauważyć, że wyniki produkcji budowlano-montażowej z początku 2022 r. cechowały się również wysoką zmiennością (+18,9% m/m w styczniu 2022 i -5,0% m/m w lutym 2022 r.). Tak dynamiczne zmiany baz odniesienia będą przekładać się na wysoką zmienność wyników w I kwartale 2023 r., przy kontynuacji trendu spadku tempa dynamiki produkcji w budownictwie. Niestabilna i dynamiczna sytuacja prawdopodobnie będzie się utrzymywać do końca I kwartału, lecz w II kwartale 2023 r. możliwy będzie już powrót do dodatnich dynamik rocznych i osiągnięcie przez branżę budowlaną wzrostu produkcji (głównie z uwagi na podwyższoną aktywność inwestycji publicznych w sektorze energetycznym oraz infrastrukturze). Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Można spodziewać się, że właśnie te działy produkcji powinny w nadchodzących miesiącach pozytywnie oddziaływać na wyniki całego sektora budowlanego. Optymistyczne lecz realne założenia prognozują odbicie się od trendu spadkowego i wejście w fazę wzrostów z uwagi na przewidywaną aktywność w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (wspieraną przez założenia wzrostu skali wydatków w okresie przedwyborczym oraz intensyfikację i kumulację realizacji programów inwestycyjnych finansowanych z perspektywy unijnej na lata 2014-2020).

Czynniki pozytywne dla branży:

Utrzymanie dobrej koniunktury dla sektora budowlanego w horyzoncie nadchodzących miesięcy pomimo zawirowań na rynku w wyniku:

- dobrych wyników notowanych przez działy produkcji przemysłowej powiązane z budownictwem;
- poprawy aktywności w przedsiębiorstwach specjalizujących się budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (w zakresie infrastrukturalnych inwestycji publicznych);
- spodziewanego wzrostu skali wydatków infrastrukturalnych sektora publicznego oraz spółek Skarbu Państwa w okresie przedwyborczym.

Czynniki negatywne dla branży:

Hamująco na dynamikę wzrostu sektora budowlanego w perspektywie nadchodzących miesięcy będą wpływać:

- efekty coraz wyższej bazy odniesienia;
- wzrost kosztów kapitału (w tym mniejsza dostępność kredytów) - podniesienie przez Bank Centralny w 2022 r. stóp procentowych (z uwagi na dwucyfrową stopę inflacji) negatywnie wpłynęło na finansowanie istniejących i nowych projektów budowlanych oraz spowodowało znaczne spadki kredytów hipotecznych, co głównie rzutuje niekorzystnie na budownictwo mieszkaniowe;
- wzrost cen materiałów budowlanych oraz wysokie ceny surowców energetycznych (wyższe koszty produkcji w budownictwie implikujące niższy realny wzrost produkcji przy zaplanowanych środkach);
- wychłodzenie/ postępujące osłabienie koniunktury na rynku budownictwa mieszkaniowego (gwałtowny spadek liczby nowych inwestycji mieszkaniowych w II półroczu 2022 r. oraz słabsze perspektywy inwestycji prywatnych w budownictwie budynków);
- niższe wydatki inwestycyjne przedsiębiorstw (z uwagi na spowolnienie aktywności gospodarczej, niższy popyt, słabe nastroje inwestycyjne);
- zmiana priorytetów państwa w zakresie wydatków (zakupy sprzętu dla wojska, wydatki związane z ochroną przed skutkami kryzysu energetycznego);
- uzależnienie wielu projektów infrastrukturalnych od finansowania ze środków UE - odsunięcia w czasie uruchomienia środków z KPO;
- konflikt zbrojny w Ukrainie powodujący zarówno odpływ pracowników z Ukrainy, jak i ograniczenie dostępu do wysokogatunkowych kruszyw stosowanych w Polsce do budowy dróg i linii kolejowych oraz do produkcji betonu i prefabrykatów.



Przemysł hutniczy

- Mocne schłodzenie koniunktury na rynku stali – wysokie koszty prowadzenia działalności wraz ze słabnącym popytem skutecznie ograniczyły aktywność sektora. Ograniczenia produkcji oraz inwestycji spowodowane spadkiem zapotrzebowania na wyroby branży. Na rosnące problemy związane ze wzrostem cen w skali globalnej nałożyła się wojna w Ukrainie. Inflacja oraz stosunkowo wysokie stopy procentowe, a także wysokie ceny energii blokują powrót sektora do pełnej aktywności. Powrót na ścieżkę wzrostu gospodarczego oraz normalizacja na rynku surowcowym może doprowadzić do przywrócenia pełnych mocy produkcyjnych.
- Zmniejszenie światowej produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 1 831,5 mln ton (-4,3% r/r).³⁰

³⁰ Worldsteel.org

- Zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej: produkcja osiągnęła poziom 136,7 mln ton (-10,5% r/r).³¹
- Zmniejszenie produkcji stali w Azji (wraz z Oceanią): produkcja wyniosła 1 351,3 mln ton (-2,3% r/r), w tym Chiny wyprodukowały 1 013,0 mln ton stali (-2,1% r/r) i posiadały ponad 55% udziału w rynku światowym. Drugie miejsce wśród państw zajmują Indie, które wyprodukowały 124,7 mln ton stali (+5,5% r/r).³²
- Zmniejszenie produkcji stali w Polsce: spadek o -7,8% r/r do poziomu 7,5 mln ton.³³
- Zmniejszenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -25,4% r/r do 1,4 mln ton, blach cienkich o -17,2% r/r do 1,0 mln ton, wyrobów walcowanych na gorąco o -13,9% r/r do 7,7 mln ton, prętów i płaskowników o -6,5% r/r do 3,4 mln ton oraz produkcja sztab i prętów walcowanych na gorąco o -6,0% r/r do 1,3 mln ton.³⁴
- Spadek produkcji koksu w Polsce: o -8,6% r/r do poziomu 8,5 mln ton,³⁵ co zostało wywołane spadkiem opłacalności produkcji stali w Europie, z uwagi m.in. na bardzo wysokie koszty energii oraz słabnący popyt na wyroby.

Prognozy dla branży hutniczej:

- Wg. szacunków Światowej Organizacji Stali z listopada 2022 r. popyt na stal spadnie o -2,8% r/r w 2022 r., a w 2023 r. rynek czeka minimalne odbicie - produkcja wzrośnie o +1% r/r. Zdaniem analityków najmocniej spadnie zapotrzebowanie na stal w Unii Europejskiej (-3,5% w 2022 r. oraz dalsze -1,9% w 2023 r.). Gwałtowne osłabienie prognozowane jest również w Chinach (-4% w 2022 r. oraz stagnacja w 2023 r.). Eksperci prognozują natomiast systematyczny wzrost w USA oraz w krajach rozwijających się (Filipiny, Indonezja, Malezja, Singapur i Tajlandia), gdzie w trakcie najbliższych 2 lat popyt ma rosnąć w tempie około +6% rocznie.³⁶
- Realne zużycie stali w Unii Europejskiej po znacznym wzroście w 2021 r. (+9,5% r/r) i kontynuacji wzrostu pomimo zawirowań na rynku w 2022 r. (+1,3% r/r), zgodnie z oczekiwaniami Eurofer spadnie o -0,8% r/r w 2023 r. i powróci do trendu wzrostowego w 2024 r. (+2,5% r/r);³⁷
- ArcelorMittal zakłada, że światowy popyt na stal w 2023 r. (z wyłączeniem Chin) wzrośnie o +2-3% r/r, a dostawy stali w koncernie wzrosną o ok. +5% r/r (z uwagi na poprawę koniunktury w największych gospodarkach oraz zmniejszenie zapasów u klientów obserwowane w II połowie 2022 r.);³⁸
- Spowolnienie w europejskich gospodarkach spowoduje zmniejszenie popytu na stal. Wg. danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Stali Eurofer w 2022 r. z kwartału na kwartał zwalniały wszystkie najważniejsze dla wykorzystania stali segmenty gospodarki. Indeks SWIP (Steel Weighted Industrial Production) dot. dynamiki zmian produkcji w sektorach stalochłonnych spadał, w tym w budownictwie (które w Europie odpowiada za ok. 35% zużycia stali, a w Polsce za ponad 40%) zmniejszył się o -3,4% w IV kwartale 2022 r., (w I kwartale 2023 r. prognozowany jest dalszy -6% spadek) oraz w sektorze automotive (odpowiada za ok. 18% zużycia stali) w IV kwartale 2022 r. zanotowano spadek o -3,6%, a w I kwartale 2023 r. rynek spodziewa się jedynie +0,1% wzrostu, lecz w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku (kiedy to występował -10% spadek) ³⁹

Czynniki pozytywne dla branży:

- prognozowane ożywienie inwestycji infrastrukturalnych w Polsce;
- pozyskanie nowych dostawców komponentów po silnych zaburzeniach w łańcuchach dostaw w I półroczu 2022 r. np. w przypadku dostawców dla motoryzacji.

Czynniki negatywne dla branży:

- wysoka niepewność rynku wynikająca z przyczyn geopolitycznych (wybuch wojny w Ukrainie);
- niepewność związana z sytuacją gospodarczą i inflacją (możliwość wejścia poszczególnych gospodarek w recesję);
- spadek popytu wynikający z wcześniejszych nadmiarowych zakupów częściowo mających na celu zabezpieczyć firmy przed spodziewanymi brakami oraz na skutek osłabienia gospodarczego (powodującego zmniejszenie potrzeb odbiorców na stal);
- wysokie ceny surowców i uprawnień do emisji oraz wzrost kosztów (szczególnie związanych z energią i jej nośnikami);
- ograniczenia produkcji i remonty hut związane z niskim zapotrzebowaniem rynku – np. remonty ArcelorMittal w Hucie w Dąbrowie Górniczej i w koksowni w Zdzeszowicach (wciąż wysoki poziom zapasów zmniejsza poziom

³¹ Worldsteel.org

³² Worldsteel.org

³³ Główny Urząd Statystyczny

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Główny Urząd Statystyczny

³⁶ Polski Instytut Ekonomiczny Listopad 2022

³⁷ Europejskie Stowarzyszenie Stali Eurofer 2023 r.

³⁸ WNP

³⁹ WNP

zamówień kierowanych do hut, a niski popyt i spadające ceny wyrobów nie sprzyjają produkcji zarówno w Europie, jak i w Chinach);

- słabe wyniki w sektorze AGD oraz motoryzacji;
- niepewność co do rozwoju sytuacji epidemiologicznej COVID-19 i ewentualne dalsze ograniczenia (możliwe kolejne fale i warianty wirusa, czasowe zamknięcia części gospodarek szczególnie azjatyckich);
- wymogi środowiskowe działalności prowadzonej na terenie Unii Europejskiej, skutecznie obniżające konkurencyjność europejskich producentów stali;
- możliwy wzrost cen frachtu podrażający produkcję stali i wyrobów stalowych w Europie (w przypadku surowców i produktów przybywających drogą morską);
- obawa przed przerwami w dostawach gazu, co może spowodować kolejną falę paniki na rynku stali (wzrost cen i zakupów/zapasów).



Przemysł chemiczny

- Przemysł chemiczny pozostaje jednym z kluczowych sektorów polskiej gospodarki, którego wyroby służą głównie jako półprodukty niezbędne w innych działach gospodarki, a także dla producentów z innych państw (w tym zwłaszcza w krajów ościennych). Wysokie uzależnienie od tempa rozwoju gospodarczego wpływa na silne wahania produkcji w tym sektorze, zwłaszcza w przypadku silnej dekoniunktury na rynku lub silnego wzrostu cen na surowce niezbędne do prowadzenia działalności w tej branży. Najistotniejszą grupą przedsiębiorstw są tu firmy zajmujące się produkcją paliw płynnych. Popyt na paliwa jest silnie skorelowany z dynamiką PKB – dynamiczny rozwój przekłada się na wzrost popytu na paliwa transportowe, natomiast załamanie popytu stanowi istotny bodziec i sygnał dotyczący hamowania konsumpcji oraz ograniczania produkcji w przetwórstwie przemysłowym.
- Zmiany koniunktury gospodarczej w Polsce są głównym determinantem wpływającym na produkcję oraz wyniki sektora chemicznego. Duże znaczenie dla działalności sektora oraz wzrost lub spadek poziomu przewozów kolejowych (zarówno surowców do produkcji, jak i wyrobów gotowych) mają: ceny ropy naftowej oraz gazu ziemnego, poziom importu ropy, dynamika zużycia paliw płynnych w Polsce, rozwój sieci przesyłowej (rurociągi), poziom popytu na artykuły chemiczne (w tym na nawozy) oraz ceny energii i surowców (przemysł chemiczny jest wysoce energochłonny).
- Spadek produkcji nawozów w 2022 r. w Polsce – w tym nawozów azotowych (-16,9% r/r do 1,7 mln ton), nawozów potasowych (-21,3% r/r do 0,3 mln ton) oraz nawozów fosforowych (-27,4% r/r do 0,3 mln ton).⁴⁰
- W 2022 r. spadek produkcji: kwasu siarkowego (-9,2% r/r do 1,5 mln ton), kwasu azotowego (-17,4% r/r do 2,0 mln ton) oraz amoniaku (-18,9% r/r do 2,1 mln ton).
- W 2022 r. wzrost produkcji: olejów napędowych (+4,9% r/r do 14,3 mln ton), benzyny silnikowej (+3,9% r/r do 4,3 mln ton) oraz tworzyw sztucznych (+0,9% r/r do 3,4 mln ton).⁴¹
- Wzrost importu ropy w 2022 r. o +7,9% r/r do 25,1 mln ton (tj. o 1,8 mln ton).⁴²
- Krajowa konsumpcja paliw płynnych w okresie trzech kwartałów 2022 r. wzrosła o +4,7% r/r (zgodnie z informacją podaną przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu), co było wypadkową m.in. wzrostu liczby samochodów z Ukrainy (wraz z dużą falą migracji na początku roku), ale jednocześnie spadku zapotrzebowania w okresie wakacyjnym (co związane było ze znaczącym wzrostem cen i ograniczeniem podróży przez Polaków). W przypadku trzech kluczowych paliw płynnych (benzyny silnikowej, oleju napędowego, LPG) wzrost wyniósł +3,5% r/r, a zużycie wyniosło 25,6 mln metrów sześciennych, co oznacza wzrost popytu do poziomu, który wyraźnie przewyższa zapotrzebowanie z 2019 r. (24,4 mln metrów sześciennych).⁴³
- Trudna sytuacja na rynku nawozów z uwagi na wysokie ceny gazu oraz innych czynników produkcji wpływa negatywnie na wyniki producentów tj. m.in. Grupy Azoty (drugi największy producent nawozów w Europie) oraz Anwil należącego do Grupy PKN Orlen. Dodatkowo od 2023 r. przywrócony został Vat na nawozy, który do tej pory wynosił 0% (od stycznia br. 8%).⁴⁴
- Możliwy wzrost cen oleju napędowego – z uwagi na wejście w życie embarga na import rosyjskich produktów naftowych do Unii Europejskiej, które weszło w życie 5 lutego 2022 r., mogą wystąpić turbulencje w łańcuchach dostaw oleju napędowego, który w 30% pochodzi z importu (w poprzednich latach ponad 60% sprowadzanego do Polski paliwa stanowiło paliwo z Rosji, przy czym w 2022 r. udział spadł do ok. 1/3). Importerzy deklarują przygotowanie do nadchodzących zmian, jednakże wydłużenie łańcuchów dostaw oraz konieczność

⁴⁰ <https://stat.gov.pl/-/Produkcja-ważniejszych-wyrobów-przemysłowych-w-grudniu-2021-r.-tablice>.

⁴¹ <https://stat.gov.pl/-/Produkcja-ważniejszych-wyrobów-przemysłowych-w-grudniu-2021-r.-tablice>.

⁴² <https://stat.gov.pl/-/Biuletyn-statystyczny-GUS>

⁴³ Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

⁴⁴ cenyrolnicze.pl, money.pl

magazynowania odpowiednich zapasów może negatywnie wpłynąć na koszty, a jednocześnie na ceny na stacjach paliw.⁴⁵

Czynniki pozytywne dla branży:

- prognozowane znacznie słabsze od pierwotnie zakładanego spowolnienie gospodarcze w Europie, które może wpływać w mniejszej stopniu na osłabienie skali produkcji oraz nie spowodować wyraźnego ograniczenia wymiany międzynarodowej, co powinno wpłynąć na pozytywną dynamikę wyników producentów w kolejnych kwartałach;
- zakaz importu paliw z Rosji (który wszedł w życie 5 lutego 2023 r.) powinien pozytywnie wpływać na wykorzystanie mocy produkcyjnych w kraju, w tym zwłaszcza produkcję oleju napędowego;
- uspokojenie na rynku gazu powinno doprowadzić do stabilizacji cen, a więc przełożyć się na realny spadek kosztów produkcji, co jednocześnie da impuls do zwiększenia jej skali. Przemysł chemiczny jest bardzo wrażliwy na ceny tego surowca, z uwagi na fakt, że stanowi on nawet 70% kosztów produkcji wybranych produktów sektora (np. nawozów).

Czynniki negatywne dla branży:

- spowolnienie gospodarcze (zwłaszcza w Europie) będzie w dalszym ciągu negatywnie wpływać na perspektywy dynamicznego rozwoju rynku, jednakże skala obniżenia tempa wzrostu ma być niższa od pierwotnie zakładanej;
- możliwy wzrost cen surowców związany z silniejszym niż wcześniej szacowano wzrostem globalnego PKB (powrót do wysokiej dynamiki wzrostu w Chinach, których gospodarka będzie potrzebować dużych ilości wszelkiego rodzaju surowców i komponentów potrzebnych do produkcji);
- ograniczony popyt na rynku krajowym - z uwagi m.in. na niższą siłę nabywczą ludności (w tym przedsiębiorców oraz rolników), co związane jest ze spadkiem średniej płacy realnej w ostatnich miesiącach oraz rosnącymi kosztami życia.



Przemysł samochodowy

- W 2022 r. w Polsce wyprodukowano łącznie 255,1 tys. samochodów osobowych (wobec 260,8 tys. w 2021 r., 278,9 tys. w 2020 r. i 434,7 tys. w 2019 r.), co oznacza kontynuację trendu spadkowego, który uległ pogłębieniu w trakcie pandemii. Sytuacja taka została spowodowana szeregiem problemów w łańcuchach dostaw, a także koniecznością dostosowania bazy produkcyjnej do wymogów współczesnej gospodarki.
- Jednocześnie w 2022 r. wzrosła produkcja samochodów ciężarowych i ciągników - z 166,4 tys. w 2020 r., przez 173,4 tys. w 2021 r. i 223,7 tys. w 2022 r. Oznacza to wzrost o +7,6% do wyniku z 2019 r. (kiedy produkcja osiągnęła 207,8 tys. pojazdów), a także znaczną dynamikę r/r (+29,0%), co wynika z rosnących potrzeb branży transportowej oraz wojska.⁴⁶
- Na koniec 2022 r. w Polsce zarejestrowanych było 64,7 tys. samochodów osobowych oraz użytkowych o napędzie elektrycznym, co wynikało ze znacznego wzrostu w 2021 r., kiedy to zarejestrowano 26,4 tys. pojazdów (wzrost nowych rejestracji o ponad 33% wobec 2021 r.). W pełni elektryczny napęd posiadało 31,2 tys. z 61,6 tys. zarejestrowanych samochodów osobowych. W przypadku samochodów dostawczych i ciężarowych w Polsce funkcjonowało ponad 3,1 tys. takich pojazdów, a dodatkowo także 821 autobusów. Równocześnie rośnie ilość ogólnodostępnych stacji ładowania (na koniec grudnia funkcjonowało 2565 takich obiektów z 5016 punktami ładowania), a z uwagi na odejście od rejestracji w Unii Europejskiej w 2035 r. pojazdów spalinowych szczególnie ważny jest szybki i stosunkowo równomierny rozwój infrastruktury.⁴⁷

Czynniki pozytywne dla branży:

- usunięcie ograniczeń pandemicznych;
- stosunkowo łagodny przebieg kryzysu energetycznego w Europie;
- poprawa logistyki dostaw w zakresie półprzewodników;
- konieczność nadrobienia zaległości produkcyjnych z lat ubiegłych, związanych m.in. z brakiem komponentów (takich jak półprzewodniki) powinna nadal pozytywnie wpływać na wyniki produkcji sektora, pomimo ewentualnych dalszych zawirowań w łańcuchach logistycznych;
- przebudowa łańcuchów logistycznych, które mają pozwolić na pozyskanie wszelkich komponentów we właściwym czasie (wykorzystywanie strategii „nearshoringu”, czyli pozyskiwania kooperantów z pobliskich krajów, co wydatnie skraca czas dostaw i ogranicza ryzyko wydłużenia czasu niezbędnego na uzupełnienie braków, a także wstrzymania produkcji związanej z brakiem kluczowych elementów), w tym dywersyfikacja bazy dostawców.

⁴⁵ businessinsider.com.pl, WNP

⁴⁶ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

⁴⁷ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Czynniki negatywne dla branży:

- prognozowane osłabienie koniunktury w Europie może przełożyć się na negatywne nastroje wśród potencjalnych nabywców, w tym zwłaszcza odbiorców instytucjonalnych (którzy dominują na rynku samochodów nowych). Spowolnienie gospodarcze w Polsce i Europie będzie wpływać na zmniejszenie zapotrzebowania na samochody, z uwagi na spadek popytu konieczne będzie dostosowanie bieżących mocy produkcyjnych do zmniejszającej się siły nabywczej społeczeństw;
- zaostrzające się przepisy w zakresie ochrony środowiska - zapowiadane wprowadzenie kolejnych rozwiązań proekologicznych może generować wysokie koszty dostosowawcze, w tym okresowo zmniejszać wielkość produkcji w Europie (z uwagi na m.in. prowadzone procesy inwestycyjne, czy też wprowadzanie do produkcji rozwiązań „zero” lub małoemisyjnych);
- wąskie gardła w łańcuchach logistycznych;
- wysoka inflacja utrudniająca kalkulacje ekonomiczne;
- wysoki koszt finansowania zakupu będzie zmniejszał ilość sprzedawanych pojazdów



Przemysł i gospodarka w Czechach

Produkcja sprzedana przemysłu była w 2022 r. wyższa o +1,7% r/r. W IV kwartale 2022 r. dynamika wzrostu produkcji wyniosła +2,4% r/r (po dobrym wyniku w III kwartale na poziomie +5,2% r/r oraz słabym początku roku, kiedy to zanotowano spadek o -0,2% r/r w II kwartale oraz -0,4% r/r w I kwartale).⁴⁸

W 2022 r. wzrosła produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+11,7% r/r), produkcja sprzętu elektrycznego (+4,3% r/r) oraz produkcja maszyn i urządzeń (+4,3% r/r). Zmniejszenie zanotowano natomiast w produkcji konstrukcji i wyrobów metalowych (-3,8% r/r), wytwarzaniu i dystrybucji energii elektrycznej, gazu, ciepła i klimatyzacji (-3,1% r/r) oraz produkcji pozostałych środków transportu i sprzętu (-10,8% r/r).⁴⁹ Wartość nowych zamówień w cenach bieżących w 2022 r. wzrosła o +10,4% (po wzroście o +14,8% r/r w 2021 r.), w tym krajowych o +15,6% i z zagranicy o +8,0% r/r. Do wzrostu zamówień ogółem najmocniej przyczynił się wzrost produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (zwiększenie o +8,5%).⁵⁰

W IV kwartale 2022 r. w głównych sektorach przemysłu czeskiego (biorąc pod uwagę przewozy Grupy PKP CARGO) odnotowano spadki produkcji, wyjątkiem była produkcja sektora automotive (+26,7% r/r). Kluczowy segment czeskiego przemysłu jakim jest produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych odnotował zmniejszenie produkcji na poziomie -9,5% r/r. Spadki zanotowano również w produkcji metali (-13,3% r/r), wyrobów metalowych (-4,4% r/r) oraz w górnictwie i kopalnictwie (-1,8% r/r).⁵¹

Słabnąca koniunktura w gospodarce: z uwagi na pogarszające się wyniki w gospodarce światowej oraz niekorzystny wpływ wojny w Ukrainie (w tym problemy w łańcuchach dostaw) czeski przemysł pozostawał pod dużą presją dodatkowo związaną m.in. z bardzo drogą energią i wysokimi cenami komponentów do produkcji. Jednakże pozytywne wyniki eksportu stanowią koło zamachowe czeskiej ekonomii, jednocześnie stabilizując rynek wewnętrzny. Znaczącym zagrożeniem dla wyników przemysłu może być słabnący popyt na produkty z zagranicy oraz nadchodzące spowolnienie gospodarcze (które dotknie najmocniej państwa europejskie tj. głównych kontrahentów czeskich przedsiębiorstw), co najprawdopodobniej będzie skutkowało w najbliższych kwartałach przejściowym zmniejszeniem liczby zamówień oraz pogłębionym spadkiem produkcji w dużej części segmentów gospodarki.

Wzrost PKB w 2022 r. - według wstępnego szacunku CZSO PKB był wyższy o +2,5% r/r (po wzroście +3,6% r/r w 2021 r., po trudnym 2020 r., kiedy to PKB Czech spadło o -5,5% r/r). Istotnym czynnikiem wspierającym dobre wyniki gospodarki czeskiej w ubiegłym roku była wymiana międzynarodowa. Dzięki dobrym wynikom w tej dziedzinie oraz dużym nakładom na akumulację brutto dynamika PKB pozostawała korzystna w kolejnych kwartałach, co przełożyło się na dobry wynik w ujęciu r/r. Jednak z uwagi m.in. na znaczny koszt kapitału oraz wysoką inflację wpływające na słabsze wyniki w wymianie wewnętrznej widoczne jest słabnięcie czeskiej gospodarki, pomimo dobrego wyniku w ujęciu rocznym.⁵²

PKB w IV kwartale 2022 r. - według wstępnego szacunku CZSO PKB był wyższy o +0,4% r/r (po wzroście +1,6% r/r w III kwartale, +3,5% r/r w II kwartale oraz +4,6% r/r w I kwartale), jednocześnie zmniejszył się o -0,3% kw/kw. Obniżenie dynamiki w ujęciu kwartalnym wynikało z malejącego popytu w kraju, który z kolei wynikał ze zmniejszających się wydatków gospodarstw domowych. Negatywnemu oddziaływaniu malejącej konsumpcji wewnętrznej przeciwdziałały dobre wyniki popytu zewnętrznego oraz nakładów na akumulację brutto.⁵³

⁴⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁴⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁰ Czeski Urząd Statystyczny

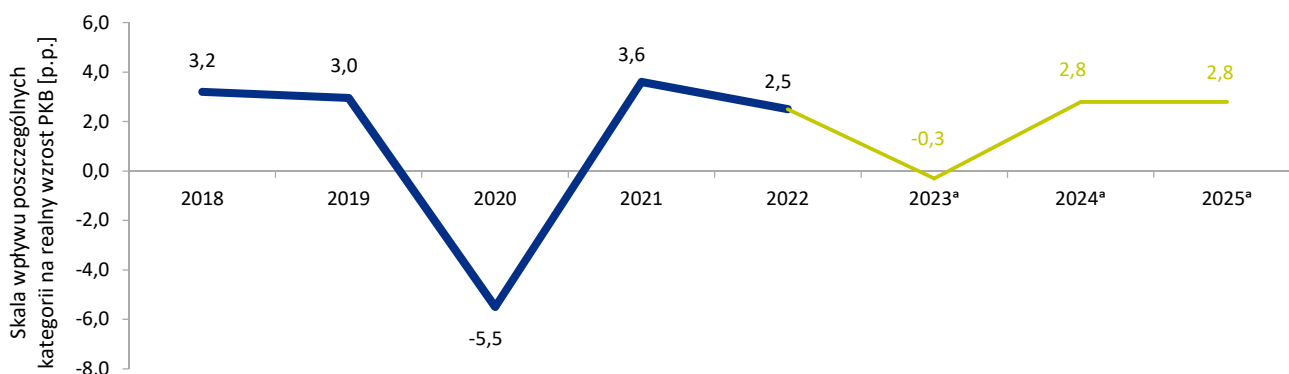
⁵¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁵² Czeski Urząd Statystyczny

⁵³ Czeski Urząd Statystyczny

Prognozy PKB: analitycy Czeskiego Ministerstwa Finansów przewidują spadek Produktu Krajowego Brutto wyrównanego sezonowo w trzech pierwszych kwartałach br., co związane będzie z pogorszeniem koniunktury na globalnych rynkach (co szczególnie dotknie gospodarki ukierunkowane na eksport, takie jak czeska), dalszymi zawirowaniami w łańcuchach dostaw oraz utrzymującą się wysoką inflacją. Wszystkie te zjawiska przełożą się na obniżenie aktywności konsumentów (nastąpi dalszy spadek realnej konsumpcji), a w konsekwencji wysokiego kosztu kapitału także na spadek inwestycji. Stosunkowo łagodne zmniejszenie PKB będzie związane z korzystnym wpływem inwestycji rządowych (w tym finansowanych ze środków Unii Europejskiej) oraz pomimo wszystko częściowo także korzystnymi wynikami w handlu zagranicznym. Predykcja przewiduje spadek PKB r/r w pierwszych trzech kwartałach 2023 r. (odpowiednio od -1,2% r/r, przez -1,1% r/r, do -0,3% r/r), by w czwartym kwartale gospodarka ostatecznie przełamała negatywną tendencję i osiągnęła wzrost o +1,4% r/r. Jednocześnie po szacowanym na +2,3% r/r wzroście w 2022 r., w 2023 r. czeski PKB obniży się o -0,3% r/r, by po przewidywanym na następny rok powrocie gospodarki światowej na ścieżkę stosunkowo dynamicznego wzrostu, czeska gospodarka będzie się rozwijać w tempie +2,8% r/r w 2024 r. i +2,8% w 2025 r.⁵⁴

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2018-2022 oraz prognoza na lata 2023-2025 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów

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

Inflacja: w IV kwartale 2022 r. osiągnęła poziom +15,7% r/r (po wzroście o +17,6% r/r w III kwartale, +15,8% r/r w II kwartale oraz +11,2% r/r w I kwartale). Zauważalne jest zmniejszenie tempa wzrostu cen z uwagi na m.in. spadek notowań surowców. Jednocześnie w całym 2022 r. inflacja wyniosła +15,1% r/r (wobec +3,8% r/r w 2021 r.).⁵⁵

Prognozy inflacji: zgodnie z najnowszymi prognozami Czeskiego Ministerstwa Finansów z końca stycznia 2023 r. inflacja po osiągnięciu w 2022 r. średniej dynamiki na poziomie +15,1% r/r, w kolejnych latach będzie obniżać się (jednocześnie utrzymując się wciąż na poziomie powyżej celu inflacyjnego Czeskiego Narodowego Banku na poziomie +2,0% r/r), co przełoży się na średnioroczny wzrost cen o +10,4% w 2023 r., +3,8% w 2024 r. oraz +2,8% w 2025 r. Zgodnie z analizami Ministerstwa Finansów szczyt inflacji nastąpił we wrześniu 2022 r. (kiedy to ceny wzrosły o +18,0% r/r), a w kolejnych miesiącach 2023 r. nastąpią zjawiska dezinflacyjne związane m.in. z efektem wysokiej bazy z ub.r. oraz obniżeniem się względem 2022 r. cen surowców (dotyczy to zwłaszcza pierwszych trzech kwartałów), tak by na koniec 2023 r. dynamika wzrostu cen była zbliżona do +8,0% r/r.⁵⁶

Negatywne nastroje przedsiębiorców oraz słabe notowania Indeksu PMI: dla Czech w IV kwartale 2022 r. indeks PMI wyniósł średnio 42,0 pkt. (wobec 46,1 pkt. w III kwartale, 51,9 pkt. w II kwartale oraz 56,7 pkt. w I kwartale br.) tj. kształtował się od czerwca poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.⁵⁷ Systematyczny spadek wskaźnika z 59,0 pkt. w styczniu do 41,6 pkt. w listopadzie, z nieznacznym odbiciem w grudniu do 42,6 pkt. obrazuje stosunkowo silne wyhamowanie czeskiej gospodarki, która jest uzależniona od możliwości eksportowych produkowanych towarów (z uwagi ma stosunkowo małą liczbę konsumentów na rynku krajowym), a także dalsze pogorszenie nastrojów wśród przedsiębiorców. Widoczny jest wyraźny spadek nowych zamówień oraz ogólnie spadek poputu wśród odbiorców finansnych dóbr, co przekłada się na słabnącą produkcję. Silnie na warunki działalności firm wpływały wysokie koszty energii oraz bardzo wysoka inflacja, które skutecznie ograniczały możliwą ekspansję przedsiębiorstw. Jednocześnie

⁵⁴ Czeskie Ministerstwo Finansów

⁵⁵ vdb.czso.cz

⁵⁶ Czeskie Ministerstwo Finansów

⁵⁷ Markit PMI

widoczne były spadki w tak istotnych czynnikach produkcji, jakimi są zapasy (w grudniu zanotowano siódmy spadek z rzędu), czy zakupy. S&P Global Market Intelligence przewiduje redukcję produkcji przemysłowej na rok przyszły o 0,7%.⁵⁸

W trakcie 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:



Przemysł górniczy

- Wzrost wydobycia węgla kamiennego w IV kwartale 2022 r.: wyprodukowano 0,6 mln ton węgla (+23,6% r/r), w tym 0,15 mln ton węgla koksującego (-66,7% r/r) oraz 0,44 mln ton węgla energetycznego (+1.194,1% r/r). Wydobycie węgla koksującego choć pozostawało na podobnym poziomie co w III kwartale 2022 r., to było na zdecydowanie niższym poziomie w stosunku do wyników z poprzedzających go kwartałów (sukcesywny spadek produkcji postępujący od IV kwartału 2021 r.). Jednocześnie z uwagi na wzrost znaczenia energetyki opartej na węglu kamiennym, IV kwartał 2022 r. okazał się najlepszym kwartałem w trakcie ostatnich dwóch lat, co nastąpiło pomimo ograniczenia inwestycji mających na celu podtrzymanie wysokiego poziomu produkcji w poprzednich latach oraz zamknięcia dwóch kopalń na początku 2021 r.⁵⁹
- Wydobycie węgla kamiennego w Czechach przekroczyło 1,8 mln ton (0,9 mln ton węgla koksującego i 0,9 mln ton węgla energetycznego), jednocześnie zaimportowano 4,1 mln ton węgla (przy eksporcie na poziomie 0,8 mln ton). Spadek wydobycia węgla o -18,0% r/r spowodowany był m.in. zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. produkcji przez kopalnie ČSA i Darkov, a także planowanym odejściem od węgla w perspektywie najbliższych lat. Jednocześnie kluczowe znaczenie dla czeskiej energetyki ma wydobycie węgla brunatnego (surowiec ten odpowiada za kilkakrotnie większe moce wytwórcze energii elektrycznej), co przełożyło się na wzrost w 2022 r. o +14,0% r/r (z 29,3 mln ton do 33,4 mln ton).⁶⁰
- Przedłużenie wydobycia węgla w CSM w Stonawie (ostatnia funkcjonująca kopalnia węgla kamiennego w Czechach). Po wydłużeniu wydobycia do końca 2023 r. m.in. z uwagi na wysokie ceny produkcji energii (w tym także ceny węgla), wojnę w Ukrainie oraz unijny zakaz importu węgla z Rosji procedowane jest przedłużenie funkcjonowania kopalni do końca 2025 r. Jednocześnie ważnym krokiem w tym kierunku było przedłużenie ważności dokumentacji dotyczącej oddziaływania na środowisko do końca 2026 r., co faktycznie otwiera drogę dla dalszej działalności kopalni w kolejnych latach.⁶¹ Jednakże udział węgla kamiennego w miksie energetycznym jest stosunkowo nieduży, ma on za zadanie wypełniać lukę podczas turbulencji na rynku (m.in. gazu). Decydujące znaczenie dla czeskiej gospodarki ma wydobycie węgla brunatnego, z którego to produkuje się energię na poziomie 40% całego krajowego zapotrzebowania (pomimo licznych jego wad, jakimi są wysoka emisyjność i szkodliwość dla środowiska).⁶²
- W listopadzie 2022 r. Prezydent Czech podpisał pakiet podatkowy, który wprowadza m.in. tzw. „windfall tax”, czyli podatek od nieoczekiwanych zysków. Opłata ta będzie funkcjonować w latach 2023-2025 i obejmie wysoko rentowne spółki zajmujące się produkcją i handlem energią, bankowością, wydobyciem i przetwarzaniem ropy naftowej i paliw kopalnych. Stawka daniny wynosić będzie 60% nadwyżki ponad odpowiednio określoną podstawę opodatkowania (opierającą się na wynikach z lat ubiegłych) i według wstępnych szacunków wpływ do budżetu w 2023 r. przyniesie ok. 85 miliardów koron.⁶³

⁵⁸ Markit PMI

⁵⁹ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

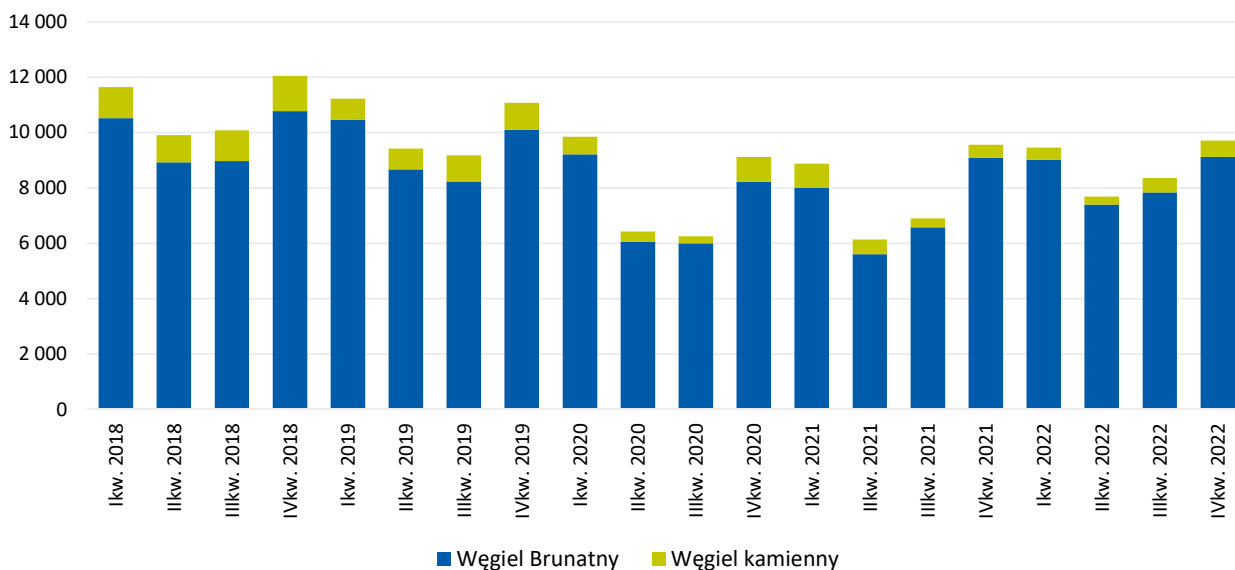
⁶⁰ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁶¹ slazag.pl

⁶² WNP

⁶³ ceskenoviny.cz, kurzy.cz

Rysunek 6 Wydobycie węgla kamiennego i węgla brunatnego w Czechach w latach 2018–2022 (dane w tys. ton).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.



Przemysł hutniczy

- Spadek produkcji koksu. Produkcja koksu w 2022r. w Czechach wyniosła 2,4 mln ton (-8,8% r/r), jednocześnie import tego surowca utrzymał się w podobnej skali co w 2021 r. (0,2 mln ton, tj. -1,7% r/r), natomiast eksport uległ zmniejszeniu do 0,6 mln ton (-14,4% r/r). Wynikało to ze stopniowego wyhamowywania wzrostu gospodarczego w skali globalnej oraz ograniczeń w pracy wielkich pieców w Europie (z uwagi na brak opłacalności produkcji m.in. w związku ze spadkiem cen wyrobów gotowych przy rosnących cenach energii koniecznej do ich wytwarzania).⁶⁴
- Zmniejszenie produkcji stali w Czechach: produkcja osiągnęła poziom 4,3 mln ton (-11,0% r/r).⁶⁵
- Liberty Steel Group planuje wydawać w okresie najbliższych 8 lat na inwestycje dotyczące pieców hutniczych ponad 1 miliard czeskich koron rocznie. W ramach programu transformacji „LIBERTY Ostrava GREENSTEEL” wiodący producent stali w Czechach zamierza zrealizować wymianę 4 pieców tandemowych na 2 nowoczesne hybrydowe elektryczne piece łukowe oraz dodatkowo wybudować nową linię energetyczną (która jest zasadniczym elementem i ma znaczenie kluczowe dla tej inwestycji).⁶⁶



Przemysł samochodowy

- Wzrost produkcji sektora automotive: w 2022 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 1,25 mln sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +9,4% r/r.⁶⁷ Jednocześnie nastąpił wzrost w samym IV kwartale 2022 r., kiedy to produkcja wzrosła o 0,31 mln sztuk pojazdów silnikowych (poziom zbliżony do wyniku w III kwartale 2022.), co przełożyło się na wynik o +11,1% lepszy niż w analogicznym okresie 2021 r. W całym 2022 r. wyprodukowano ponad 1,22 mln aut osobowych, co oznacza wzrost o +10,2% r/r. IV kwartał był trzecim z rzędu kwartałem z produkcją aut osobowych na poziomie powyżej 0,3 mln sztuk (i jednocześnie wzrostem r/r). Natomiast w ubiegłym roku produkcja samochodów ciężarowych r/r spadła o ponad 1/5 (w samym IV kwartale 2022 r. spadek ten wyniósł -1,4% r/r).
- W pewnych obszarach nadal utrzymują się problemy w łańcuchach dostaw, jednak to wzrost cen energii (będący konsekwencją wojny w Ukrainie), inflacja oraz spowolnienie gospodarcze są aktualnie największym wyzwaniem dla producentów samochodów. Branża najprawdopodobniej w najbliższych kwartałach silnie odczuje spadek siły nabywczej konsumentów, co przełoży się na zmniejszone zakupy w kraju, kwestią kluczową pozostają rynki eksportowe, które będą decydować o wynikach sektora.
- Prognozy dla branży samochodowej: Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego (czeskich producentów samochodów) prognozuje wzrost produkcji w 2023 r. do poziomu sprzed kryzysu (a więc ok. 1,3-1,4 mln pojazdów)

⁶⁴ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁶⁵ Worldsteel.org

⁶⁶ Liberty Ostrava

⁶⁷ AutoSap

z uwagi na usunięcie ograniczeń pandemicznych, poprawę logistyki dostaw w zakresie półprzewodników i stosunkowo łagodny przebieg kryzysu energetycznego w Europie. Problemem nadal pozostają wąskie gardła w łańcuchach logistycznych, wysoka inflacja utrudniająca kalkulacje ekonomiczne oraz zaostrzające się przepisy w zakresie ochrony środowiska. W 2022 r. produkcja Skoda Auto AS (największego producenta w Czechach) wzrosła o +1,9% r/r, ale jednocześnie jej dostawy spadły o ok. -17,0%, z uwagi m.in. na brak chipów.⁶⁸



Przemysł chemiczny

- Przemysł chemiczny pod względem udziału w wytworzeniu PKB zajmuje trzecie miejsce wśród głównych branż czeskiej gospodarki. Jest to sektor silnie ukierunkowany na eksport, a także wspieranie innych obszarów czeskiej gospodarki. Ważny jest też stosunkowo wysoki poziom zaawansowania technologicznego producentów, a także znaczne wydatki środków na dostosowanie emisji zanieczyszczeń do wymogów polityki środowiskowej prowadzonej przez Wspólnotę (wydatki na ten cel stanowią istotny procent wszystkich inwestycji). Skala ograniczenia pozwala na realizację do 2030 r. założonego w Europejskim Zielonym Ładzie celu redukcji emisji o 55%. Po spadku aktywności o -5,9% r/r w 2020 r. z uwagi na pandemię koronawirusa (już pod koniec roku 2022 nastąpiły zauważalne wzrosty), w kolejnych latach nastąpiło przywrócenie aktywności sektora.
- Przemysł ten koncentruje się na trzech głównych obszarach obejmujących produkcję: chemikaliów i produktów chemicznych, farmaceutyków, wyrobów z gumy oraz plastiku (co jest istotne pod kątem największej gałęzi czeskiego przemysłu jakim jest automotive).
- Co najmniej jedna czwarta eksportu i importu produkcji odbywa się do/z Niemiec (które z uwagi na wysoce wyspecjalizowany przemysł posiadają szereg czołowych globalnych marek w tej branży) - dotyczy to zarówno czynników produkcji, jak i wyrobów gotowych. Dzięki czemu czeskie firmy mogą w większej skali uczestniczyć w światowej wymianie handlowej przemysłu chemicznego (m.in. jako dostawcy półproduktów). Z uwagi na powiązania kapitałowe blisko 10% obrotów realizowane jest z firmami z Polski (z uwagi m.in. na działalność Orlen Unipetrol Group – największej firmy rafinacyjnej i petrochemicznej w Czechach).⁶⁹



Przemysł budowlany

- Branża budowlana jest ważną gałęzią czeskiej gospodarki, która odnotowuje systematyczny wzrost, a zawdzięcza dobrą koniunkturę na swe usługi m.in.: wzrostowi PKB, budowie specjalnych stref ekonomicznych (strefy te znajdują się w obszarach, gdzie realizuje się programy rządowe związane z restrukturyzacją przemysłu ciężkiego i wydobywczego, zwłaszcza na północy kraju), rozbudowie infrastruktury komunikacyjnej, a także budowie nowych centrów komercyjnych oraz przemysłowych. Inwestycje realizowane były często przy udziale środków unijnych, które napędzały wzrost aktywności w tym sektorze. W Czechach, podobnie jak w Polsce, nastąpił bum budowlany oraz wzrost cen nieruchomości mieszkalnych, co uległo częściowemu ograniczeniu z uwagi na rosnące stopy procentowe oraz pogorszenie dostępności kredytów.
- Wielkość rynku budowlanego w Czechach w 2021 r. została wyceniona na 48 miliardów dolarów. Analitycy Globaldata przewidują, że w latach 2023-2026 rynek wzrośnie o ponad 1%. Wzrost ten wspierany będzie przez zachodzące zmiany oraz konieczne inwestycje w sektorze transportowym i energetycznym. Perspektywy dla branży budowlanej w Czechach pogorszyły się w związku z wyhamowaniem koniunktury w światowej gospodarce. Przewidywany jest dalszy znaczący negatywny wpływ na działalność budowlaną w 2023 r. wysokich kosztów energii i znacznej inflacji (w wyniku zawirowań na rynkach światowych, w tym z powodu konfliktu w Ukrainie).⁷⁰

3.2. Działalność przewozowa spółek Grupy PKP CARGO

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 116 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 30 stycznia 2023 r.)⁷¹. Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują kolejowe przewozy towarowe.⁷² Pomimo trudnej sytuacji

⁶⁸ Forsal.pl

⁶⁹ doingbusiness.cz

⁷⁰ globaldata.com

⁷¹ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 30 stycznia 2023 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej;

⁷² Urząd Transportu Kolejowego

rynkowej istnieje wciąż duże zainteresowanie realizacją przewozów towarowych kolejną - w 2022 r. Urząd Transportu Kolejowego wydał 10 nowych licencji dla przewoźników kolejowych.⁷³

W 2022 r. operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 248,6 mln ton ładunków (+2,1% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 62,5 mld tkm (+11,7% r/r). Był to trudny rok dla transportu kolejowego z uwagi na nowe wyzwania związane ze skutkami trwającej wojny na terenie Ukrainy, ale wyniki świadczą o dużej stabilności kolejowego rynku transportowego.⁷⁴ W stosunku do wyniku z 2021 r. branża wypracowała wzrost wolumenu przewiezionych towarów o 5,0 mln ton oraz wzrost zrealizowanej pracy przewozowej o 6,5 mld tkm. Bardziej dynamiczny wzrost pracy przewozowej w stosunku do wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej wynikał ze zwiększonej średniej odległości przewozu, która wyniosła 251 km, tj. wzrosła o +22 km w porównaniu do wyniku z 2021 r.⁷⁵ Na wzrost średniej odległości przewozów wpłynęły zarówno zmiany kierunków dostaw i nowe kanały dystrybucji ładunków, jak i prowadzone na dużą skalę remonty na infrastrukturze kolejowej. Wolumen towarów przewiezionych transportem kolejowym w 2022 r. był największy od 2018 r., a więc nie tylko wyższy od masy przewiezionej w latach 2020-2021 (kiedy to rynek pozostawał pod wpływem skutków globalnej pandemii), lecz również od stabilnego jeszcze roku 2019. Porównując wyniki 2022 r. do roku 2019 widać, iż rynek zanotował wzrost masy przewożonych towarów o 12,2 mln ton (+5,2%), przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej o 6,6 mld tkm (+11,8%).⁷⁶

W 2022 r. dynamika wzrostu wolumenu przewożonego transportem kolejowym malała z miesiąca na miesiąc (z poziomu +12,2% r/r zanotowanego w styczniu do +1,0% r/r w lipcu), od sierpnia przyjmując już ujemne wartości (od poziomu -1,4% r/r w sierpniu do -7,5% r/r w grudniu).⁷⁷ Najlepszym miesiącem zarówno pod względem ilości przewiezionej transportem kolejowym masy towarowej (przetransportowano 22,9 mln ton, tj. +7,3% r/r), jak i zrealizowanej pracy przewozowej (5,5 mld tkm, tj. +14,3% r/r) był marzec. Był to najwyższy wynik miesięczny osiągnięty od 2012 r. Miesiącem z najniższym wynikiem w 2022 r. pod względem masy przewiezionych towarów był grudzień, kiedy kolej przewiozła jedynie 18,9 mln ton towarów (-1,6 mln ton, tj. -7,5 r/r), realizując pracę przewozową na poziomie 4,9 mld tkm (+0,2 mld tkm, tj. +3,8% r/r). Słabymi miesiącami w 2022 r. były też styczeń i luty, kiedy to masa przewiezionych towarów nie przekroczyła 20 mln ton. Ostatecznie w 2022 r. kolej przewiozła średniomiesięcznie 20,7 mln ton (wobec 20,3 mln ton w 2021 r.).⁷⁸

W trakcie 12 miesięcy 2022 r. w kolejowym transporcie towarowym dominującą w przewozach grupą towarową⁷⁹ był węgiel kamienny, którego przewozy stanowiły 36,1% ogółu wolumenu. Na drugim miejscu uplasowały się przewozy materiałów budowlanych⁸⁰ z udziałem na poziomie 21,0%. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁸¹:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -4,3% r/r do poziomu 85,7mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 1,7% r/r do poziomu 46,9mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 12,9% r/r do 20,1mln ton),
- metale i wyroby metalowe (wzrost 5,0% r/r do 10,9mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -7,7% r/r do 10,4mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -8,3% r/r do 10,0mln ton),
- rudy żelaza (wzrost o 1,7% r/r do poziomu 7,0mln ton),
- produkty rolnictwa (wzrost o 127,3% r/r do poziomu 6,5mln ton).

Łącznie powyższe grupy towarowe w 2022 r. stanowiły 83,1% całkowitych przewozów rynku kolejowego. Największy wzrost wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do roku 2021 zanotowano w tym czasie w przewozach produktów rolnictwa (+3,6 mln ton r/r), produktów rafinacji ropy (+2,3mln ton), kruszywa, kamienia, piasku i żwiru (+0,8mln ton r/r), metali i wyrobów metalowych (+0,5 mln ton) oraz rud żelaza (+0,1 mln ton). Znaczne zmniejszenie odnotowano natomiast w przewozach węgla kamiennego (-3,9 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (-0,9 mln ton), koksu, brykietów, gazów (-0,9 mln ton) oraz cementu, wapna, gipsu (-0,5 mln ton). O -1,1 mln ton, tj. o -3,3% r/r spadły również przewozy pozostałych ładunków (gdzie przewozy intermodalne stanowią ok. 80% tej grupy)⁸². Zauważalnym trendem na rynku kolejowych przewozów towarowych w I kwartale 2022 r. był wzrost transportu towarów takich jak węgiel kamienny, rudy metali, produkty wytwórstwa przemysłowego (związany z ryzykiem nałożenia embarga na produkty z Rosji i Białorusi). W kolejnych miesiącach kolej intensyfikowała natomiast przewozy produktów z i do Ukrainy.

W 2022 r. przewozy zrealizowane w komunikacji krajowej stanowiły 64,3% ogółu przewozów w kolejowym transporcie towarowym (20,2% stanowiły przewozy importowe, 12,4% obejmował eksport, a 3,0% tranzyt). W tym czasie zmniejszeniu uległy przewozy krajowe (-3,1 mln ton, tj. o -2,0% r/r) oraz eksport (-0,4 mln ton, tj. o -1,5% r/r), podczas gdy wzrosły pozostałe przewozy międzynarodowe (import +7,0% r/r i tranzyt +0,8% r/r). W analizowanym okresie wyraźnie zmieniły się potoki

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego (w tym czasie cofnięte zostały 4 licencje, nie wszyscy przewoźnicy który otrzymali licencję rozpoczęli w 2022 r. realizację przewozów)

⁷⁴ Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁷⁵ Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁷⁶ Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁷⁷ Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁷⁸ Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁷⁹ Na podstawie klasyfikacji NST

⁸⁰ Na podstawie klasyfikacji NST, zaliczono grupy towarowe: "kruszywo, piasek, żwir"; "cement, wapno, gips"; "pozostałe materiały budowlane"

⁸¹ Główny Urząd Statystyczny

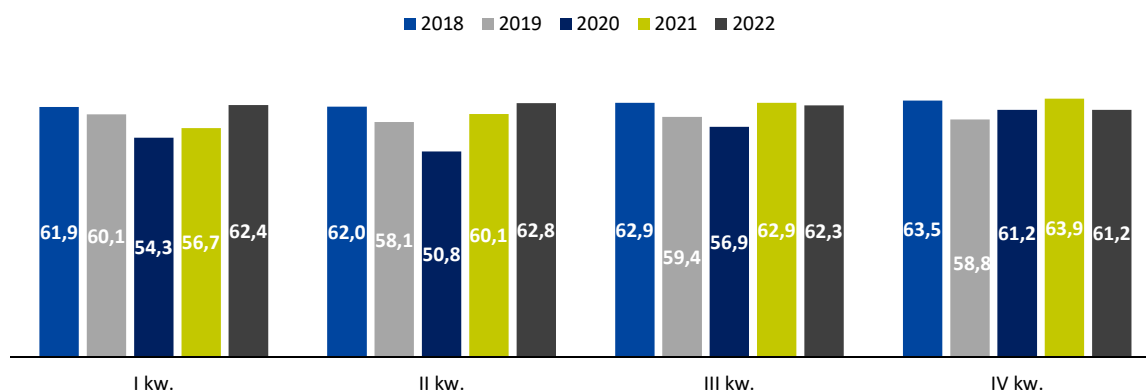
⁸² Główny Urząd Statystyczny

ładunków r/r, co wskazuje na fakt, że przewoźnicy kolejowi dynamicznie dostosowali się do panującej na rynku zmiennej sytuacji. Największy wzrost zanotowano w imporcie morskim, który wzrósł o +4,8 mln ton, tj. o +50,6 r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu importu lądowego o -1,6 mln ton, tj. o -4,6% r/r. W tym samym czasie eksport lądowy wzrósł o +0,7 mln ton, tj. o +3,2% r/r, podczas gdy zmalał eksport morski o -1,1 mln ton, tj. o -14,2% r/r.⁸³

Rynek kolejowych przewozów towarowych w ostatnich latach funkcjonował w otoczeniu dynamicznych zmian na rynkach międzynarodowych, co znacząco wpływało na zmiany struktury w przewozach towarów oraz kierunków dostaw. W 2022 r. koniunktura w krajowym przemyśle oraz na rynku kolejowych przewozów towarowych była pozytywna, a przewozy pozostały stosunkowo stabilne pomimo wyraźnego hamowania ich dynamiki r/r (co było związane z zawirowaniami na rynkach i trwającym konfliktem zbrojnym w Ukrainie). Wyniki kolejowych przewozów towarowych przy znaczących globalnych perturbacjach w łańcuchach dostaw potwierdzają fakt, że transport kolejowy ma znaczenie strategiczne, choć kolej mocno odczuła szczególnie utrudnienia w realizowaniu dotychczasowych przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku - czego konsekwencją było znaczne zmniejszenie przewozów na kierunku wschód-zachód. Segment kolejowych przewozów intermodalnych, do tej pory odnotowujący w poprzednich latach stały i dynamiczny wzrost, w trakcie 2022 r. wyraźnie wyhamował. Już w drugim i trzecim kwartale roku wolumen przewozów intermodalnych w kraju zanotował ujemną dynamikę r/r (-2,7% r/r w II kwartale oraz -2,3% r/r w III kwartale 2022 r.). Przewoźnicy intermodalni byli zmuszeni w 2022 r. szczególnie dostosowywać się do nowych warunków rynku (zmiana kierunków dostaw i alternatywne kanały transportu poszukiwane przez spedytatorów wpłynęły na spadek połączeń tranzytowych przez Polskę). Nie wpłynęło to jednak niekorzystnie na ogólny wynik przewozowy kolei, a wojna w Ukrainie w 2022 r. wymusiła konieczność poszukiwania nowych kanałów dystrybucji dla ładunków. Kolej w konsekwencji ograniczenia przewozów na kierunku wschód – zachód aktywizowała inne przewozy wewnątrz kraju lub z portów morskich (w kierunku północ – południe). Dodatkowo przewoźnicy kolejowi pomimo trwających licznych remontów na sieci PKP PLK ograniczających możliwości realizowania przewozów stosunkowo sprawnie zreorganizowali swoją pracę, dostosowując ofertę do błyskawicznie zmieniającego się otoczenia (zintensyfikowanie przewozów na kierunku północ-południe, gdzie występują inne kanały logistyczne uwzględniające porty morskie). Dużym wyzwaniem dla przewoźników kolejowych, w tym szczególnie dla rynku intermodalnego stał się również wzrost cen energii trakcyjnej, a niestabilna sytuacja na rynkach paliw spowodowała wyraźny wzrost kosztów, jakie ponosili przewoźnicy (rosnące ceny energii i wzrost pozostałych kosztów wpływające na zmniejszenie konkurencyjności kolei na rynku przewozowym).

Z uwagi na niestabilną sytuację rynkową spowodowaną wojną w Ukrainie transport kolejowy w 2022 r. realizował nagle przewozy na dużą skalę (np. dywersyfikacja dostaw węgla spowodowana rezygnacją z zakupu surowców energetycznych z Rosji, konieczność zapewnienia ciągłości w dostawach węgla kamiennego do masowego transportu tego surowca z portów morskich, transport produktów rolnych z Ukrainy).⁸⁴ Obecna sytuacja stwarza jednak również nowe możliwości na zwiększenie roli transportu kolejowego i bardziej optymalne wykorzystania go do przewozów towarów niezbędnych dla potrzeb przemysłu, budownictwa, czy przewozów dóbr konsumpcyjnych, zbóż, węgla, ropy naftowej i gazu ziemnego.

Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2022 (mln ton)

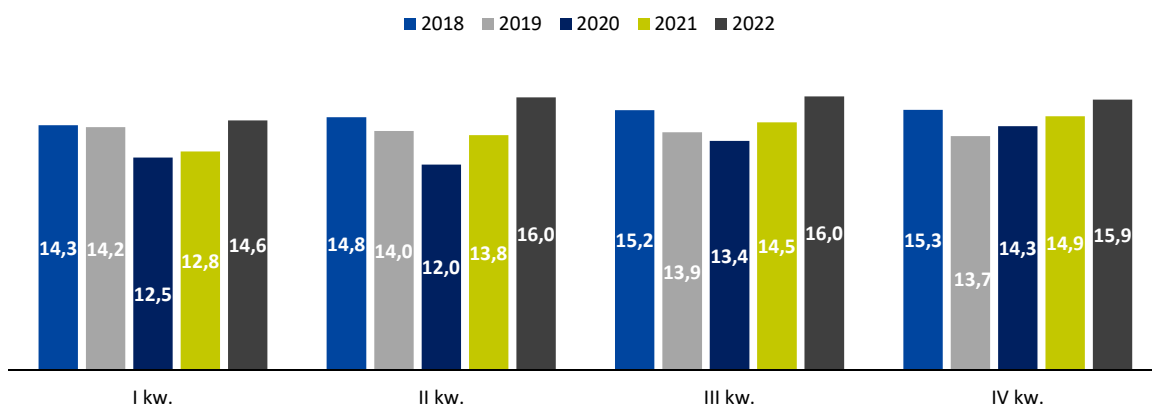


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

⁸³ Główny Urząd Statystyczny

⁸⁴ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018–2022 (mld tkm)

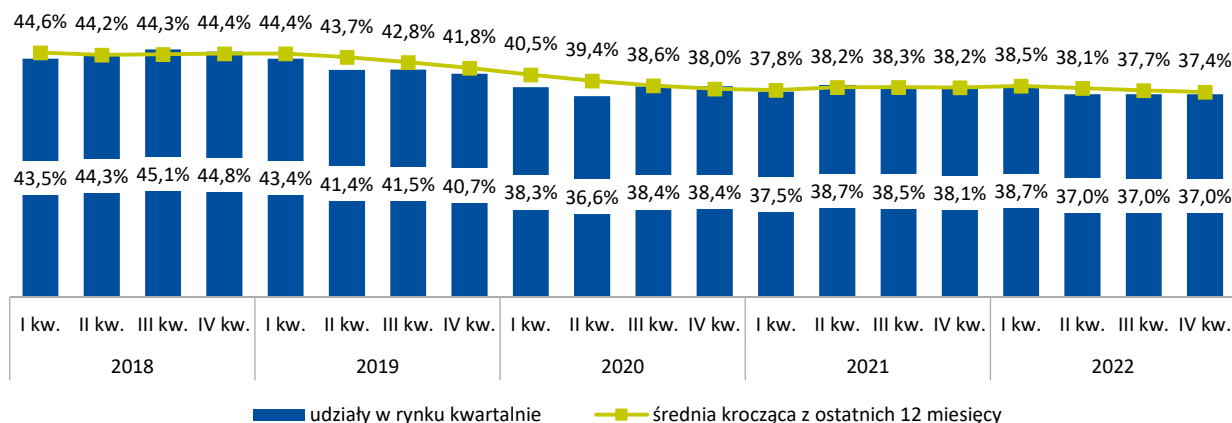


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

3.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO i jednostki dominującej na rynku przewozów kolejowych w Polsce

W trakcie 2022 r. rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej oraz pracy przewozowej w stosunku do poprzedniego roku. Według danych UTK w tym czasie 27 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył 0,5% (to wzrost o 2 przedsiębiorstwa w stosunku do roku 2021). Grupa PKP Cargo⁸⁵ niezmiennie posiada pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Grupa w 2022 r. utrzymała wolumen przewiezionych towarów na porównywalnym poziomie r/r jednocześnie zwiększając zrealizowaną pracę przewozową. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO wyniosły 37,4% (-0,8 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 39,8% w pracy przewozowej (-1,3 p.p. r/r).⁸⁶ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w 2022 r. były równe 35,5% (-1,1 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 39,3% (-1,4 p.p. r/r) w pracy przewozowej.⁸⁷

Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2018–2022



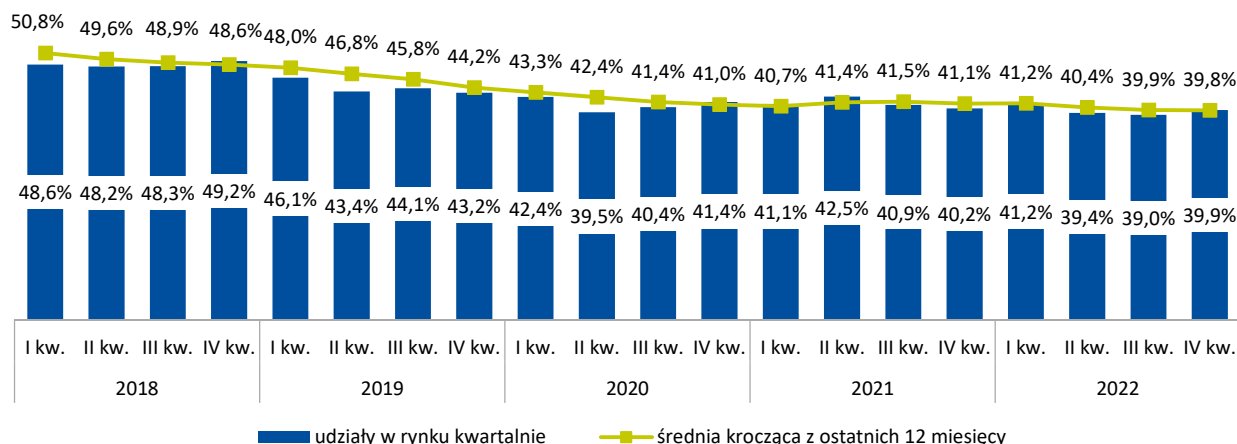
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

⁸⁵ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁸⁶ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

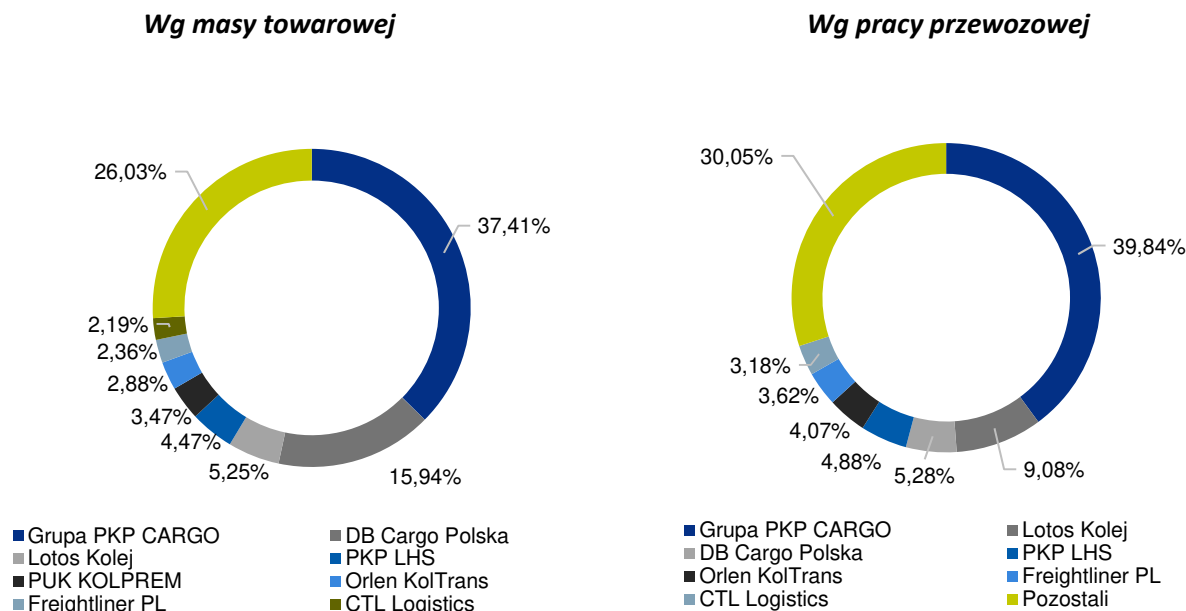
⁸⁷ Urząd Transportu Kolejowego (dane na dzień 31.01.2023 r.)

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2018-2022



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2022 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

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

W omawianym okresie konkurencyjni przewoźnicy przetransportowali łącznie 155,6 mln ton ładunków (+3,4% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (39,6 mln ton, spadek o -3,2% r/r), Lotos Kolej (13,1 mln ton, wzrost o +1,1% r/r) oraz PKP LHS (11,1 mln ton, wzrost o +15,0% r/r).⁸⁸ Największe spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO w 2022 r. zanotowano u DB Cargo Polska (do 15,9%, tj. -0,9 p.p. r/r) oraz CTL Logistics (do 2,2%, tj. -0,8 p.p. r/r).

Jednocześnie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +14,1% r/r do poziomu 37,6 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli: Lotos Kolej (5,7 mld tkm, wzrost o +1,4% r/r), DB Cargo Polska (3,3 mld tkm, wzrost o +15,4% r/r) oraz PKP LHS (3,1 mld tkm, wzrost o +5,6% r/r).⁸⁹

⁸⁸ obliczenia własne na podstawie danych UTK (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁸⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK (dane na dzień 31.01.2023 r.)

Największy spadek udziałów rynkowych w 2022 r. u konkurencyjnych operatorów kolejowych zanotowano w Lotos Kolej (do 9,1%, tj. -0,9 p.p. r/r) oraz w PKP LHS (do 4,9%, tj. -0,3 p.p. r/r).

W 2022 r. zanotowano wzrost średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 242 km (tj. o +23 km, tj. o +10,4% r/r).⁹⁰

3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W trakcie 9 miesięcy 2022 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 440,7 mln ton towarów (-2,2% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 65,4 mld tkm (+2,9% r/r).⁹¹ W tym czasie zanotowano zmniejszenie r/r w transporcie samochodowym oraz transporcie kolejowym, przy jednoczesnym wzroście wolumenów masy towarowej przewiezionej przez pozostałe gałęzie transportu łącznie*. W zakresie zrealizowanej pracy przewozowej rynek transportowy*zanotował wzrosty w ramach wszystkich gałęzi.

Średnia odległość przewozu ładunków wzrosła o +5,2% r/r i wyniosła 148,5 km, w tym w transporcie drogowym zanotowano wzrost o +4,1% r/r (do poziomu 140,8 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zwiększył się o +10,7% r/r (do 180,8 km).⁹²

Tabela 2 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2022 r.

	Masa towarowa			Praca przewozowa			Średnia odległość		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	440,7	-9,8	-2,2%	65,4	1,9	2,9%	148,5	7,4	5,2%
Transport drogowy	362,3	-5,6	-1,5%	51,0	1,3	2,5%	140,8	5,5	4,1%
Transport kolejowy	69,2	-4,7	-6,3%	12,5	0,4	3,7%	180,8	17,4	10,7%
Pozostałe gałęzie transportu	9,2	0,4	5,1%	1,9	0,2	9,0%	209,6	7,6	3,8%

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

Transport kolejowy w Czechach w trakcie trzech kwartałów 2022 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 69,2 mln ton (-6,3% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 12,5 mld tkm (+3,7% r/r).⁹³ W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym spadły o -1,5% w masie oraz wzrosły o +2,5% w pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na dalszy wzrost udziału transportu drogowego w lądowym rynku transportowym w ramach masy towarowej (+0,5 p.p. r/r), przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału transportu kolejowego (-0,7 p.p. r/r). Jednocześnie kolej zanotowała nieznaczny wzrost udziału w zakresie pracy przewozowej (+0,1 p.p. r/r), przy zmniejszeniu udziału transportu drogowego (-0,3 p.p. r/r).⁹⁴

⁹⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK (dane na dzień 31.01.2023 r.)

⁹¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za IV kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie I i II kwartału 2023 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

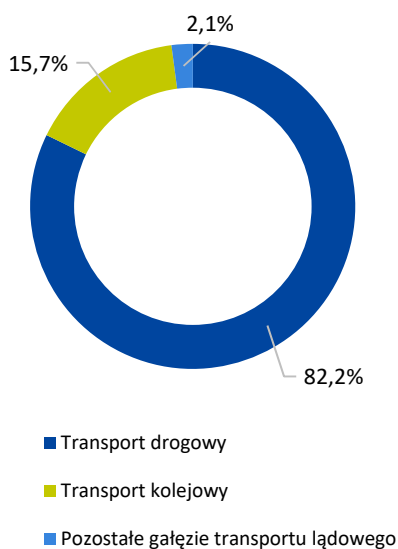
⁹² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁹³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

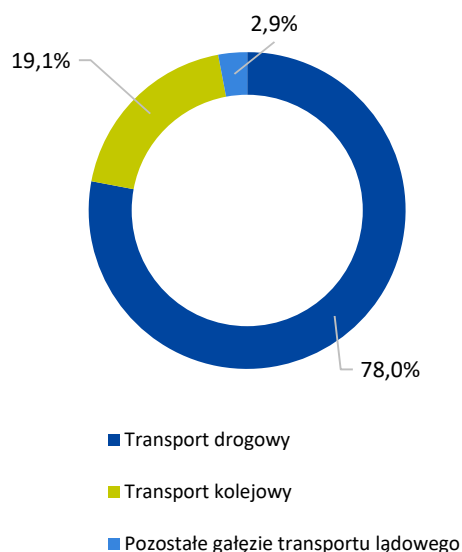
⁹⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

Rysunek 12 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2022 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)

Wg masy towarowej

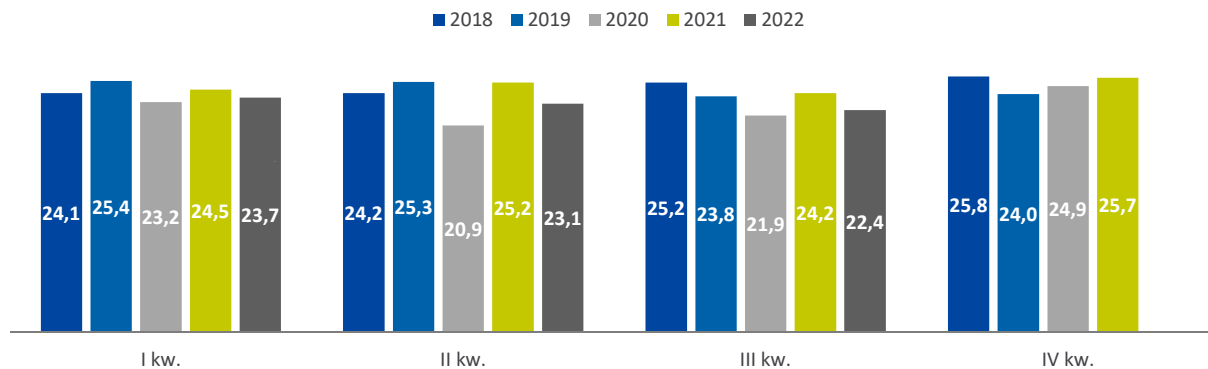


Wg pracy przewozowej



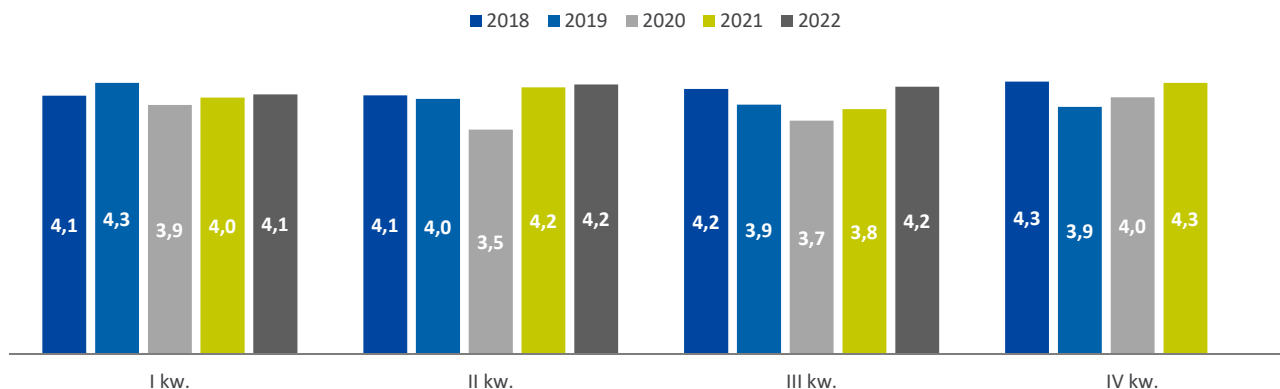
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej.

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej.

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej.

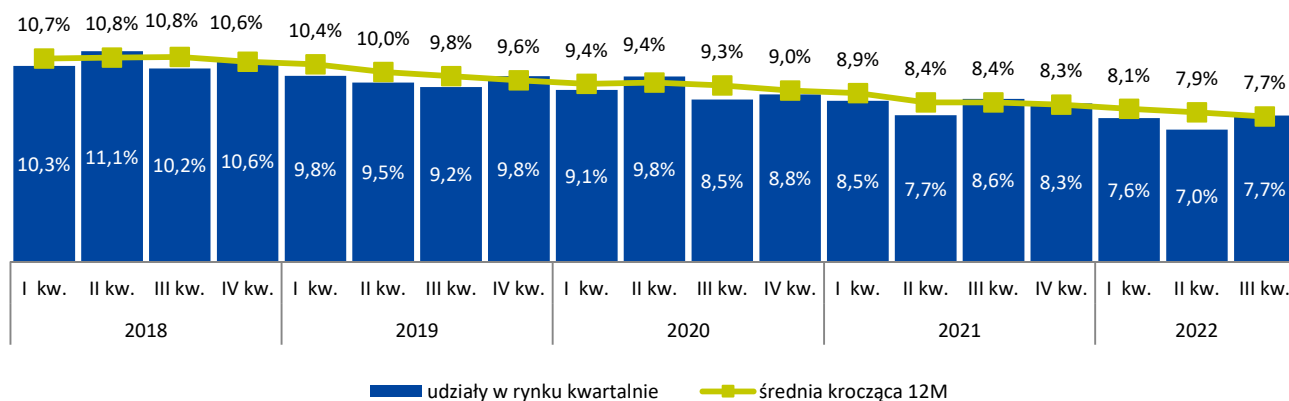
3.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 120 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁹⁵

W trakcie 2022 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 7,0 mln ton ładunków (-15,1% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,9 mld tkm (-13,2% r/r).⁹⁶ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International wzrosła do 131,4 km (+2,2% r/r) z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów.⁹⁷ Zanotowano zmniejszenie wolumenu przewiezionych ładunków głównie: w zakresie przewozów paliw stałych o -13,1% r/r do poziomu 4,0 mln ton (w tym węgla kamiennego o -26,4% r/r do poziomu 2,2 mln ton), paliw płynnych (-41,7% r/r do 0,6 mln ton), metali i rud (-28,2% r/r do 0,2 mln ton), produktów chemicznych (-16,4% r/r do 0,4 mln ton) oraz pozostałych ładunków (-46,1% r/r do 0,1 mln ton). W analizowanym okresie przewozy intermodalne nadal wykazywały dodatnią dynamikę wzrostu (+0,4% r/r do 1,6 mln) ton.⁹⁸ Zmniejszenie przewozów w wybranych grupach towarowych było wynikiem świadomie podjętych przez Grupę działań, których zamysłem była zmiana struktury przewozów w celu pozyskania towarów wyżej marżowych, a jednocześnie zgodnych z posiadanym przez Spółkę taborem oraz bazą logistyczną. Część zmian była jednak konsekwencją wojny w Ukrainie (co doprowadziło do zmiany kierunków pozyskiwania komponentów przez przemysł czeski, a także wpływało na kierunki eksportu towarów) oraz w mniejszym stopniu skutkiem pandemii (która nadal hamowała działania największego światowego producenta - Chin).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie 2022 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International na czeskim rynku zmniejszył się o -1,0 p.p. r/r do poziomu 5,6%.⁹⁹ Spółka pomimo to utrzymuje pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku przewozów towarowych kolejaj.¹⁰⁰

Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2018–2022*



* dane za IV kw. 2022 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2023 r.

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

⁹⁵ SŽDC (stan na 16.01.2023 r.)

⁹⁶ statystyka własna PKP CARGO International

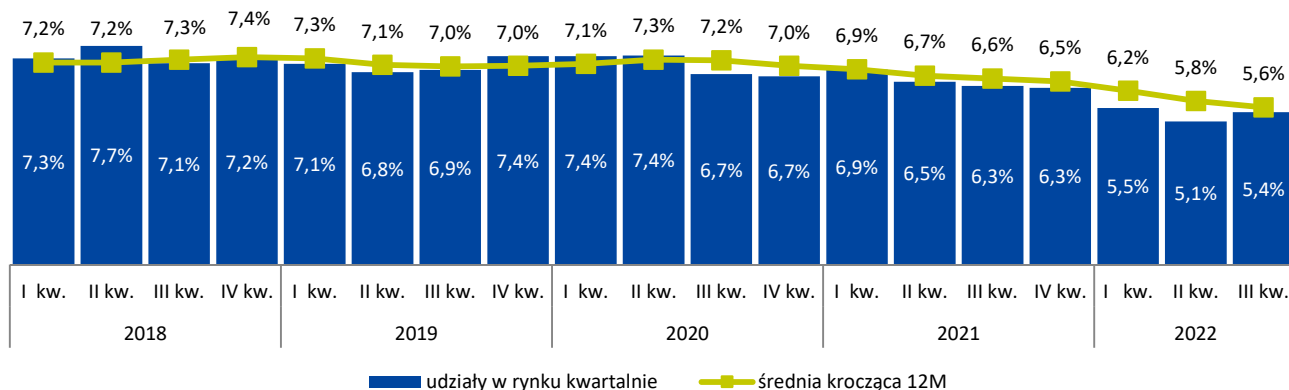
⁹⁷ statystyka własna PKP CARGO International

⁹⁸ statystyka własna PKP CARGO International

⁹⁹ SŽDC

¹⁰⁰ SŽDC

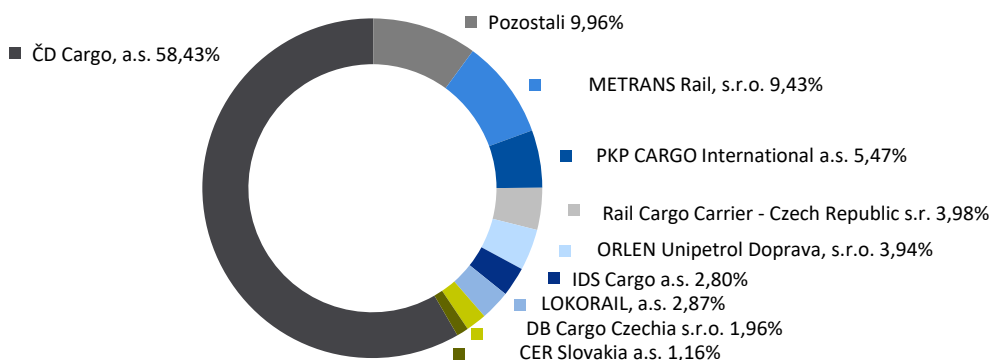
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2018-2022*



* dane za IV kw. 2022 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2023 r.

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

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2022 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej).

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, a jej udział rynkowy uległ znacznemu wzrostowi i wyniósł 58,4% r/r (+2,1 p.p. r/r).¹⁰¹ Wzrost udziałów rynkowych r/r odnotował również LOKORAIL a.s. (+0,8 p.p. r/r do 2,9%), Metrans Rail (+0,3 p.p. r/r do 9,4%), który umocnił się na pozycji wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach oraz nieznacznie DB Cargo Czechia s.r.o. (+0,1 p.p. r/r do 2,0%).¹⁰² W zestawieniu pojawił się też ponownie operator kolejowy, który w 2021 r. nie był wyszczególniany tj.: CER Slovakia a.s. (z udziałem 1,2%). Niższe niż w 2021 r. były natomiast udziały rynkowe spółki PKP CARGO International (-1,0 p.p. r/r do 5,5%), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (-0,8 p.p. r/r do 4,0%), ORLEN Unipetrol Doprava (-0,6 p.p. r/r do poziomu 3,9%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw i produktów chemicznych) oraz IDS Cargo a.s. – niezależny operator logistyczny funkcjonujący na terytorium Czech i Słowacji (-0,03 p.p. r/r do 2,8%). Zmniejszenie udziału rynkowego zanotowano też u drobnych operatorów kolejowych, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (-0,9 p.p. r/r do 10,0%).¹⁰³

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim nie wyszczególnia PKP CARGO S.A. Zmniejszyły się r/r realizowane przez Spółkę przewozy: węgla kamiennego w imporcie z Polski do Czech oraz w imporcie przez polskie porty do Czech. Zmniejszeniu uległy też przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy, częściowo rekompensowane transportami przez porty polskie. Mniejsze były również przewozy artykułów chemicznych i koks. Jednocześnie odnotowano zwiększenie przewozów intermodalnych w transzycie Polska-Włochy i Polska-Słowacja oraz drewna w transzycie z Polski na Słowację.¹⁰⁴

¹⁰¹ SŽDC

¹⁰² SŽDC

¹⁰³ SŽDC

¹⁰⁴ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

3.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w ciągu 12 miesięcy 2021 r. i 12 miesięcy 2022 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. Grupa współpracuje z wiodącymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglkoksem, Eneą, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN.

Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy i IV kwartał 2022 r. i 2021 r.

Wyszczególnienie	2022	2021	Zmiana 2022/2021		2022	2021	IV kw. 2022	IV kw. 2021	Zmiana IV kw. 2022/ IV kw. 2021	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	11 690	9 583	2 107	22,0%	43%	37%	3 745	2 567	1 178	45,9%
z czego węgiel kamienny	10 132	7 848	2 284	29,1%	38%	31%	3 387	2 141	1 246	58,2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 497	5 131	366	7,1%	20%	20%	1 261	1 374	-113	-8,2%
Metale i rudy ³	1 984	2 145	-161	-7,5%	7%	8%	263	466	-204	-43,7%
Produkty chemiczne ⁴	1 909	2 246	-337	-15,0%	7%	9%	383	546	-163	-29,9%
Paliwa płynne ⁵	887	649	238	36,7%	3%	3%	212	183	29	15,7%
Drewno i płody rolne ⁶	948	785	162	20,7%	4%	3%	279	216	63	29,3%
Przewozy intermodalne	3 577	4 544	-966	-21,3%	13%	18%	614	1 129	-515	-45,6%
Pozostałe ⁷	516	508	9	1,7%	2%	2%	133	122	11	8,7%
Razem	27 008	25 590	1 418	5,5%	100%	100%	6 890	6 603	287	4,3%

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy i IV kwartał 2022 r. i 2021

Wyszczególnienie	2022	2021	Zmiana 2022/2021		2022	2021	IV kw. 2022	IV kw. 2021	Zmiana IV kw. 2022/ IV kw. 2021	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	51,5	52,1	-0,6	-1,1%	51%	51%	14,2	13,9	0,2	1,7%
z czego węgiel kamienny	46,2	46,2	0,0	0,0%	46%	46%	13,0	12,5	0,5	3,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	21,0	19,8	1,2	6,1%	21%	20%	4,7	5,3	-0,5	-10,1%
Metale i rudy ³	6,5	7,1	-0,6	-8,7%	6%	7%	1,0	1,5	-0,5	-32,7%
Produkty chemiczne ⁴	5,4	6,5	-1,1	-16,8%	5%	6%	1,2	1,6	-0,4	-26,3%
Paliwa płynne ⁵	2,8	1,9	1,0	51,7%	3%	2%	0,7	0,5	0,2	34,5%
Drewno i płody rolne ⁶	3,2	2,4	0,8	32,2%	3%	2%	0,8	0,7	0,1	20,4%
Przewozy intermodalne	8,4	10,0	-1,6	-16,3%	8%	10%	1,5	2,6	-1,1	-42,4%
Pozostałe ⁷	1,8	1,8	0,0	0,1%	2%	2%	0,4	0,5	-0,1	-10,8%
Razem	100,6	101,6	-1,0	-1,0%	100%	100%	24,5	26,6	-2,0	-7,7%

Źródło: Opracowanie własne.

W ciągu 12 miesięcy 2022 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 268 km (wzrost odległości r/r o +17 km).

Tabela 5 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy i IV kwartał 2022 r. i 2021 r.

Wyszczególnienie	2022	2021	Zmiana 2022/2021		IV kw. 2022	IV kw. 2021	Zmiana IV kw. 2022/ IV kw. 2021	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	227	184	43	23,4%	264	184	80	43,4%
z czego węgiel kamienny	219	170	49	29,1%	261	171	90	52,4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	261	259	3	1,0%	267	261	6	2,2%
Metale i rudy ³	304	300	4	1,3%	253	302	-49	-16,2%
Produkty chemiczne ⁴	354	347	7	2,2%	325	342	-17	-4,9%
Paliwa płynne ⁵	313	348	-34	-9,9%	304	353	-49	-13,9%
Drewno i płody rolne ⁶	301	329	-29	-8,7%	339	315	23	7,4%
Przewozy intermodalne	428	455	-27	-6,0%	412	436	-24	-5,6%
Pozostałe ⁷	281	276	4	1,6%	320	263	58	21,9%
Razem	268	252	17	6,6%	281	248	32	13,0%

Źródło: Opracowanie własne.

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Kluczowe czynniki, które wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w ciągu 12 miesięcy 2022 r.:



paliwa
stałe

- dynamika zmian zachodzących na międzynarodowym i krajowym rynku węgla oraz niepewność co do kierunku przyszłych wydarzeń związanych z konfliktem zbrojnym na Ukrainie wpływały na decyzje klientów o dostawach węgla w 2022 r., co przełożyło się na ilość i kierunki przewozów zrealizowanych przez PKP CARGO S.A.;
- w marcu uzupełnienie rezerw w magazynach elektrowni przed planowanym wprowadzeniem embargo na węgiel z Rosji;
- w kolejnych miesiącach zakaz przywozu do Polski i tranzytu przez terytorium kraju węgla i koksu pochodzących z Rosji i Białorusi, przy jednoczesnym wzroście przewozów w imporcie przez polskie porty;
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 49 km (29,1%), w związku ze zmianą kierunku dostaw;
- spadek przewozów koksu w komunikacji krajowej i międzynarodowej ze względu na mniejsze zapotrzebowanie ze strony hutnictwa;
- spadek przewozów węgla produkowanego w OKD;



kruszywa
i materiały
budowlane

- odrabianie zaległości przewozowych niezrealizowanych w końcu 2021 r.;
- korzystne warunki pogodowe na początku 2022 r. oraz zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany, intensyfikacja robót na inwestycjach infrastrukturalnych;
- zwiększone zapotrzebowanie elektrociepłowni niemieckich oraz hut czeskich na kamień wapienny. Zwiększone przewozy klinkieru cementowego;
- zmniejszenie przewozów w ostatnim kwartale 2022 r. z powodu trudności eksploatacyjnych PKP CARGO S.A.;



metale
i rudy

- spadek przewozów metali wywołany sytuacją gospodarczą w Polsce i na świecie determinującą podaż i popyt na stal. Polska cechuje się deficytem stali surowej, który jest zaspokajany importem. Rosja i Ukraina były jednymi z najistotniejszych dostawców stali i produktów stalowych, a Ukraina również rudy żelaza (80%). Ważnym kierunkiem importu była również Białoruś. Aktualnie cały rosyjski i białoruski sektor produkcji stali i żeliwa jest objęty sankcjami;
- spadek przewozów tranzytowych rud metali z Ukrainy do Czech rekompensowany częściowo tranzytem przez polskie porty morskie;



paliwa
płynne

- wzrost przewozów z Litwy oraz realizacja transportu paliw do Ukrainy;
- spadek przewozów realizowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL ze Słowacji do Polski (przestój w rafinerii Slovnaft w Bratysławie);
- utrata przewozów paliw (PKP CARGO INTERNATIONAL) z Czech do Niemiec;
- spadek średniej odległości przewozu o 34 km (-9,9%);



drewno
i płody rolne

- dynamiczny wzrost przewozów zbóż z Ukrainy do portów morskich w imporcie i tranzycie, w tym także przewozów granicznych na tzw. słupku;
- spadek średniej odległości przewozu o 29 km (-8,7%) spowodowany zmianą struktury relacji przewozowych – zwiększony udział przewozów krajowych i z portów morskich, brak przewozów drewna z Czech do portów;



produkty
chemiczne

- wstrzymanie produkcji nawozów sztucznych w III kwartale 2022 r. ze względu na wysokie ceny gazu;
- spadek eksportu nawozów na Ukrainę z powodu wojny oraz trudności w dostarczaniu w eksporcie przez porty morskie;
- wzrost średniej odległości przewozu o 7 km (+2,2%);



intermodal

- trudna sytuacja panująca na rynku intermodalnym w świecie: przede wszystkim wojna na Ukrainie, dalszy ciąg kryzysu wywołany Covid-19 oraz presja inflacyjna - te czynniki przełożyły się znacząco na wzrost cen przewozów intermodalnych i spowodowały zmniejszenie ilości przewiezionych ładunków w tym segmencie rynku;
- problemy eksploatacyjne i ograniczenia przepustowości wynikające z remontów infrastruktury w rejonie Gdańska i Gdyni (również wprowadzonym priorytetem przewozów węgla) oraz niedostateczną przepustowością infrastruktury w związku z realizacją przewozów z/na Ukrainę;
- spadek przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku – brak lokomotyw i maszynistów na odcinku niemiecki i holenderski;
- utrata przewozów przez PKP CARGO INTERNATIONAL z portu Koper na rzecz innego przewoźnika;



pozostałe

- wzrost przewozu papieru w eksporcie;
- zwiększone przewozy wojskowe;
- zwiększone przewozy gipsu;
- wzrost przewozów artykułów spożywczych.

3.3. Pozostałe usługi

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



3.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

Spółka prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu - krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2022 r. oraz 31 grudnia 2021 r. nie przekroczyła 15% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekroczył 8% przychodów z tytułu umów z klientami.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2022 r., podobnie jak w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2021 r., udział w sprzedaży usług do żadnej z grup kapitałowych nie przekroczył 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2022 r. przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia [Nota 2.1 SSF](#), natomiast przychody Spółki [Nota 2.1 JSF](#).

Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Spółka, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce, zgodnie z cennikiem zatwierdzanym corocznie przez Prezesa UTK. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy jak i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych.

Główni klienci

PKP CARGO S.A. przewiozła w 2022 r. 88,4 mln ton towarów, jako lider kolejowego transportu towarowego realizujemy przewozy we wszystkich segmentach rynku. Głównym sektorem działalności przewozowej są paliwa stałe, z udziałem 51% we wszystkich przewozach zrealizowanych w 2022 r. W tym sektorze rynku przewozy były realizowane dla 166 klientów (podmioty dominujące plus ich spółki zależne), a głównym towarem był węgiel kamienny. Drugim segmentem działalności przewozowej PKP CARGO były kruszywa i materiały budowlane, z udziałem 20% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2022 r. W tym segmencie przewozy realizowało 89 klientów (podmioty dominujące plus ich spółki zależne), a nadania odbywały się głównie z Dolnego Śląska oraz z okolic Kielc. Paliwa płynne oraz artykuły chemiczne, w 2022 r. miały udział 9% we wszystkich przewozach PKP CARGO, w tym sektorze rynku przewozy realizowało 105 klientów (podmioty dominujące plus ich spółki zależne). Przewóz rudy i metali to następny obszar działalności PKP CARGO z udziałem 7% we wszystkich przewozach zrealizowanych w 2022 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 85 klientów (podmioty dominujące plus ich spółki zależne). Przewozy intermodalne kształtowały się na poziomie 7% udziału w ogólnych przewozach i były realizowane dla 61 klientów (podmioty dominujące plus ich spółki zależne). Ostatnią wyodrębnioną grupą towarów przewożonych przez PKP CARGO w 2022 r., z udziałem 4% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A., były płody rolne oraz drewno i wyroby z drewna. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 70 klientów (podmioty dominujące plus ich spółki zależne). Największy wolumen przewozów realizują klienci dużych Spółek oraz grup kapitałowych.

3.5. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2018-2022.

Tabela 6 Zatrudnienie w latach 2018–2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2022-2021	Zmiana a %
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018		
Grupa PKP CARGO	20 038	20 562	21 766	23 571	23 643	-524	-2,55
w tym: PKP CARGO S.A.	14 267	14 728	15 771	17 140	17 308	-461	-3,13

Źródło: Opracowanie własne.
Tabela 7 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2018–2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2022-2021
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2022	2021	2020	2019	2018	
Grupa PKP CARGO	20 196	21 210	22 279	23 657	23 385	-1 014
w tym: PKP CARGO S.A.	14 464	15 351	16 185	17 293	17 135	-887

Źródło: Opracowanie własne.
Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2018–2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2022-2021
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2022	2021	2020	2019	2018	
Grupa PKP CARGO	20 242	21 254	22 818	23 710	23 431	-1 012
w tym: PKP CARGO S.A.	14 478	15 360	16 616	17 309	17 146	-882

Źródło: Opracowanie własne.
Tabela 9 Struktura zatrudnienia w latach 2018–2022 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2022- 2021	Zmiana %
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	4 767	4 808	5 079	5 439	5 379	-41	-0,85
w tym: PKP CARGO S.A.	3 342	3 389	3 644	3 936	3 886	-47	-1,39
Stanowiska robotnicze - Grupa	15 271	15 754	16 687	18 132	18 264	-483	-3,07
w tym: PKP CARGO S.A.	10 925	11 339	12 127	13 204	13 422	-414	-3,65
Razem	20 038	20 562	21 766	23 571	23 643	-524	-2,55
w tym: PKP CARGO S.A.	14 267	14 728	15 771	17 140	17 308	-461	-3,13

Źródło: Opracowanie własne.

*Pracownicy czynni nie obejmują pracowników przebywających na urlopach bezpłatnych, urlopach wychowawczych, świadczeniach rehabilitacyjnych.

Porównując okres roku 2022 do roku 2021, można zaobserwować znaczny spadek zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 524 osoby (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 461 osób). Struktura zatrudnienia w Grupie dostosowana była do zmieniającego się otoczenia rynkowego.

3.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

3.6.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2022 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3¹⁰⁵) w wysokości 616,2 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 45,9 mln zł. Łączne nakłady Spółki w 2022

¹⁰⁵ P3 – czynności utrzymaniowe, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach kontrolnych, z wyłączeniem pojazdu z ruchu, z częściowym demontażem podzespołów

P4 – czynności utrzymaniowe w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe, obejmujące planową wymianę lub naprawy podzespołów

P5 – odnowienie pojazdu, obejmujące demontaż podzespołów oraz ich wymianę na nowe lub zregenerowane

r. wyniosły 662,1 mln zł, tj. mniej o 16,9% w stosunku do wykonania 2021 r., z czego nakłady inwestycyjne poza granicami kraju, tj. na zakup platform do przewozu kontenerów wyniosły 67,8 mln zł.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2022 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup wagonów platform do przewozu kontenerów (278 szt.) - łącznie 607,0 mln zł (tj. 91,7 % nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym i teleinformatycznym oraz aktywami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 3,2 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 5,6 mln zł tj. budowę i modernizację budynków, a także na zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 0,4 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła nakłady dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 45,9 mln zł obejmujących głównie umowy najmu nieruchomości.

Tabela 10 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022 (mln zł)

Wyszczególnienie	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana 2022-2021	Zmiana 2022/2021 w %
Budownictwo inwestycyjne	5,6	27,7	9,9	7,0	13,1	-22,1	-79,8%
Zakup lokomotyw	0,0	0,4	33,0	65,3	43,4	-0,4	-100,0%
Modernizacja lokomotyw	0,3	91,2	123,4	252,0	146,3	-90,9	-99,7%
Zakup wagonów	111,8	184,7	162,8	69,9	11,1	-72,9	-39,5%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	0,3	4,3	1,5	8,5	6,8	-4,0	-93,0%
Teleinformatyzacja	3,2	11,0	7,4	11,4	12,2	-7,8	-70,9%
Pozostałe	0,1	0,0	0,2	1,2	0,7	0,1	-
Komponenty w remontach, w tym:	494,9	447,7	249,7	617,1	594,8	47,2	10,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	92,3	111,5	61,5	162,2	160,2	-19,2	-17,2%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	402,6	336,3	188,2	454,9	434,6	66,3	19,7%
Prawa do użytkowania aktywów*	45,9	29,5	20,8	185,4		16,4	55,6%
Razem	662,1	796,5	608,7	1 217,8	828,4	-134,4	-16,9%

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

Źródło: Opracowanie własne.

W 2022 r. Spółka otrzymała dofinansowanie z UE w wysokości 45,6 mln zł na zakup 256 wagonów platform do przewozu kontenerów oraz zrefinansowano nakłady poniesione w 2021 r. w wysokości 34,7 mln zł na zakup 144 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2022 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3) w wysokości 708,9 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 67,3 mln zł. łączne nakłady Grupy PKP CARGO w 2022 r. wyniosły 776,2 mln zł, tj. mniej o 14,5% w stosunku do wykonania 2021 r.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2022 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), na zakup oraz modernizację lokomotyw - łącznie 636,3 mln zł (tj. 82,0% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym i aktywami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 5,1 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 44,4 mln zł głównie na modernizację terminali kontenerowych, modernizację i budowę placów składowych, remonty infrastruktury torowej oraz modernizację budynków i budowli, w tym budynków zaplecza warsztatowego, a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 20,1 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 3,0 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 67,3 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 54,2 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 0,3 mln zł oraz w pozostałych obszarach 12,8 mln zł, głównie na najem samochodów oraz na zakup wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza technicznego, sprzętu teleinformatycznego, kontenerów finansowanych w formie leasingu.

Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2018 - 2022 (mln zł)

Wyszczególnienie	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana 2022-2021	Zmiana 2022/2021 w %
Budownictwo inwestycyjne	44,4	70,5	50,8	39,5	48,1	-26,1	-37,0%
Zakup lokomotyw	0,3	0,4	33,0	65,3	43,8	-0,1	-25,0%
Modernizacja lokomotyw	12,5	99,4	132,0	258,5	147,9	-86,9	-87,4%
Zakup wagonów	111,8	184,7	162,9	69,9	11,1	-72,9	-39,5%
Modernizacja wagonów	0,0	0,0	5,6	2,0	0,0	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	20,1	32,2	12,0	26,6	26,3	-12,1	-37,6%
Teleinformatyzacja	5,1	12,8	10,8	14,1	16,6	-7,7	-60,2%
Pozostałe	3,0	1,5	2,5	4,8	1,9	1,5	100,0%
Komponenty w remontach, w tym:	511,7	441,3	276,5	632,0	598,4	70,4	16,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	<i>113,1</i>	<i>115,9</i>	<i>73,7</i>	<i>167,1</i>	<i>171,7</i>	<i>-2,8</i>	<i>-2,4%</i>
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	<i>398,6</i>	<i>325,4</i>	<i>202,8</i>	<i>464,9</i>	<i>426,7</i>	<i>73,2</i>	<i>22,5%</i>
Prawa do użytkowania aktywów*	67,3	65,5	68,4	237,6		1,8	2,7%
Razem	776,2	908,3	754,5	1 350,3	894,1	-132,1	-14,5%

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

Źródło: Opracowanie własne.

3.6.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne częściowo poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania (takich jak kredyt inwestycyjny, leasing, środki pomocowe lub inne źródła) oraz ze środków własnych.

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

4.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Tabela 12 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ¹⁰⁶					w mln EUR				
	2022	2021	2020	2019	2018	2022	2021	2020	2019	2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,6883	4,5775	4,4742	4,3018	4,2669
Przychody z działalności operacyjnej	4 044,8	3 127,0	3 062,0	3 601,4	3 939,2	862,7	683,1	684,4	837,2	923,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	242,2	-235,7	-214,6	40,2	318,2	51,7	-51,5	-48,0	9,3	74,6
Zysk / strata przed opodatkowaniem	126,9	-268,4	-221,5	19,2	320,7	27,1	-58,6	-49,5	4,5	75,2
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	102,7	-223,3	-173,9	-8,3	254,0	21,9	-48,8	-38,9	-1,9	59,5
Całkowite dochody	110,6	-146,1	-251,6	-37,4	228,2	23,6	-31,9	-56,2	-8,7	53,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	2,29	-4,99	-3,88	-0,19	5,67	0,49	-1,09	-0,87	-0,04	1,33
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	2,29	-4,99	-3,88	-0,19	5,67	0,49	-1,09	-0,87	-0,04	1,33
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	815,5	500,5	417,1	649,4	709,7	174,0	109,4	93,3	151,0	166,3
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-698,9	-558,9	-559,1	-693,4	-536,3	-149,1	-122,1	-125,0	-161,2	-125,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-202,4	18,9	-57,5	201,6	-246,9	-43,2	4,1	-12,9	46,9	-57,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-85,8	-39,5	-199,5	157,6	-73,5	-18,3	-8,6	-44,6	36,6	-17,2
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,6899	4,5994	4,6148	4,2585	4,3000
Aktywa trwałe	5 948,0	6 031,2	5 948,9	6 030,5	4 902,5	1 268,3	1 311,3	1 289,1	1 416,1	1 140,1
Aktywa obrotowe	800,0	681,3	705,4	989,8	1 079,8	170,6	148,1	152,9	232,4	251,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,1	14,9	12,7	-	-	-	3,2	2,7	-	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	477,5	486,9	485,2	525,8	520,8
Kapitał własny	2 923,3	2 812,7	2 958,8	3 210,4	3 314,6	623,3	611,5	641,2	753,9	770,8
Zobowiązania długoterminowe	1 985,9	2 442,9	2 646,7	2 659,0	1 652,6	423,4	531,1	573,5	624,4	384,3
Zobowiązania krótkoterminowe	1 838,9	1 471,8	1 061,5	1 150,9	1 015,1	392,2	320,0	230,0	270,2	236,1

Źródło: Opracowanie własne.

¹⁰⁶ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2022 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 13 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2022	2021	2020	2019	2018	2022	2021	2020	2019	2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,6883	4,5775	4,4742	4,3018	4,2669
Przychody z działalności operacyjnej	5 448,8	4 326,5	4 235,9	4 865,5	5 237,5	1 162,2	945,2	946,7	1 131,0	1 227,5
Zysk / strata na działalności operacyjnej	333,3	-208,8	-186,4	143,4	277,6	71,1	-45,6	-41,7	33,3	65,1
Zysk / strata przed opodatkowaniem	191,8	-264,4	-266,9	73,5	243,8	40,9	-57,8	-59,7	17,1	57,1
Zysk / strata netto	148,0	-225,3	-224,3	36,0	183,9	31,6	-49,2	-50,1	8,4	43,1
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	192,3	-103,2	-279,5	4,2	170,7	41,0	-22,5	-62,5	1,0	40,0
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	3,31	-5,03	-5,01	0,80	4,11	0,71	-1,10	-1,12	0,19	0,96
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	3,31	-5,03	-5,01	0,80	4,11	0,71	-1,10	-1,12	0,19	0,96
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 018,4	699,8	553,1	806,5	863,0	217,2	152,9	123,6	187,5	202,2
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-772,9	-645,6	-655,1	-814,8	-612,0	-164,9	-141,0	-146,4	-189,4	-143,4
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-319,5	-106,4	-145,9	111,4	-322,9	-68,1	-23,3	-32,6	25,9	-75,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-74,0	-52,2	-247,9	103,1	-71,9	-15,8	-11,4	-55,4	24,0	-16,9
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,6899	4,5994	4,6148	4,2585	4,3000
Aktywa trwałe	6 354,1	6 458,7	6 397,4	6 503,8	5 187,2	1 354,8	1 404,3	1 386,3	1 527,3	1 206,3
Aktywa obrotowe	1 305,8	1 139,0	1 149,3	1 487,5	1 619,1	278,4	247,6	249,1	349,3	376,5
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	15,7	12,7	-	-	0,1	3,4	2,7	-	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	477,5	486,9	485,2	525,8	520,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 232,9	3 040,6	3 143,8	3 423,3	3 483,5	689,3	661,1	681,2	803,9	810,1
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe	2 344,6	2 833,8	3 029,5	3 115,9	1 969,1	499,9	616,1	656,5	731,7	457,9
Zobowiązania krótkoterminowe	2 082,7	1 739,0	1 386,1	1 452,1	1 353,7	444,1	378,1	300,4	341,0	314,8

Źródło: Opracowanie własne.

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2022 - 4,6899 PLN/EUR, 31.12.2021 – 4,5994 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2022 - 4,6883 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2021 - 4,5775 PLN/EUR

4.2. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

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

W Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym w 2022 r. nie pojawiły się takie pozycje.

4.2.2 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Pozycje pozabilansowe obejmują głównie zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych oraz zobowiązania warunkowe wynikające z gwarancji wystawionych na zlecenie Spółki i Grupy oraz ze zgłoszonych w ramach postępowań sądowych roszczeń wobec Spółki i Grupy, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczeń, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Spółkę i Grupę. Pozycje pozabilansowe ujawniono w *Nocie 7.2 i 7.3 JSF* oraz *Nocie 7.2 i 7.3 SSF* za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2022 r.

4.2.3 Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości.

Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne istotne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2022 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

4.2.4 Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

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

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

Umowa z Grant Thornton z dnia 5 lipca 2021 r. obejmuje:

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

Umowa z Grant Thornton z dnia 14 grudnia 2021 r. obejmuje:

- przeprowadzenie oceny sprawozdania o wynagrodzeniach sporządzanego przez PKP CARGO S.A. kolejno w latach 2021-2025.

Tabela 14 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2022	Rok zakończony 31/12/2021
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	124 416	138 240
Inne usługi poświadczające	105 767	108 630
Pozostałe usługi	-	-
Razem	230 183	246 870

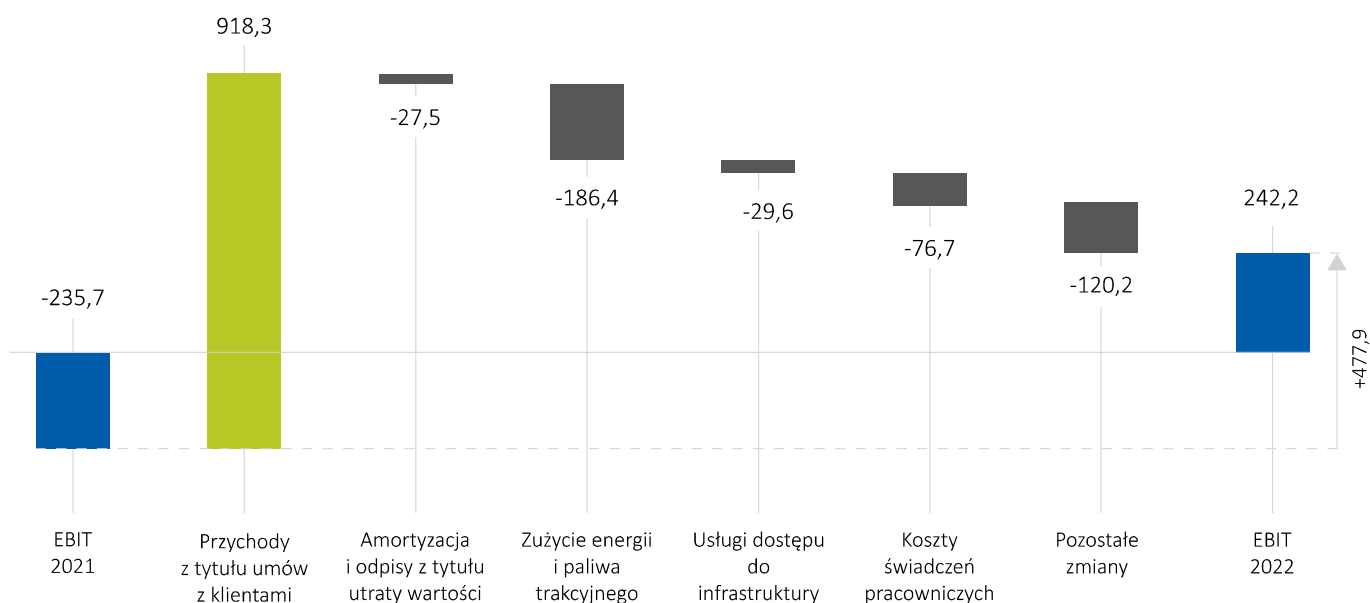
Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.

4.3.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W okresie 12 miesięcy 2022 r. wynik EBIT wyniósł 242,2 mln zł i wzrósł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 477,9 mln zł.

Rysunek 18 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych czynników mających wpływ na zmianę wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2021 r. zostały przedstawione poniżej:

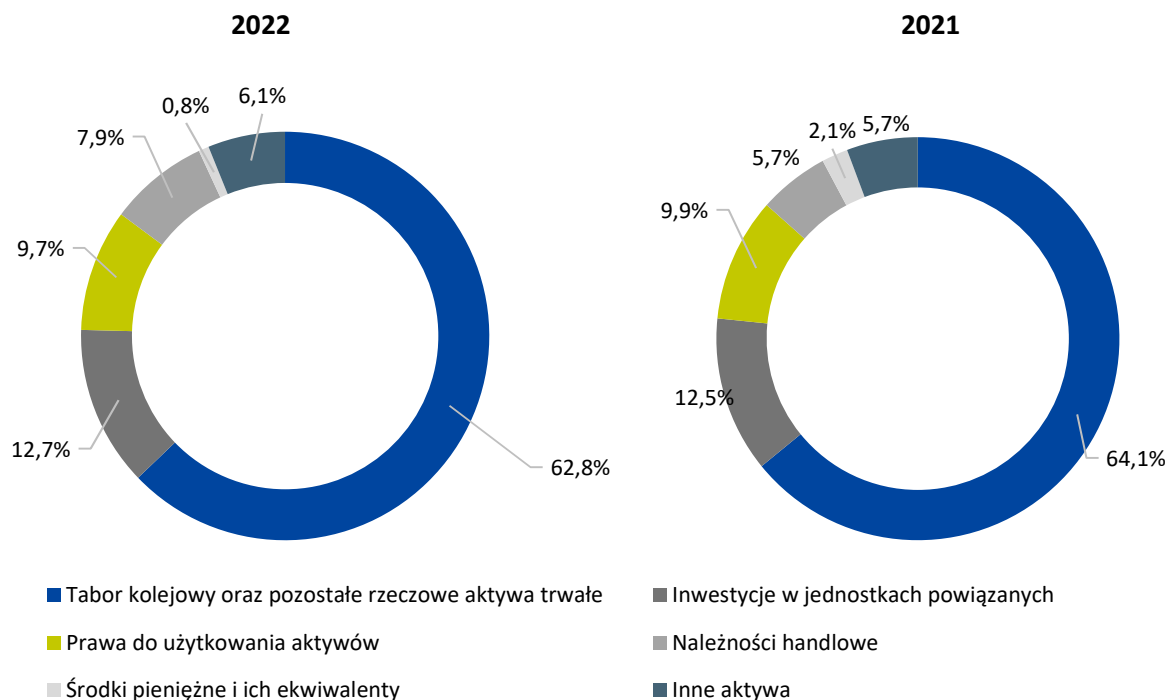
- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycyjnych) wynikał głównie z istotnie wyższych stawek przewozowych oferowanych klientom za usługi kolejowe, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie w związku z intensyfikacją działań inwestycyjnych w 2022 r. w celu zaspokojenia potrzeb logistyki przewozowej;
- wzrost kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego wynikał głównie z silnego wzrostu krajowych cen paliw i cen energii kontraktowanej na TGE oraz ze wzrostu pracy przewozowej;
- wzrost kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku z wzrostem pracy przewozowej;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku z podpisaniem porozumienia dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 r., wzrostu realizowanych godzin nadliczbowych oraz zmiany rezerw pracowniczych, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale 3.5 Informacje dotyczące zatrudnienia;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany, m.in. wzrost wydatków z tytułu czynszów oraz opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru, zwiększenie wartości sprzedanych materiałów w ślad za wzrostem przychodów z tytułu ich sprzedaży (główne sprzedaż zbędnego do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej taboru kolejowego), wzrost kosztów usług transportowych w wyniku intensyfikacji działalności przewozowej oraz wzrostu usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego (powiązany ze zwiększonym wolumenem realizowanych przewozów) oraz zwiększenie kosztów zużycia energii elektrycznej nietrakcyjnej oraz gazu i wody.

4.3.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.

AKTYWA

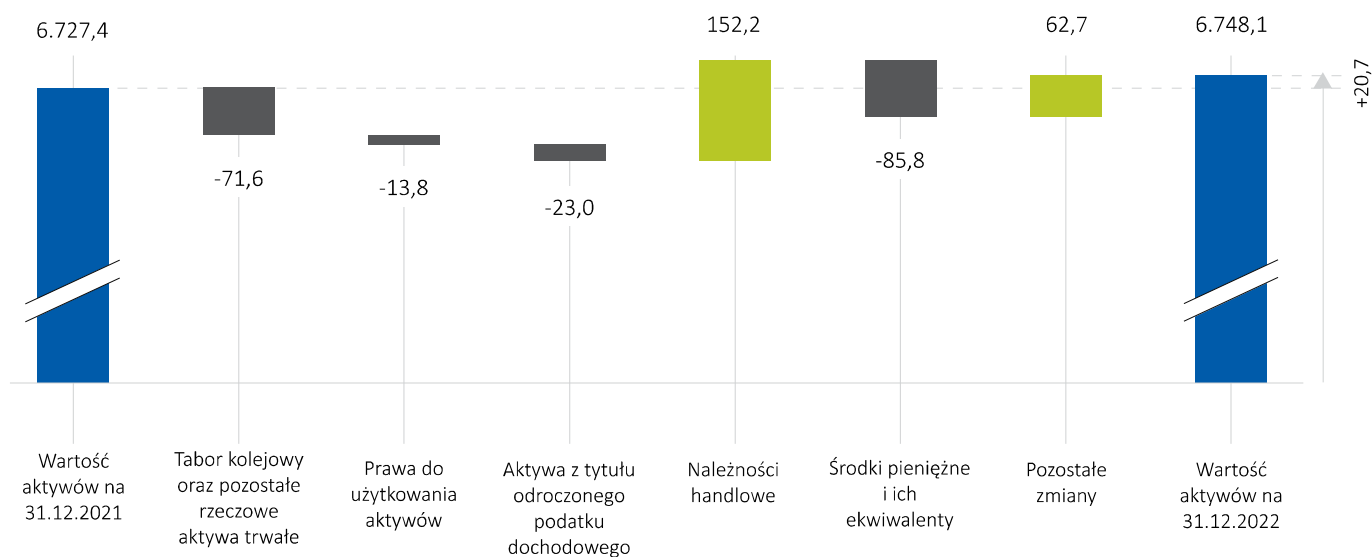
Największy udział w całości aktywów Spółki na dzień 31 grudnia 2022 r. miały tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 62,8% sumy aktywów w stosunku do 64,1% na dzień 31 grudnia 2021 r. Spośród aktywów obrotowych, największy udział na dzień 31 grudnia 2022 r. posiadały należności handlowe, których wartość stanowiła w tym okresie 7,9% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 19 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 20 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Przyczyny najważniejszych zdarzeń wpływających na zmianę wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2022 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2021 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych odzwierciedlał głównie efekt likwidacji oraz sprzedaży zbędnego dla działalności operacyjnej taboru kolejowego;
- spadek praw do użytkowania aktywów na skutek wyższego kosztu amortyzacji od wartości nakładów inwestycyjnych;
- spadek wartości aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego, głównie na skutek rozliczenia 50% strat podatkowych poniesionych w poprzednich okresach, w związku z uzyskaniem dodatniego wyniku podatkowego w 2022 r.;
- wzrost wartości należności handlowych skorelowany z wyższymi przychodami z działalności przewozowej (wzrost skali prowadzonej działalności);
- spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów jako wypadkowa poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 780,0 mln zł, spłaty kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 469,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 815,5 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętego kredytu bankowego w wysokości 141,4 mln zł, wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 53,1 mln zł, otrzymanych dotacji w wysokości 82,5 mln zł oraz wpływach z tytułu cash pool równych 46,4 mln zł;
- zwiększenie wartości innych aktywów m.in. z uwagi na wzrost aktywów niefinansowych z tytułu rozliczeń międzyokresowych kosztów (w tym głównie zakupu energii).

Tabela 15 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2018 – 2022 (w dniach)

Wyszczególnienie	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana 2022-2021	Tempo zmian 2022/2021
Wskaźnik rotacji zapasów*	110,2	131,3	184,7	94,6	96,8	-21,1	-19,1%

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

Źródło: Opracowanie własne.

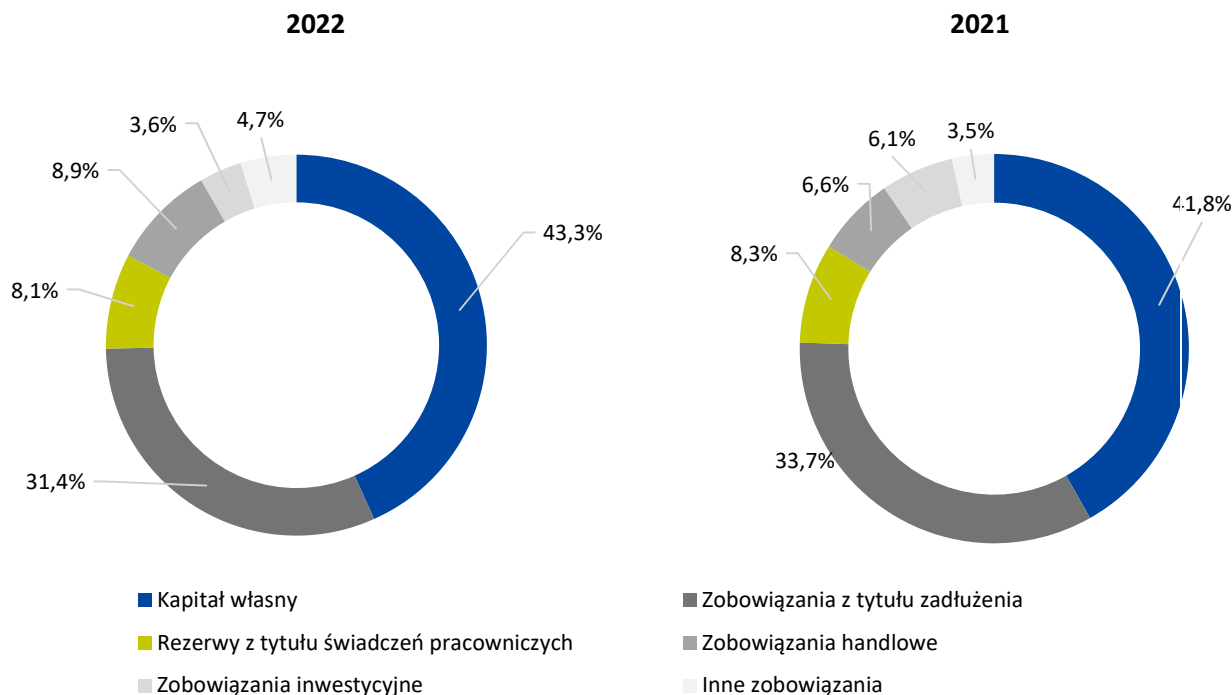
Na koniec grudnia 2022 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 110,2 dni i względem 2021 r. spadł o 21 dni (-19,1% r/r). Do zauważalnego obniżenia wskaźnika przyczynił się głównie wzrost wartości netto sprzedanych materiałów o 21,2 mln zł, przy jednoczesnym wzroście zapasu materiałów o 10,4 mln zł oraz wzroście zużycia materiałów o 7,7 mln zł.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w [Nocie 5.5 JSF](#).

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

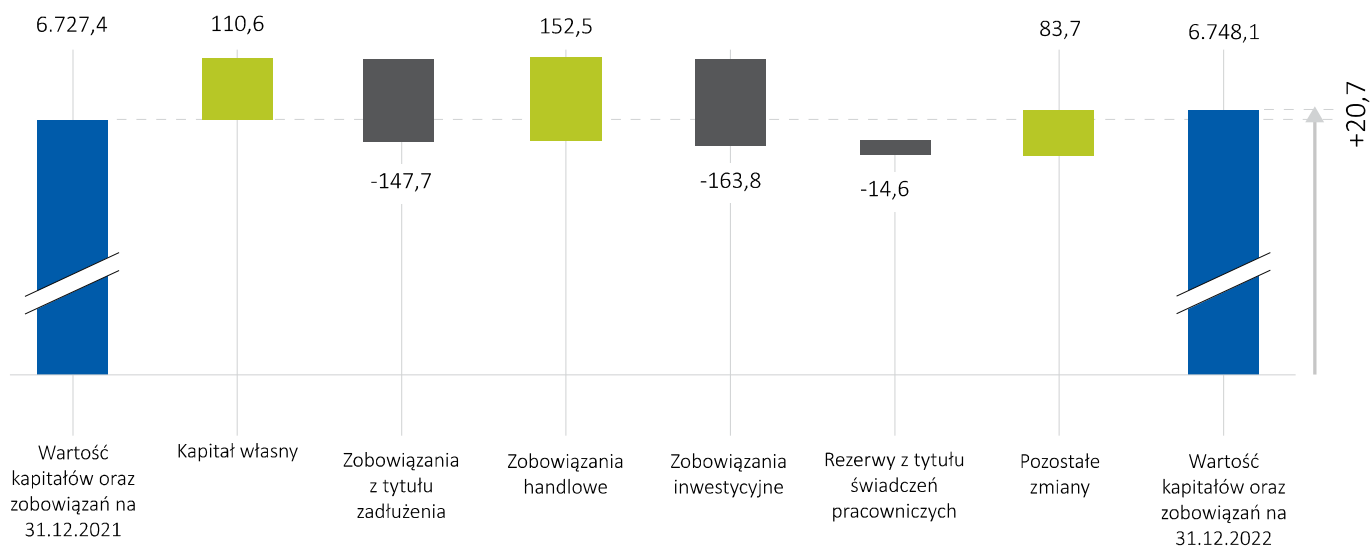
Największy udział w pasywach Spółki miał kapitał własny, który na dzień 31 grudnia 2022 r. odpowiadał za 43,3% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 41,8% na dzień 31 grudnia 2021 r. Jednocześnie na dzień 31 grudnia 2022 r. zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 31,4% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 33,7% na 31 grudnia 2021 r.

Rysunek 21 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 22 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31 grudnia 2022 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2021 r. zostały opisane poniżej:

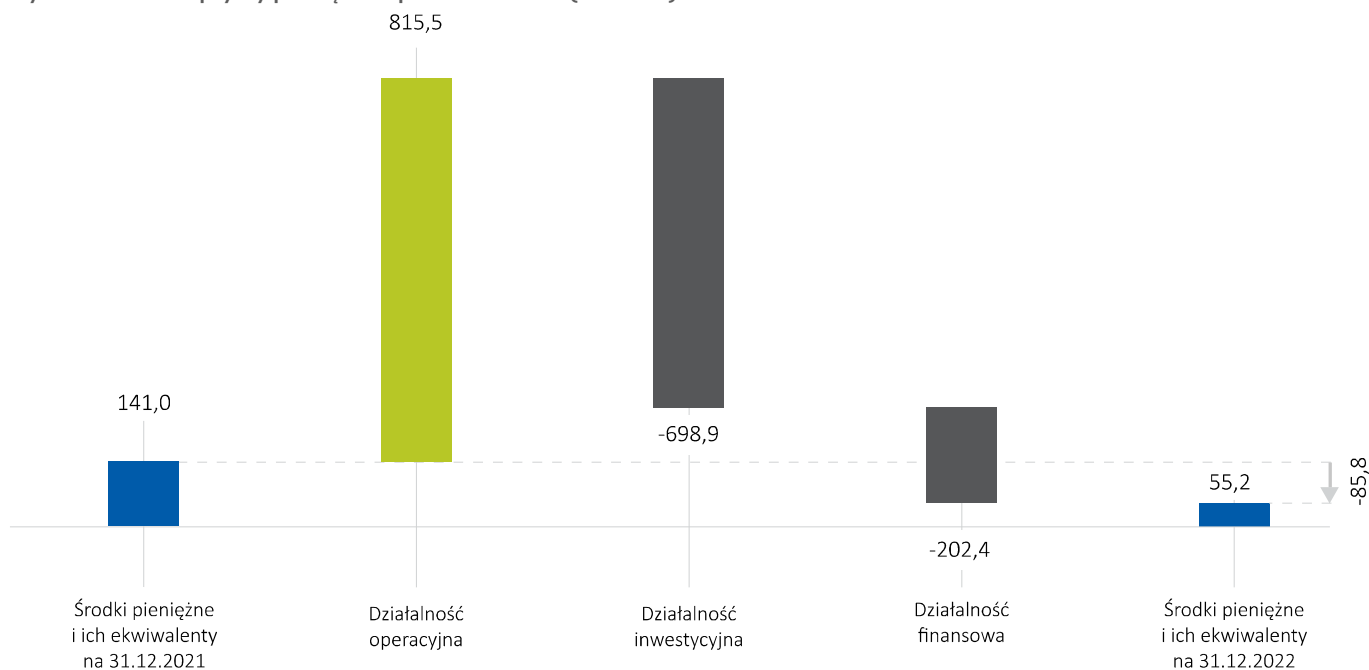
- zwiększenie wartości kapitału własnego głównie z uwagi na wzrost zysków zatrzymanych (wykazany przez Spółkę za 2022 r. zysk netto);
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia, wynikający głównie ze spłat kapitału kredytów bankowych oraz leasingów przewyższających zaciągnięcie nowych zobowiązań (efekt poprawy wyników finansowych oraz operacyjnych Spółki);
- wzrost zobowiązań handlowych jako wynik aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym
- spadek zobowiązań inwestycyjnych, wynikający głównie ze zmniejszenia zobowiązań związanych z taborem kolejowym w wysokości 153,3 mln zł (niższy poziom inwestycji taborowych pod koniec 2022 r. niż w analogicznym okresie 2021 r.). Dodatkowo odnotowano spadek zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości o 7,5 mln zł;
- spadek długoterminowych rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych odzwierciedlający skokowy wzrost stopy dyskonta (z 3,5% do 6,8%), przy jednoczesnym zmniejszeniu stanu zatrudnienia;

- wzrost podgrupy pozostałych zmian jest przede wszystkim rezultatem zwiększenia zobowiązań finansowych z tytułu cash pool oraz wzrostu zobowiązania z tytułu objęcia nowych udziałów w związku z podwyższeniem kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o oraz zwiększenia zobowiązań z tytułu rozliczenia podatku VAT.

4.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2022 r. względem stanu na dzień 31.12.2021 r. spadła o 85,8 mln zł.

Rysunek 23 Przepływy pieniężne Spółki w 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

- dotąd przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy wykazanym zysku brutto w wysokości 126,9 mln zł oraz amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 608,3 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były głównie rezultatem poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 780,0 mln zł, przy jednoczesnych wpływach w wyniku zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 53,1 mln zł (na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku) oraz wpływach z tytułu otrzymanych ze spółek zależnych dywidend na poziomie 25,5 mln zł;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłat kredytów, leasingów wraz z odsetkami w wysokości 469,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągnięcia kredytów w wysokości 141,4 mln zł, otrzymanych dotacjach w wysokości 82,5 mln zł oraz wpływach pieniężnych z tytułu cash pool na poziomie 46,4 mln zł.

4.3.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2018 – 2022. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej Spółki zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Spółka prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM - podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego - ponieważ w jej opinii są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiągniętych przez Spółkę wyników finansowych na przestrzeni lat 2018 – 2022.

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

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

Wskaźniki APM zaprezentowane przez Spółkę wyliczono według formuł przytoczonych poniżej.

Tabela 16 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2018 – 2022

Wyszczególnienie	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana	Tempo zmian
						2022 - 2021	2022 - 2021
Marża EBITDA ¹	21,0%	11,0%	13,1%	17,3%	19,6%	10,0 p.p.	90,5%
Marża wyniku netto (ROS) ²	2,5%	-7,1%	-5,7%	-0,2%	6,4%	9,7 p.p.	-
ROA ³	1,5%	-3,3%	-2,6%	-0,1%	4,2%	4,8 p.p.	-
ROE ⁴	3,5%	-7,9%	-5,9%	-0,3%	7,7%	11,5 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	224,9	223,0	230,2	234,3	262,9	1,9	0,9%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 571,0	1 501,0	1 462,0	1 469,0	1 489,0	70	4,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,6	15,1	14,7	15,0	16,1	-0,5	-3,3%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 697,3	1 481,9	1 308,9	1 459,2	1 728,8	215,4	14,5%

Źródło: Opracowanie własne.

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

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2022 r. względem 2021 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2022 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto (ROS), ROA, ROE uległy istotnemu polepszeniu względem analogicznego okresu 2021 r. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA PKP CARGO są przedstawione w rozdziale [4.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO](#);
- odnotowany wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą świadczy o optymalnym wykorzystaniu posiadanych zasobów taborowych oraz o optymalizacji obrotu posiadanymi pojazdami trakcyjnymi;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego był wypadkową zwiększenia pracy przewozowej o 7,9% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 5,8% r/r.

4.3.5 Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.

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

Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2018 – 2022

	w mln PLN				
	2022	2021	2020	2019	2018
Przychody z tytułu umów z klientami	4 003,6	3 085,3	2 936,6	3 572,0	3 910,8
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-686,5	-500,1	-446,9	-527,8	-549,7
Usługi dostępu do infrastruktury	-550,6	-521,0	-516,2	-576,9	-733,6
Pozostałe usługi	-408,1	-357,9	-289,5	-322,0	-430,0
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 286,3	-1 209,6	-1 239,6	-1 339,0	-1 265,2
Pozostałe koszty	-214,9	-171,3	-147,7	-182,9	-170,2
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-6,7	19,7	103,8	0,6	9,1
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	850,5	345,1	400,5	624,0	771,2
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-608,3	-580,8	-615,1	-583,8	-453,0
Zysk/strata na działalności operacyjnej (EBIT)	242,2	-235,7	-214,6	40,2	318,2
Przychody i koszty finansowe	-115,3	-32,7	-6,9	-21,0	2,5
Zysk/strata przed opodatkowaniem	126,9	-268,4	-221,5	19,2	320,7
Podatek dochodowy	-24,2	45,1	47,6	-27,5	-66,7
ZYSK/STRATA NETTO	102,7	-223,3	-173,9	-8,3	254,0
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	-6,8	9,0	-49,8	9,4	-22,5
Podatek dochodowy	1,3	-1,7	9,6	-1,8	4,3
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-5,5	7,3	-40,2	7,6	-18,2
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	16,5	86,3	-45,4	-46,2	-9,4
Podatek dochodowy	-3,1	-16,4	8,6	8,8	1,8
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0	0,0	-0,7	0,7	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	13,4	69,9	-37,5	-36,7	-7,6
Suma pozostałych całkowitych dochodów	7,9	77,2	-77,7	-29,1	-25,8
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	110,6	-146,1	-251,6	-37,4	228,2
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk na akcję podstawowy	2,29	-4,99	-3,88	-0,19	5,67
Zysk na akcję rozwodniony	2,29	-4,99	-3,88	-0,19	5,67

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022

	w mln PLN				
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
AKTYWA					
Tabor kolejowy	3 778,1	3 827,5	3 809,2	3 892,3	3 425,7
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	459,5	481,7	474,7	492,9	543,1
Prawa do użytkowania aktywów	653,1	666,9	641,5	704,0	-
Inwestycje w jednostkach powiązanych	858,0	840,0	840,0	807,0	805,5
Należności leasingowe	22,1	23,4	24,4	19,7	-
Aktywa finansowe	4,9	4,9	4,9	7,4	5,7
Pozostałe aktywa	36,6	28,1	22,6	39,9	35,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,7	158,7	131,6	67,3	87,2
Aktywa trwałe razem	5 948,0	6 031,2	5 948,9	6 030,5	4 902,5
Zapasy	97,7	87,3	95,0	79,2	84,2
Należności handlowe	532,7	380,5	366,5	391,4	479,4
Należności leasingowe	1,5	1,5	2,8	1,2	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	1,7	1,8	50,8	2,9
Aktywa finansowe	-	-	2,3	4,8	203,4
Pozostałe aktywa	112,9	69,3	56,5	82,4	87,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	55,2	141,0	180,5	380,0	222,4
Aktywa obrotowe razem	800,0	681,3	705,4	989,8	1 079,8
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,1	14,9	12,7	-	-
AKTYWA RAZEM	6 748,1	6 727,4	6 667,0	7 020,3	5 982,3
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	635,7	744,7	744,7	744,7	596,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-54,4	-62,3	-139,5	-61,8	-32,7
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	102,7	-109,0	114,3	288,2	511,3
Kapitał własny razem	2 923,3	2 812,7	2 958,8	3 210,4	3 314,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 519,6	1 872,2	1 897,6	1 920,0	999,9
Zobowiązania inwestycyjne	46,1	110,1	143,0	153,6	109,7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	419,7	459,9	606,1	585,4	528,8
Pozostałe rezerwy	0,5	0,7	-	-	14,2
Zobowiązania długoterminowe razem	1 985,9	2 442,9	2 646,7	2 659,0	1 652,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	598,8	393,9	353,7	336,5	231,3
Zobowiązania handlowe	598,6	446,1	215,6	233,5	292,6
Zobowiązania inwestycyjne	197,9	297,7	141,3	249,5	225,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	125,5	99,9	93,7	100,1	92,6
Pozostałe rezerwy	7,2	17,7	13,0	33,4	19,4
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	2,3	-	-	-	-
Pozostałe zobowiązania finansowe	92,6	42,6	2,7	2,2	1,7
Pozostałe zobowiązania	216,0	173,9	241,5	195,7	152,0
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 838,9	1 471,8	1 061,5	1 150,9	1 015,1
Zobowiązania razem	3 824,8	3 914,7	3 708,2	3 809,9	2 667,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 748,1	6 727,4	6 667,0	7 020,3	5 982,3

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 19 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022

	w mln PLN				
	2022	2021	2020	2019	2018
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	815,5	500,5	417,1	649,4	709,7
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-698,9	-558,9	-559,1	-693,4	-536,3
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-202,4	18,9	-57,5	201,6	-246,9
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-85,8	-39,5	-199,5	157,6	-73,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	141,0	180,5	380,0	222,4	295,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	55,2	141,0	180,5	380,0	222,4

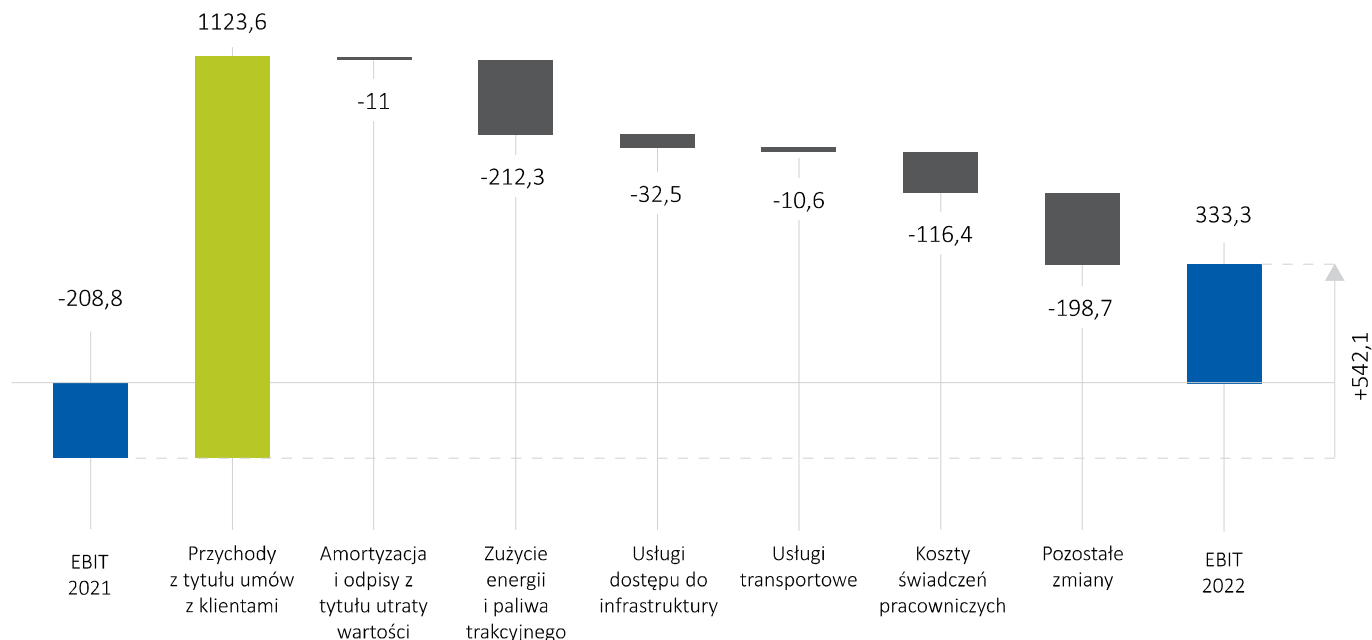
Źródło: Opracowanie własne.

4.4. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

4.4.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2022 r. wynik EBIT wyniósł 333,3 mln zł, tj. polepszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. o 542,1 mln zł.

Rysunek 24 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł)



* Koszty zmienne to koszty: paliwa trakcyjnego, energii trakcyjnej oraz dostępu do infrastruktury.

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2021 r. zostały opisane poniżej:

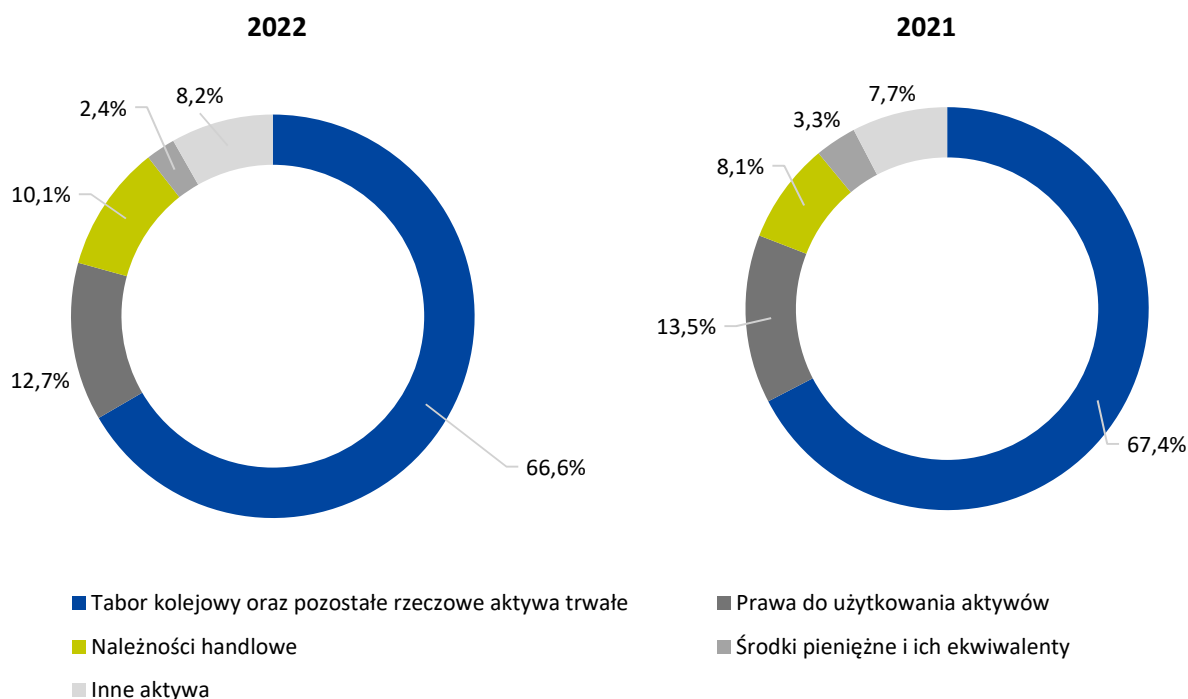
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) było bezpośrednim efektem wzrostu wykonanej pracy przewozowej o 5,5%. Dodatkowo w analizowanym okresie odnotowano istotny wzrost stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale [3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO](#);
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości, będący rezultatem wyższych niż w poprzednich latach nakładów inwestycyjnych związanych z taboru kolejowym;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 38,6% wynikający m.in. ze wzrostu cen energii oraz cen paliw. Jednocześnie odnotowano wzrost pracy przewozowej;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku z podpisaniem porozumienia dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 r., wzrostu zrealizowanych godzin nadliczbowych oraz zmiany rezerw pracowniczych, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem; Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [3.5 Informacje dotyczące zatrudnienia](#);
- wzrost kosztów usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) powiązany ze zwiększoną pracą przewozową;
- zwiększenie kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 198,7 mln zł, na skutek wzrostu kosztów m.in. czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 49,3 mln zł, usług rekultywacyjnych wyniósł 40 mln, usług przeładunkowych o 21,5 mln zł, sprzedanych towarów i materiałów o 14,8 mln zł oraz zużycia energii elektrycznej, gazu i wody oraz paliwa nietrakcyjnego o 26,3 mln zł.

4.4.2 Charakterystyka struktury aktywów i kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO

AKTYWA

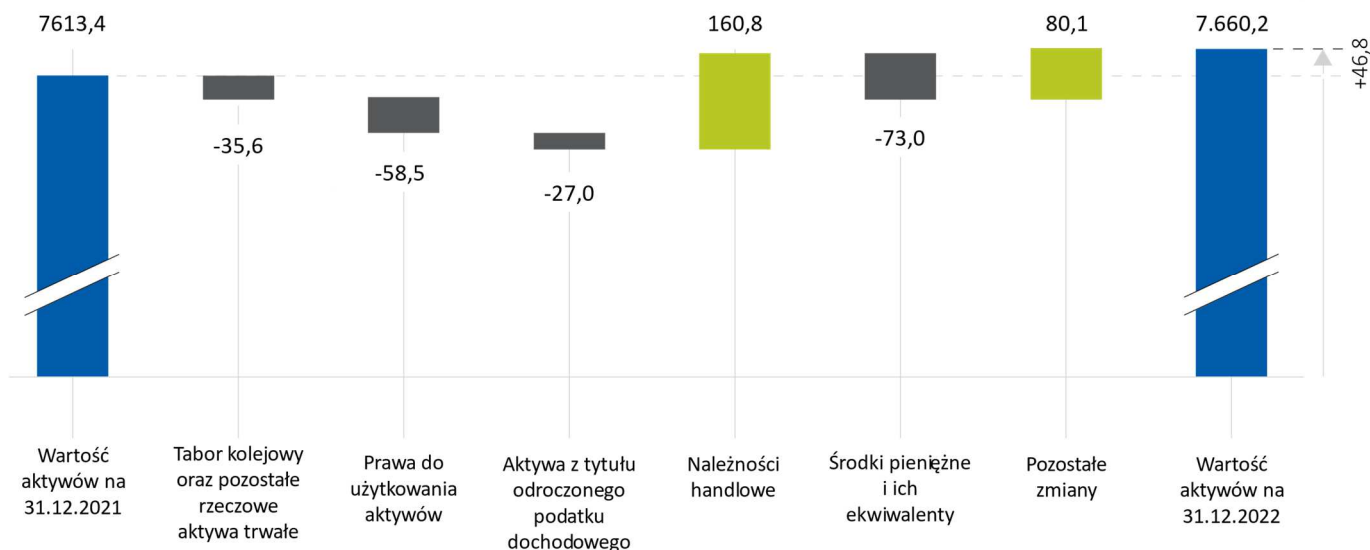
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2022 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 66,6% sumy aktywów wobec 67,4% na dzień 31 grudnia 2021 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe.

Rysunek 25 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 26 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31 grudnia 2022 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2021 r. zostały opisane poniżej:

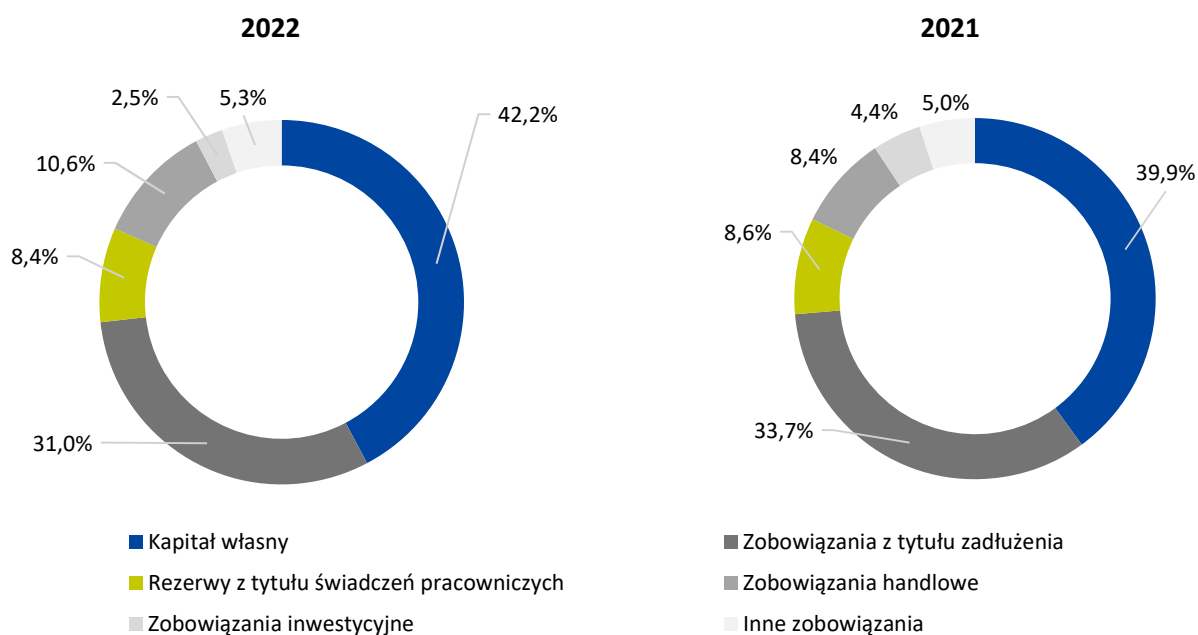
- spadek wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych wynikał głównie z likwidacji oraz sprzedaży zbędnego dla działalności operacyjnej taboru kolejowego;
- spadek praw do użytkowania aktywów to skutek wyższego kosztu amortyzacji od wartości nakładów inwestycyjnych;
- spadek wartości aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wyniku rozliczenia części strat podatkowych poniesionych w poprzednich okresach w związku z uzyskaniem dodatniego wyniku podatkowego w 2022 r.;

- wzrost należności handlowych powiązany jest z większą skalą prowadzonej działalności operacyjnej oraz wzrostem stawek przewozowych (wzrost przychodów z tytułu umów z klientami);
- spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów, będący głównie rezultatem poniesionych wydatków z tytułu nabycia aktywów trwałych w wysokości 856,9 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingów wraz z odsetkami w kwocie 553,7 mln zł, przy jednoczesnych środkach pieniężnych wygenerowanych na działalności operacyjnej na poziomie 1.018,4 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 141,4 mln zł, otrzymanych dotacji równych 96,1 mln zł oraz wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 75,9 mln zł;
- wzrost wartości na pozycji pozostałe aktywa przede wszystkim na skutek zwiększenia stanu zapasów o 36,2 mln, kosztów rozliczanych w czasie o 33,1 mln zł (w tym głównie przedpłat na zakup energii elektrycznej), wzrostu aktywów z tytułu rozrachunków podatku VAT o 15,8 mln zł, wzrostu aktywów z tytułu zaliczek na zakup niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 10,2 mln zł oraz wzrostu inwestycji w jednostkach wycenianych metodą praw własności o 5,1 mln zł.

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

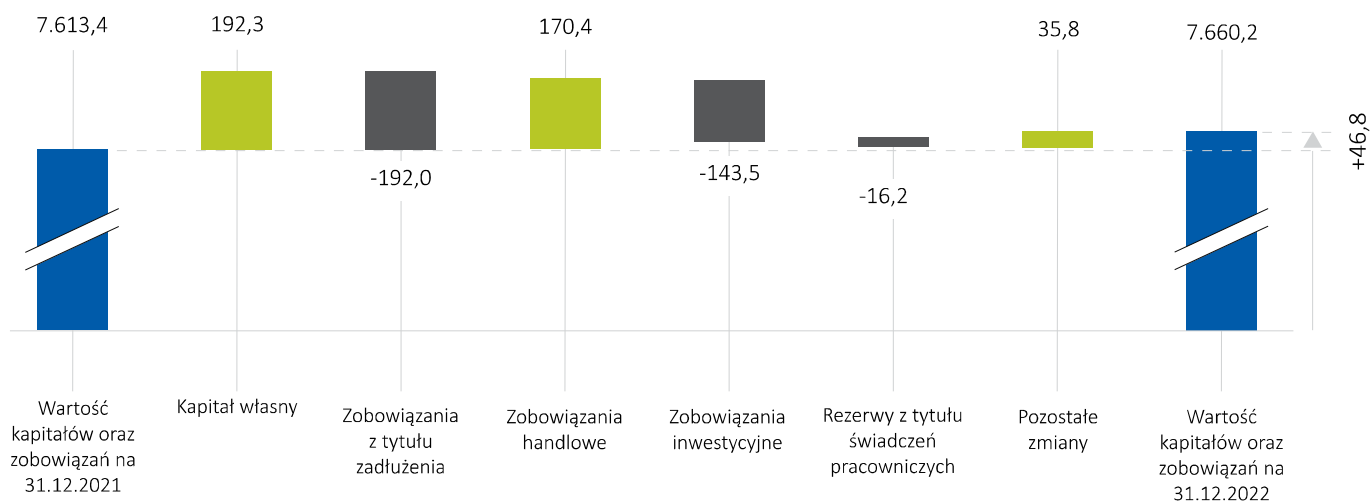
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2022 r. posiadał kapitał własny, który stanowił 42,2% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 39,9% na dzień 31 grudnia 2021 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 31,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 33,7% na dzień 31.12.2021 r.

Rysunek 27 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 28 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

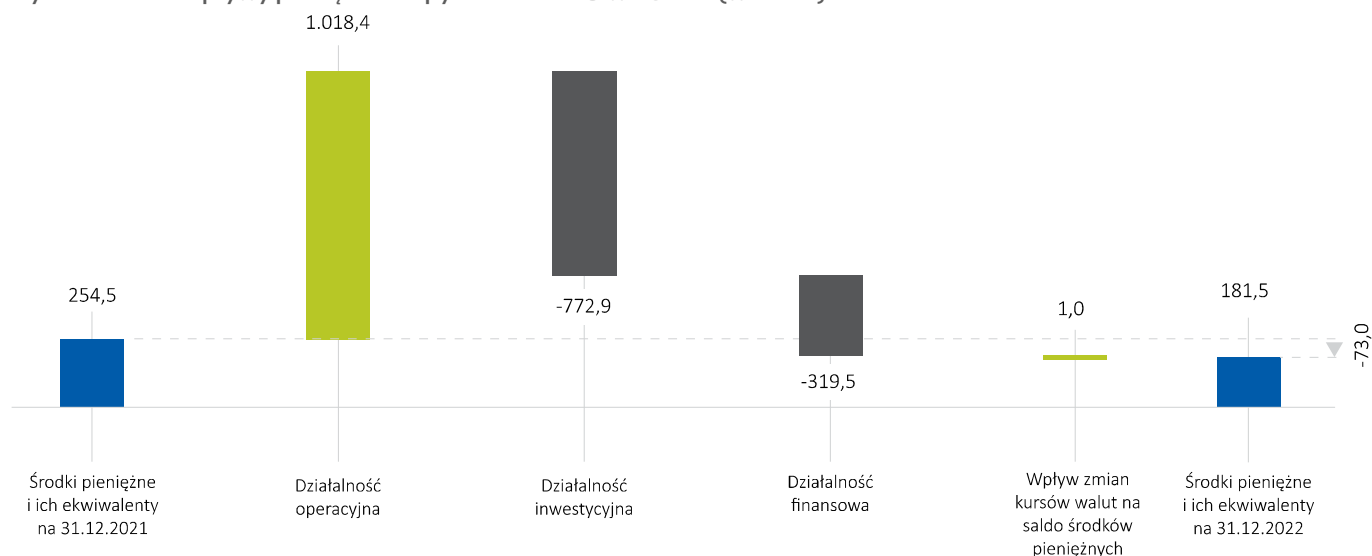
Wyjaśnienia najważniejszych czynników wpływających na wartość pasywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2022 r. względem dnia 31 grudnia 2021 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazany przez Grupę PKP CARGO dodatni wynik netto za 2022 r. (wzrost zysków zatrzymanych) oraz wykazanych dodatnich różnic kursowych z tytułu przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych w wysokości 34,4 mln zł;
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia był głównie rezultatem spłaty kapitału od kredytów i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 553,7 mln zł - przy jednoczesnym zaciągnięciu nowych zobowiązań kredytowych i leasingowych w wysokości 172,8 mln zł, wzrostu zobowiązań z tytułu leasingu zwrotnego na poziomie 18,9 mln zł oraz modyfikacji istniejących umów leasingowych w wysokości 35,9 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w [Nocie 4.1 SSF](#);
- zwiększenie zobowiązań handlowych wynika ze wzrostu kosztów operacyjnych;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych ogółem, w tym głównie tych dotyczących taboru kolejowego o 149,1 mln zł, przy jednoczesnym wzroście zobowiązań z tytułu inwestycji dotyczących nieruchomości o 11,7 mln zł;
- zmniejszenie rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych, m.in. na skutek spadku wartości odpisów na ZFŚS dla emerytów i rencistów o 33,8 mln zł, a także zmniejszenia wyceny rezerw z tytułu nagród jubileuszowych o 6,8 mln zł, przy jednoczesnym wzroście pozostałych świadczeń pracowniczych o 15,2 mln zł oraz rezerw z tytułu odpraw emerytalnych i rentowych o 12,3 mln zł;
- wzrost wartości pozostałych zmian zobowiązań był głównie rezultatem wzrostu zobowiązań z tytułu rozliczeń podatku VAT o 13,4 mln zł, wzrostu zobowiązań z tytułu rozrachunków z pracownikami o 9,4 mln zł oraz wzrostu zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) o 7,5 mln zł.

4.4.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2022 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2021 r. zmniejszyła się o 73,0 mln zł.

Rysunek 29 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy wykazanym zysku brutto w wysokości 191,8 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 733,0 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały głównie z poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych równych 856,9 mln zł (w tym inwestycje taborowe), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 75,9 mln zł (przede wszystkim sprzedaż zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej wagonów i lokomotyw);
- ujemne przepływy z działalności finansowej są wypadkową spłaty kredytów i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 553,7 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 141,4 mln zł oraz otrzymanych dotacji równych 96,1 mln zł.

4.4.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2018 – 2022. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej Grupy zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Grupa prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM - podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto (ROS), ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego - ponieważ w jej opinii są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiąganych przez Spółkę wyników finansowych na przestrzeni lat 2018 – 2022 r.

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

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

Wskaźniki APM zaprezentowane przez Spółkę wyliczono według formuł przytoczonych poniżej.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2018 – 2022

Wyszczególnienie	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana	Tempo zmian
						2022 - 2021	2022 - 2021
Marża EBITDA ¹	19,6%	11,9%	13,7%	17,7%	17,3%	7,7 p.p.	65,0%
Marża wyniku netto (ROS) ²	2,7%	-5,2%	-5,3%	0,7%	3,5%	7,9 p.p.	-
ROA ³	1,9%	-3,0%	-3,0%	0,5%	2,7%	4,9 p.p.	-
ROE ⁴	4,6%	-7,4%	-7,1%	1,1%	5,2%	12,0 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	212,2	209,8	216,8	222,3	250,1	2,4	1,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 546,0	1474,0	1434,0	1 447,0	1 463,0	72,0	4,9%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,0	14,5	14,2	14,6	15,8	-0,5	-3,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 337,3	1 206,5	1061,5	1 135,8	1 342,3	130,8	10,8%

Źródło: Opracowanie własne.

1. Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
6. Obliczony jako iloraz 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 pojazdgodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2022 r. względem 2021 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2022 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto (ROS), ROA, ROE uległy istotnemu polepszeniu względem analogicznego okresu 2021 r. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA Grupy PKP CARGO są przedstawione w rozdziale **4.4 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- odnotowany wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą świadczy o optymalnym wykorzystaniu posiadanych zasobów taborowych oraz o optymalizacji obrotu posiadanymi pojazdami trakcyjnymi;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego był wypadkową zwiększenia pracy przewozowej o 5,5% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 4,8% r/r.

4.4.5 Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO

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

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2018 – 2022

	w mln PLN				
	2022	2021	2020	2019	2018
Przychody z tytułu umów z klientami	5 390,1	4 266,5	4 075,6	4 781,6	5 183,0
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-762,5	-550,2	-492,7	-583,8	-615,1
Usługi dostępu do infrastruktury	-562,5	-530,0	-517,3	-572,6	-732,0
Usługi transportowe	-361,3	-350,7	-340,5	-363,3	-463,1
Pozostałe usługi	-537,9	-413,9	-365,8	-408,6	-529,6
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 738,4	-1 622,0	-1 638,1	-1 737,3	-1 651,4
Pozostałe koszty	-359,5	-309,1	-264,6	-292,8	-298,9
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-1,7	22,6	123,6	36,7	14,1
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	1 066,3	513,2	580,2	859,9	907,0
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-733,0	-722,0	-766,6	-716,5	-629,4
Zysk/strata na działalności operacyjnej (EBIT)	333,3	-208,8	-184,4	143,4	277,6
Przychody i koszty finansowe	-150,6	-60,3	-82,2	-71,6	-42,0
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	9,1	4,7	1,7	1,7	3,7
Wynik ze sprzedaży udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności	-	-	-	-	4,5
Zysk/strata przed opodatkowaniem	191,8	-264,4	-266,9	73,5	243,8
Podatek dochodowy	-43,8	39,1	42,6	-37,5	-59,9
ZYSK/STRATA NETTO	148,0	-225,3	-224,3	36,0	183,9
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	-6,7	13,2	-50,8	9,9	-23,4
Podatek dochodowy	1,3	-2,5	9,7	-1,9	4,4
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	34,4	37,7	27,3	1,7	16,5
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	29,0	48,4	-13,8	9,7	-2,5
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	18,9	91,0	-50,2	-52,2	-13,2
Podatek dochodowy	-3,6	-17,3	9,5	10,0	2,5
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-	-0,7	0,7	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	15,3	73,7	-41,4	-41,5	-10,7
Suma pozostałych całkowitych dochodów	44,3	122,1	-55,2	-31,8	-13,2
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	192,3	-103,2	-279,5	4,2	170,7
Zysk netto przypadający:					
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	148,0	-225,3	-224,3	36,0	183,9
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	192,3	-103,2	-279,5	4,2	170,7
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk/strata na akcję podstawowy	3,31	-5,03	-5,01	0,80	4,11
Zysk/strata na akcję rozwodniony	3,31	-5,03	-5,01	0,80	4,11

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2018 - 2022

	w mln PLN				
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
AKTYWA					
Tabor kolejowy	4 208,3	4 241,6	4 245,0	4 329,6	3 997,0
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	891,1	893,4	875,6	872,4	949,9
Prawa do użytkowania aktywów	972,2	1 030,7	1 008,6	1 078,8	-
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	41,8	36,7	42,0	40,4	47,3
Należności handlowe	7,3	4,2	3,0	3,0	0,7
Należności leasingowe	8,7	8,5	10,3	10,9	-
Pozostałe aktywa	48,6	40,5	35,1	55,0	56,7
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	176,1	203,1	177,8	113,7	135,6
Aktywa trwałe razem	6 354,1	6 458,7	6 397,4	6 503,8	5 187,2
Zapasy	200,8	164,6	165,8	161,0	161,7
Należności handlowe	769,4	611,7	585,8	591,3	684,6
Należności leasingowe	0,6	0,6	0,7	0,7	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,6	4,5	2,9	51,4	3,0
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	-	-	-	201,1
Pozostałe aktywa	151,9	103,1	88,1	132,7	121,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	181,5	254,5	306,0	550,4	447,3
Aktywa obrotowe razem	1 305,8	1 139,0	1 149,3	1 487,5	1 619,1
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	15,7	12,7	-	-
AKTYWA RAZEM	7 660,2	7 613,4	7 559,4	7 991,3	6 806,3
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	678,0	771,7	782,4	781,4	628,2
Pozostałe składniki kapitału własnego	-65,9	-75,8	-160,2	-77,7	-44,2
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	176,9	142,5	104,8	77,5	75,8
Zyski zatrzymane/Niepokryte straty	204,6	-37,1	177,5	402,8	584,4
Kapitał własny razem	3 232,9	3 040,6	3 143,8	3 423,3	3 483,5
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 711,5	2 090,3	2 101,8	2 201,4	1 156,5
Zobowiązania handlowe	7,9	2,3	1,5	2,7	0,5
Zobowiązania inwestycyjne	46,7	111,8	145,5	157,0	109,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	483,5	529,1	684,3	657,1	591,5
Pozostałe rezerwy	0,5	7,0	5,7	5,4	20,5
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	94,5	93,3	90,7	92,3	88,5
Pozostałe zobowiązania	-	-	-	-	1,8
Zobowiązania długoterminowe razem	2 344,6	2 833,8	3 029,5	3 115,9	1 969,1
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	660,7	473,9	478,5	421,3	270,5
Zobowiązania handlowe	803,8	639,0	347,5	412,2	499,4
Zobowiązania inwestycyjne	143,0	221,4	133,5	181,5	177,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	156,7	127,3	116,3	127,1	115,5
Pozostałe rezerwy	21,4	23,3	24,1	45,6	56,9
Pozostałe zobowiązania	297,1	254,1	286,2	264,4	233,8
Zobowiązania krótkoterminowe razem	2 082,7	1 739,0	1 386,1	1 452,1	1 353,7
Zobowiązania razem	4 427,3	4 572,8	4 415,6	4 568,0	3 322,8
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 660,2	7 613,4	7 559,4	7 991,3	6 806,3

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2018 - 2022

	w mln PLN				
	2022	2021	2020	2019	2018
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 018,4	699,8	553,1	806,5	863,0
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-772,9	-645,6	-655,1	-814,8	-612,0
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-319,5	-106,4	-145,9	111,4	-322,9
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-74,0	-52,2	-247,9	103,1	-71,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	254,5	306,0	550,4	447,3	516,8
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1,0	0,7	3,5	-	2,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	181,5	254,5	306,0	550,4	447,3

Źródło: Opracowanie własne.

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

Konflikt zbrojny na Ukrainie

Pod wpływem konfliktu w większym lub mniejszym stopniu są wszystkie kraje Europy Środkowo – Wschodniej. Konflikt wpływa na łańcuch dostaw. Wielkość wpływu jest zależna od rodzaju towaru. W znacznej mierze zmieniły się łańcuchy dostaw paliw takich jak węgiel, ropa, gaz – ze względu na sankcje nałożone na Rosję i Białoruś. Również konflikt wpływa na łańcuchy dostaw intermodalnych, zmniejszeniu uległy dostawy intermodalne z portów Gdynia, Gdańsk oraz na Nowym Jedwabnym Szlaku. Rozpoczęliśmy współpracę z podmiotami litewskimi i ukraińskimi w relacji Ukraina – Litwa oraz Litwa – Ukraina. Kontrakty z dotychczasowymi klientami intermodalnymi nie zostały zerwane, żaden z klientów zagranicznych PKP CARGO S.A. i klientów intermodalnych nie jest objęty sankcjami. Wpływ konfliktu w sektorze Automotive może spowodować brak komponentów. Ukraina jest jednym z większych dostawców przewodów elektrycznych dla producentów samochodów, ich brak na rynku może się powtórzyć, co wówczas spowoduje zmniejszone przewozy gotowych samochodów.

Aktualnie w perspektywie krótkookresowej oraz średniookresowej nie występuje szczególnie wysoki poziom ryzyka dla działalności operacyjnej spółek Grupy PKP CARGO. Z uwagi na strukturę przewozów oraz zakres działalności spółek z Grupy PKP CARGO przewiduje się, że agresja Rosji na Ukrainę może być przyczyną utraty stosunkowo nieznacznej części przychodów ze świadczonych usług, które mogą być zastąpione przez świadczenie usług w nowych obszarach. Potencjalnie dalsza eskalacja konfliktu oraz dalsze zaostrzenie sankcji mogą mieć negatywny wpływ na przychody spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO, obsługujących terminale na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w tym obszarze. Jednakże na chwilę obecną brak jest realnych sygnałów, które świadczyłyby o takim zagrożeniu.

Grupa PKP CARGO monitoruje oddziaływanie konfliktu w Ukrainie i jego ewentualnych następstw na działalność przewozową oraz okołoprzewozową, podejmując stosowne działania korygujące. Podmioty Grupy wykorzystują możliwości związane ze zmianami kierunków przepływów towarów, dostosowując swoją ofertę do wymagań rynku.

Dialog społeczny

W ramach procedury toczącego się sporu zbiorowego ustalenie przez Strony przyznania od 1 czerwca 2022 r. środków na podwyżkę wynagrodzeń pracowników PKP CARGO S.A.:

- w wysokości 400,00 zł brutto na podwyżkę wynagrodzenia zasadniczego dla każdego zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat) wynagradzanego wg ZUZP,
- w wysokości 750,00 zł brutto na podwyżkę wynagrodzenia miesięcznego dla każdego zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat) wynagradzanego wg Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. nr 498/2012 (ze zm.).

Wejście w życie z dniem 1 lipca 2022 r. protokołu dodatkowego nr 13 oraz protokołu dodatkowego nr 14 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna, wpisanych do rejestru zakładowych układów zbiorowych pracy, których zapisy:

- zmieniają postanowienia § 64 ZUZP, na podstawie którego pracownikom zatrudnionym w systemie równoważnego czasu pracy na stanowiskach pracy spełniających wymogi określone w powyższym przepisie przysługuje w roku kalendarzowym 8 dni urlopu dodatkowego. W nowym brzmieniu doprecyzowano zasady nabywania uprawnień do tego urlopu, zmieniono regulacje dotyczące nabywania prawa do pierwszego urlopu oraz wprowadzono możliwość wypłacania pracownikowi w zamian za urlop dodatkowy ekwiwalentu pieniężnego obliczonego jako ekwiwalent za urlop wypoczynkowy w wysokości 120%, jeżeli obie strony są zainteresowane tym rozwiązaniem,
- modyfikują „Tabelę miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego” (Załącznik nr 2 do Układu), zwiększając maksymalne stawki wynagrodzenia zasadniczego poprzez dodanie kolejnych 11 szczebli we wszystkich grupach wynagrodzenia,

Decyzja Zarządu o zwiększeniu gratyfikacji pieniężnej z okazji Święta Kolejarza w 2022 r., stanowiąca wyraz podziękowania i uznania za rzetelną pracę i zaangażowanie pracowników w realizację zadań. Każdy uprawniony do tego świadczenia zgodnie z zapisami ZUZP otrzymał w terminie wypłaty za listopad 2022 r. kwotę 800 zł, tj. 200 zł na podstawie Układu i dodatkowo 600 zł.

Poziom cen paliwa trakcyjnego i energii

Duży wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku spowodował wzrost cen paliwa trakcyjnego rok do roku. Średnia cena zakupu w 2021 r. wynosiła 4 057,44 zł/m³ a w 2022 r. wyniosła 6 320,74 zł/m³ jest więc wyższa o 55,7%. Cena energii elektrycznej determinowana była przez trwający kryzys energetyczny. Embargo na import węgla z Rosji, brak infrastruktury do pozyskiwania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł oraz zawirowania w logistyce gazu spowodowało znaczący wzrost poziomu cen energii.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

Dynamika wzrostu rynku przewozów intermodalnych w kraju w 2022 r. w porównaniu do poprzednich okresów została wyraźnie wyhamowana. Zatlóczenie na przejściach granicznych z Ukrainą oraz terminalach obsługujących przejścia graniczne, komplikacje z tego tytułu nie pozwoliły na zwiększenie przewozów w tym rejonie, a długi czas obsługi sprawił, że przewozy przejął transport samochodowy. Na intensywność przewozów intermodalnych wpływ miała również ograniczona przepustowość infrastruktury kolejowej dla pociągów kontenerowych do/z portów morskich na skutek zwiększonego zapotrzebowania na transport towarów masowych (głównie zboża) z/do portów morskich z Ukrainy oraz przywóz węgla opałowego do Polski.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową

Realizowane przez Zarządcę w 2022 r. inwestycje infrastrukturalne na obszarze Sieci PKP związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach Krajowego Programu Kolejowego, stanowiły jeden z istotnych czynników wpływających na działalność przewozową PKP CARGO. Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane z kontynuacją modernizacji infrastruktury portowej w obrębie rejonów ładunkowych portów Gdańska/Gdyni/Szczecina/Świnoujścia oraz na odcinkach linii dojazdowych, co w konsekwencji utrudniało sprawne prowadzenie obsługi kluczowych bocznic. Ponadto, oprócz rejonów portowych, obszarami objętymi szczególnie uciążliwymi utrudnieniami przewozowymi z powodu prowadzonych inwestycji był okręg Górnego Śląska z kontynuacją modernizacji węzła Czechowice Dziedzice, Oświęcim, Trzebinia, Mysłowice, Jaworzno Szczakowa, kontynuacja przebudowy węzła warszawskiego, krakowskiego, opolskiego, łódzkiego oraz rejonu Małaszewicz i Lublina. Dodatkowe utrudnienia przewozowe były związane z modernizacją odcinków linii nr 131 (tzw. „węglówka”) oraz linii nr 3 w ramach prac wykończeniowych (ciąg transportowy E-20).

Opłaty za dostęp do infrastruktury

Infrastruktura na terenie Polski

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

Na infrastrukturze ogólnokrajowej w rozkładzie jazdy 2021/2022 w zakresie dostępu do infrastruktury w PKP PLK S.A., stosowane były cenniki niezmienione względem poprzednich rozkładów. Zarządcy prywatni infrastruktury kolejowej zależnie od sytuacji stosowali w cennikach stawki z wcześniejszych rozkładów lub zmienione na wyższe. W związku z sytuacją epidemiczną w 2022 r. PKP PLK nie stosowała dodatkowych ulg w opłatach (poza funkcjonującą dotychczas ulgą w opłacie podstawowej dla przewozów intermodalnych), natomiast zarządca CARGOTOR sp. z o.o. stosował do maja 2022 r. 20% rabat na wszystkie usługi.

Infrastruktura zagraniczna

PKP CARGO posiada umowy z zarządcami zagranicznych sieci kolejowych na dostęp do infrastruktury. We wszystkich krajach cenniki i zasady rozliczeń stanowią informację publiczną i są dostępne na stronach internetowych poszczególnych zarządców infrastruktury. W 2022 r. z ważniejszych działań zarządców zagranicznych należy wymienić dalsze funkcjonowanie programu dofinansowania użytkowania tras pociągów towarowych, który administrowany jest przez niemieckiego zarządcę publicznej infrastruktury DB Netz. Od 1 stycznia 2022 r. do 30 września 2022 r. Rząd Federalny dopłacał do podstawowej stawki 44,90%, natomiast od 1 października 2022 r. wobec mniejszej pracy przewozowej dotację podwyższono do 55,37%.

Okresowe zawieszenie przez zarządcę czeskiej infrastruktury opłat za niewykorzystane trasy, w Austrii ze względu na sytuację z COVID-19 i przedłużenie do końca czerwca 2022 r. - 100% zwrotu przewoźnikom opłat za infrastrukturę za przejazdy pociągów ładownych i próżnych (opłaty za przejazdy lokomotyw luzem naliczane bez zmian), a od lipca do grudnia 2022 r. odpowiednio 50% zwrotu jw.

Do utrudnień na infrastrukturze zagranicznej należy zaliczyć wprowadzenie od nowego RJ tj. od 13 grudnia 2020 r. w Niemczech przepisów ustawy dot. ochrony środowiska przed hałasem i zakaz jazdy wagonów z wstawkami żeliwnymi, w przyszłości nakładane będą kary za stosowanie taboru z wstawkami żeliwnymi.

4.6. Informacje o majątku produkcyjnym

4.6.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada

kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborem stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

Wagony i tabor trakcyjny to główne elementy majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO. Zmiany w ilostanach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak: kasacja i sprzedaż taboru, zwrot po okresie leasingu oraz zakup.

W 2022 r. tendencja spadkowa liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę została utrzymana. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowego taboru i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru. W roku 2023 planowana jest dostawa elektrycznych lokomotyw sześciokoświatowych – łącznie 21 sztuk.

Najnowocześniejsza część naszej floty liczy 21 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym, które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania, co pozwala m.in. na oszczędność energii elektrycznej) oraz 10 nowoczesnych sześciokoświatowych lokomotyw elektrycznych Dragon (seria ET25) - 3 sztuki - oraz 7 sztuk lokomotyw Dragon 2 (seria ET26) wyposażonych w spalinowy moduł dojazdowy. Spośród nich, 15 pojazdów to lokomotywy nowe, nabyte w ciągu ostatnich 3 lat. W posiadanym parku wagonów aż 4 080 szt. to platformy intermodalne, z czego w 2022 r. zakupiono 278 szt.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2018-2022.

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

Wyszczególnienie	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	Zmiana 2022-2021
lokomotywy spalinowe	731	850	1 103	1 261	1 286	-119
w tym PKP CARGO S.A.	555	671	912	1 065	1 077	-116
lokomotywy elektryczne	816	969	968	1 079	1 066	-153
w tym PKP CARGO S.A.	796	946	949	1 059	1 049	-150
Razem	1 547	1 819	2 071	2 340	2 352	-272
w tym PKP CARGO S.A.	1 351	1 617	1 861	2 124	2 126	-266

Źródło: Opracowanie własne.

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

Wyszczególnienie	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	Zmiana 2022-2021
Wagony posiadane na własność i w leasingu	53 459	56 183	58 453	62 330	64 151	-2 724
w tym PKP CARGO S.A.	49 312	51 533	53 619	57 272	59 127	-2 221

Źródło: Opracowanie własne.

4.6.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2018 – 2022.

Tabela 26 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2018-2022

Wyszczególnienie	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	Zmiana 2022-2021
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 406	1 441	1 415	1 449	1 479	-35
w tym PKP CARGO S.A.	550	550	520	517	536	0
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	722 756	728 944	693 213	723 962	738 392	-6 188
w tym PKP CARGO S.A.	570 956	571 841	535 910	539 554	542 337	-885

Źródło: Opracowanie własne.

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.

4.7. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO

4.7.1 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 23 maja 2022 r. Spółka zawarła z Bankiem Polska Kasa Oszczędności S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2023 r.

W dniu 17 czerwca 2022 r. Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 20 września 2022 r.

W dniu 28 czerwca 2022 r. Spółka zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100 mln zł z okresem dostępności do dnia 27 czerwca 2023 r.

W dniu 19 września 2022 r. Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 20 października 2023 r.

W dniu 10 października 2022 r. Spółka zawarła z Pekao Leasing sp. z o.o. Ramową Umowę Leasingu z limitem dostępności 100 mln zł. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy. Limit dostępny jest dla PKP CARGO S.A. oraz dla spółek z Grupy PKP CARGO pod warunkiem zawarcia stosownego aneksu.

W dniu 13 października 2022 r. Spółka zawarła ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych Umowę o dofinansowanie Projektu „Modernizacja wagonów towarowych poprzez wymianę wstawek hamulcowych na zgodne z TSI Hałas” w ramach działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dofinansowanie w ramach projektu wyniesie 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 82,5 mln zł.

W dniu 08 listopada 2022 r. Spółka zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu z limitem dostępności 200 mln zł. Limit dostępny jest do dnia 31 grudnia 2023 r. W ramach limitu mogą być sfinansowane fabrycznie nowe lokomotywy dostarczone przez Konsorcjum w składzie: Newag S.A. i Newag Lease sp. z o.o. S.K.A.

W dniu 12 grudnia 2022 r. Spółka z Grupy przystąpiła do Ramowej Umowy Leasingu z dnia 10 października 2022 r. Limit leasingowy przyznany Spółce wynosi 2 mln zł.

W dniu 19 grudnia 2022 r. Spółka z Grupy przystąpiła do Ramowej Umowy Leasingu z dnia 10 października 2022 r. Limit leasingowy przyznany Spółce wynosi 5 mln zł.

W 2022 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umów kredytowych i pożyczkowych.

4.7.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2022 r. Jednostka dominująca nie udzielała pożyczek, jednocześnie jednostki od niej zależne również nie udzielały pożyczek.

4.7.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

PKP CARGO S.A. lub jednostka od niego zależna nie udzieliła poręczeń kredytu lub pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których łączna wartość jest znacząca.

4.7.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

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

4.7.5 Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

PKP CARGO S.A. i Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, w 2022 r. PKP CARGO S.A. posiadała cztery umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 400 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Grupy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków.

Efektywnym uzupełnieniem systemu zarządzania finansami w spółkach należących do Grupy PKP CARGO jest wdrożony mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych (cash pooling), co pozwala na ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych.

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

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2022 r. zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

4.7.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

W 2022 r. sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO znajdowała się na stabilnym poziomie zapewniającym ciągłość operacyjną i przewozową prowadzonej działalności. Na dzień 31 grudnia 2022 r. nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące istotne pogorszenie sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO lub zagrożenie kontynuacji działalności. Nadal aktualne pozostają ryzyka związane z pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć wpływ na sytuację finansową Grupy PKP CARGO. Aktualizacja ryzyk towarzyszących pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

5. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

5.1. Istotne informacje i zdarzenia

- W wykonaniu zawartego 27 sierpnia 2021 r. Porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy przewidującego podjęcie do 31 stycznia 2022 r. rozmów dot. wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 r. Spółka w dniu 1 marca 2022 r. zwróciła się do Związków Zawodowych działających w imieniu pracowników Zakładów i Centrali PKP CARGO S.A. („Związki Zawodowe”) z wnioskiem o przedłużenie prowadzonego dialogu społecznego co najmniej do czasu dokonania oceny wyników finansowych Spółki za 2021 r. i pierwszy kwartał 2022 r., a tym samym o odroczenie ewentualnych decyzji w kwestii systemowej podwyżki wynagrodzeń. W związku z podtrzymaniem przez Związki Zawodowe postulatów wdrożenia podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022 r., Strony w dniu 1 marca 2022 r. podpisały protokół kończący dialog społeczny. Z dniem 1 marca 2022 r. został wszczęty przez Związki Zawodowe spór zbiorowy.
- W dniu 27 kwietnia 2022 r., w wyniku rokowań przeprowadzonych w ramach sporu zbiorowego z Organizacjami Związkowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. nie zostało osiągnięte porozumienie i w konsekwencji, stosownie do postanowień art. 9 ustawy z 23 maja 1991 r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (tj.: Dz. U. z 2020 r., poz. 123), został sporządzony protokół rozbieżności, który przedstawia stanowiska obu Stron wobec postulatu zgłoszonego przez Organizacje Związkowe dotyczącego wdrożenia z dniem 1 kwietnia 2022 r. podwyżki wynagrodzeń. Podpisanie ww. protokołu zakończyło rokowania, a spór zbiorowy, zgodnie z przepisami Ustawy, przeszedł w etap mediacji.
- W dniu 24 maja 2022 r. w toku przeprowadzonych mediacji, w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń, toczącego się pomiędzy Spółką a Organizacjami Związkowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. został podpisany protokół, który zakłada przyznanie pracownikom Spółki podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 r. Podpisanie ww. protokołu zawiesza mediacje w sporze zbiorowym do listopada 2022 r.
- W dniu 17 sierpnia 2022 r. PKP CARGO S.A., wspólnie z innymi spółkami z Grupy PKP, podpisała umowę o zarządzanie spółką zależną, o której mowa w art. 7 Kodeksu Spółek Handlowych w brzmieniu do dnia 13 października 2022 r. (dalej: Karta Grupy PKP). Karta Grupy PKP określa m.in. podstawowy cel Karty Grupy PKP, którym jest zapewnienie realizacji interesów strategicznych Grupy PKP poprzez wypracowanie zasad i struktur, które będą definiować i wyznaczać Cele i Misję Grupy PKP, jak również pozwalać na rzetelny monitoring i ocenę działań podejmowanych przez zarządy Członków Grupy PKP. Interes Grupy PKP stanowi wspólnotę celów Stron, przy czym polega on na równoważeniu indywidualnych interesów Stron oraz interesu Grupy PKP. Poprzez podpisanie Karty Grupy PKP Spółka zobowiązała się do współdziałania z Członkami Grupy PKP w zakresie Obszarów Współpracy, które obejmują: audyt wewnętrzny i kontrolę wewnętrzną, strategię, analizy ekonomiczne, nadzór właścicielski, zakupy, informatykę i telekomunikację, marketing, promocję, działania PR, finanse, rachunkowość, zarządzanie zasobami ludzkimi, współpracę międzynarodową, działania prawno-organizacyjne, wspólny rynek, zarządzanie nieruchomościami, geodezję kolejową, bezpieczeństwo, szkolenia i doskonalenie zawodowe oraz rozwój personelu kolejowego. Karta Grupy PKP powołuje organy Grupy PKP, w tym Zarząd Grupy PKP jako organ wykonawczy oraz Radę Grupy PKP jako organ doradzo-konsultacyjny, przy czym organy te nie zastępują organów statutowych członków Grupy oraz współpracują ze stronami w sposób nienaruszający obowiązków ani uprawnień organów statutowych członków Grupy PKP.
- Wyrok Sądu Najwyższego w sprawie zarzutu nadużycia przez spółkę PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych – Sąd Najwyższy oddalił skargę kasacyjną wniesioną przez PKP CARGO S.A. do Wyroku Sądu Apelacyjnego oraz zasądził od Spółki na rzecz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („Prezesa UOKiK”) kwotę 540 zł kosztów zastępstwa procesowego. Oddalenie niniejszej kasacji ostatecznie kończy postępowanie w sprawie.
- W dniu 6 października 2022 r. spółka PKP CARGO Terminale sp. z o.o. zawarła warunkową umowę o dofinansowanie projektu dotyczącego inwestycji polegającej na budowie terminala multimodalnego w Zdunskiej Woli – Karsznicach na kwotę 51,7 mln zł. Projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.
- W dniu 02 stycznia 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła Umowę kredytu inwestycyjnego z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100 mln zł z okresem dostępności do 29 grudnia 2023 r.

- W dniu 24 stycznia 2023 r. Spółka podpisała Porozumienie w toku mediacji przeprowadzonych 18 i 24 stycznia 2023 r., w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń. Zarząd i Związki Zawodowe ustaliły, że z dniem 1 stycznia 2023 r. dla pracowników PKP CARGO S.A. wynagradzanych wg ZUZP zostaną przyznane środki na podwyżkę wynagrodzenia zasadniczego w wysokości średnio 415,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat) oraz dla pracowników wynagradzanych wg Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. nr 498/2012 (ze zm.) na podwyżkę wynagrodzenia miesięcznego w wysokości średnio 764,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat). Tym samym został zakończony spór zbiorowy wszczęty wystąpieniem z 1 marca 2022 r.
- W dniu 30 stycznia 2023 r. spółka zależna PKP CARGOTABOR sp. z o.o. zawarła umowę z ALSTOM POJAZDY SZYNOWE sp. z o.o. na zakup aktywów likwidowanego oddziału ALSTOM. Przedmiotowa umowa dotyczy zakupu: materialnych składników majątkowych, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz wartości niematerialnych i prawnych, tj. prawa ochronne na znaki towarowe, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz inne autorskie prawa majątkowe do dokumentacji aktywów, zapasów magazynowych. Wartość umowy to kwota: 13,5 mln zł netto powiększona o należną stawkę podatku VAT.
- Końcem stycznia spółka PKP CARGO ogłosiła i opublikowała Rewizję Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023. W ramach rewizji potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy oraz zmodyfikowano cele strategiczne. Grupa PKP CARGO ma zająć pozycję nr 1 w obszarze „Trójmorza” i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmocnić pozycję w latach 2023 – 2038, oraz wypracować 50% udziałów w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 r. mierzonych pracą przewozową.
- W dniu 20 lutego 2023 r. PKP CARGO otrzymało zgodę Rady Nadzorczej na rozporządzenie majątkiem poprzez przeniesienie na rzecz PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. prawa własności i prawa użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli oraz prawa własności ruchomości wchodzących w skład majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej o łącznej wartości rynkowej wynoszącej 29.8 mln zł netto.
- W dniu 17 marca 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt do kwoty 100 mln zł w rachunku bieżącym z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19 marca 2024 r.
- W dniu 22 marca 2023 r. PKP CARGO S.A. odebrała dwanaście lokomotyw elektrycznych Dragon 2 wyprodukowanych przez Newag S.A.
- W dniu 30 marca 2023 r. spółka zależna PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. zawarła umowę pożyczki pomiędzy PKP CARGO S.A. (pożyczkodawca) i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. (pożyczkobiorca) do kwoty nieprzekraczającej 20 mln zł.
- W dniu 31 marca 2023 r. zostało zawarte porozumienie pomiędzy PKP CARGO S.A., Konsorcjum firm NEWAG S.A. i NEWAG LEASE Sp. z o.o. S.K.A. oraz PKO LEASING S.A. w sprawie finansowania dostawy lokomotyw. W tym samym dniu zostało zawartych 8 umów leasingu do ww. porozumienia na łączną kwotę 135,2 mln złotych.

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

Podpisanie umowy z PKP PLK S.A.

W dniu 29 listopada 2022 r. została zawarta umowa z PKP PLK S.A. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, umowa obowiązuje w okresie od dnia 11 grudnia 2022 r. do dnia 9 grudnia 2023 r. Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 555,8 mln zł netto (683,6 mln zł brutto). Umowa jest kluczowa dla realizacji podstawowej działalności Emitenta. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

Podpisanie umów z PKP Energetyka S.A.

Zawarcie umowy na sprzedaż energii elektrycznej i świadczenie usług dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A. a PKP Energetyka S.A. Przedmiotem Umowy jest sprzedaż energii elektrycznej („energia trakcyjna”) oraz świadczenie usług dystrybucji Energii Trakcyjnej na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej trakcją elektryczną. Umowa została zawarta od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2024 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania, nie przekroczy kwoty 1.874.595.991,65 zł netto (2.305.753.069,72 zł brutto). Wartość umowy oraz zmiany kosztów energii będą uzależnione od cen kontraktów notowanych na TGE. Cena sprzedaży energii elektrycznej dla Spółki wyznaczana będzie zgodnie z modelem ustalonym dla lat 2023-2024.

Umowa z ECM GROUP POLSKA S.A.

W dniu 29 lipca 2022 r. PKP CARGO Terminale sp. z o.o. zawarło z ECM GROUP POLSKA S.A. z siedzibą w Warszawie umowę na świadczenie usługi nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi w ramach zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Wartość umowy wynosi: 1 050 000,00 złotych netto, 1 291 500,00 złotych brutto. Umowa będzie realizowana od dnia jej zawarcia do dnia podpisania przez Zamawiającego z wykonawcą robót budowlanych protokołu odbioru ostatecznego pogwarancyjnego ww. terminalu oraz w dniu 28 lipca 2022 r. - z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. umowę dzierżawy dotyczącą gruntu w Zduńskiej Woli - Karsznicach na części działek nr 1/31 i 1/53 o łącznej powierzchni 116 786 m² w celu realizacji przez PKP CARGO Terminale sp. z o.o. inwestycji polegającej na budowie "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Szacunkowa wartość umowy dzierżawy ww. gruntu wynosi: 10 791 026,40 zł netto 13 272 962,47 zł brutto. Przewidywany okres dzierżawy to 10 lat z możliwością przedłużenia o kolejny okres.

Umowa z ZUE S.A.

W dniu 29 lipca 2022 r. spółka zależna PKP CARGO Terminale sp. z o.o. zawarła umowę dotyczącą realizacji inwestycji pn. Wykonanie robót budowlanych w zakresie realizacji zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach" z ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie. Szacowana wartość umowy wynosi: 100 mln złotych, tj. 123 mln złotych brutto. Termin realizacji do 31 października 2023 r. W ramach przedmiotu umowy PKP CARGO Terminale sp. z o.o. wybuduje miejsce do przeładunku towarów, w tym tory i rozjazdy, płyty terminalu wraz z parkingiem i drogami. Umowa przewiduje możliwość zapłaty kar umownych przez PKP CARGO Terminale sp. z o.o., w tym nie wykonanie w terminie ww. robót budowlanych może skutkować zwrotem przez spółkę unijnych funduszy. Pozostałe warunki umowy nie odbiegają od warunków standardowych dla tego rodzaju kontraktów budowlanych.

Podpisanie umowy z Siemens Mobility

Podpisanie umowy w dniu 11 lutego 2022 r. z konsorcjum w składzie: Siemens Mobility sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH na dostawę 5 fabrycznie nowych elektrycznych lokomotyw wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania. Zobowiązanie dotyczy: (i) dostawy 5 nowych lokomotyw wielosystemowych przeznaczonych do eksploatacji w Polsce, Niemczech, Austrii, Czechach, Słowacji i na Węgrzech, (ii) dostawy oprogramowania wraz ze środkami przesyłu danych, oraz licencjami na ich użytkowanie niezbędnymi do obsługi i eksploatacji lokomotyw, (iii) dostawy zestawu fabrycznie nowych części zamiennych i podzespołów wchodzących w skład tzw. zestawu antyawaryjnego, (iv) pełnego utrzymania lokomotyw w okresie od daty dostawy do daty wyłączenia lokomotyw do pierwszej naprawy okresowej na poziomie P4 (8 lat), (v) wykonania w lokomotywach będących przedmiotem dostawy pierwszej naprawy okresowej na poziomie utrzymania P4, przy czym jest to zobowiązanie warunkowe, a wykonanie tej części przedmiotu umowy przez Wykonawcę zależy będzie od decyzji PKP CARGO, (vi) szkolenia i autoryzacji personelu PKP CARGO w zakresie utrzymania i eksploatacji lokomotyw. Harmonogram zakłada dostawę 5 lokomotyw w I kwartale 2023 r. Wartość umowy nie przekroczy kwoty netto 139.125.093,48 zł. Umowa będzie obowiązywać od daty zawarcia do zakończenia okresu utrzymania ostatniej z dostarczanych lokomotyw. Zakup lokomotyw realizowany jest w ramach projektu: „Lokomotywy wielosystemowe i wagony przeznaczone do przewozów intermodalnych”, który otrzymał dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach Działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych, Oś priorytetowa III Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Zawarcie umowy ze spółkami z Grupy AZOTY

Zawarcie umowy ramowej o współpracy pomiędzy PKP CARGO S.A. a spółkami z Grupy Azoty. Umowa określa ogólne warunki współpracy handlowej pomiędzy Spółką a spółkami z Grupy Azoty: Grupa Azoty S.A., Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A., Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „POLICE” S.A., Grupa Azoty Zakłady Azotowe „Puławy” S.A., Grupą Azoty „FOSFOR” sp. z o.o. oraz Grupa Azoty Kopalnie i Zakłady Chemiczne Siarki „SIARKOPOL” S.A., w ramach zawieranych pomiędzy PKP CARGO a spółkami umów handlowych. Przedmiotem Umowy będzie świadczenie przez Spółkę na rzecz ww. spółek usług przewozu nawozów i innych artykułów chemicznych w komunikacji krajowej, import i eksport w ilości łącznej 3,44 mln ton w okresie jej obowiązywania, tj. do dnia 31 sierpnia 2024 r. Przewidywana szacunkowa wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wyniesie łącznie 208,50 mln zł netto (256,50 mln zł brutto).

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2022 r.

6. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

6.1.1 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

Ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych i geopolitycznych

- decydujący wpływ koniunktury światowej panującej w otoczeniu makroekonomicznym na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach (ze szczególnym uwzględnieniem Niemiec i innych państw UE. Silny negatywny szok podaży (będący pokłosiem agresji Rosji na Ukrainę) odzwierciedlony w znacznym wzroście cen szeregu surowców na rynkach światowych oraz spowolnienie gospodarcze za granicą w 2023 r. (szczególnie w gospodarce niemieckiej), wpłynie negatywnie na koniunkturę w Polsce. Polska, a zwłaszcza Czechy w konsekwencji silnego zakotwiczenia w światowym łańcuchu dostaw oraz wysoką otwartość gospodarek, silnie odczuwają wszelkie zmiany w zakresie powiązań handlowych, a także poprawę lub pogorszenie warunków makroekonomicznych funkcjonowania na globalnym rynku;
- wysoka niepewność na rynkach finansowych - z uwagi na dużą nieprzewidywalność skutków wojny w Ukrainie oraz perspektyw rozwoju tego konfliktu (w tym wynikających z obustronnie nakładanych sankcji);
- wysoka inflacja stwarzająca warunki dla istotnego spowolnienia gospodarek (a także ryzyko recesji);
- ryzyko kryzysu energetycznego w Europie – nadal możliwe i prawdopodobne są zawirowania na europejskim rynku energii (dotyczy to głównie dostaw gazu, ale dotyczyć będzie także oleju napędowego, który w znacznej mierze jest sprowadzany m.in. z Rosji, co zakończyło się w lutym br. z uwagi na ustanowione sankcje Unii Europejskiej);
- problemy gospodarcze Chin (jako drugiej największej gospodarki świata), wynikające z połączenia problemów na rynku mieszkaniowym z turbulencjami na rynku bankowym, spotęgowane polityką „zero COVID” (która ostatecznie uległa złagodzeniu) rysują możliwość wystąpienia skrajnie różnych scenariuszy, przy czym najbardziej realnym wydaje się stopniowy powrót do wzrostu gospodarczego, który będzie przyczynkiem do wyżek cen surowców (w tym surowców energetycznych, a więc kolejnego globalnego impulsu inflacyjnego);
- ryzyka geopolityczne – poprzez powolne osłabienie wpływu Stanów Zjednoczonych na globalne łańcuchy dostaw i intensyfikację toczącej się wojny handlowej pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami (której jedną z ostatnich odsłon był pakiet ustaw obejmujący m.in. półprzewodniki). Wojna w Ukrainie i sankcje nakładane przez państwa zachodnie oraz część pozostałych państw na Federację Rosyjską i Białoruś, prowadzą do istotnych implikacji gospodarczych dla obydwu stron (w tym głębokiego przemodelowania łańcuchów dostaw) i wiążą się z konkretnymi stratami ekonomicznymi dla firm (choć jednocześnie dla części są szansą na dodatkowy zarobek).
- ryzyko znacznego pogorszenia dynamiki PKB Polski w 2023 r. - na polską gospodarkę będą wpływać m.in.: oczekiwane spowolnienie gospodarcze za granicą, skutki wysokiej inflacji (w postaci podwyższonego kosztu kapitału oraz rosnących kosztów prowadzonej działalności gospodarczej i kosztów produkcji wynikające z rosnących cen materiałów, surowców oraz energii), trwające zawirowania na rynku energii i paliw oraz wstrzymany napływ funduszy europejskich;¹⁰⁷
- podwyższone koszty produkcji i dystrybucji towarów oraz usług wynikające głównie ze wzrostu cen paliw i surowców (co wynika także m.in. z konieczności realizacji polityki klimatycznej), spotęgowane działaniem inflacji, a także ograniczoną dostępnością oraz wysokimi kosztami nabycia komponentów wpływających na rosnące ceny finalne produktów;
- zakaz importu licznej grupy dóbr z Rosji i Białorusi wprowadzony przez Unię Europejską w ramach kolejnych pakietów sankcji (w związku z uczestnictwem tych państw w ataku na Ukrainę), został uzupełniony o limity cenowe na wybrane towary, czego przykładem jest wprowadzony od 5 grudnia 2022 r. limit cenowy na rosyjską ropę. Sankcje obejmują m.in. zakaz przywozu wyrobów z żelaza i stali, od 10 sierpnia obowiązuje zakaz importu węgla do UE (w Polsce zakaz importu wprowadzono już w kwietniu ub.r.), ropy sprowadzanej drogą morską, czy też cementu oraz produktów drzewnych.¹⁰⁸

Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

W 2022 r. Grupa PKP CARGO działała w warunkach dużej niepewności, która związana była z nadal utrzymującą się w skali globalnej pandemią COVID-19 i jej wpływem na gospodarki, lecz przede wszystkim z uwagi na wojnę w Ukrainie oraz jej reperkusje. Czynniki te zostały dodatkowo wzmocnione silnym wpływem wzrostu inflacji i oddziaływały zarówno na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych, jak i na międzynarodową działalność Spółki.

Wojna pomiędzy Rosją a Ukrainą spowodowała znaczny wzrost niepewności, czemu towarzyszył wzrost napięć geopolitycznych, które w wielu przypadkach eskalowały, jednocześnie pogłębiając skalę konfliktów na świecie. Na to wszystko

¹⁰⁷ Narodowy Bank Polski

¹⁰⁸ biznes.gov.pl

nałożył się przedłużający się okres globalnej pandemii COVID-19, a także procesy inflacyjne, które pogłębiły się poprzez kryzys energetyczny. Procesy te w znacznej skali przyczyniły się do wzrostu kosztu pozyskania kapitału, a więc stopniowego wychładzania rozgrzanej globalnej gospodarki, co w konsekwencji może być przyczyną trwałych zmian w światowych łańcuchach dostaw, osłabienia skali globalizacji, a także zmniejszenia potencjału produkcyjnego. Sytuacja związana z konfliktem w Ukrainie jest nadal niestabilna, nadal nieznana jest skala wpływu na gospodarkę, w tym strukturalne zmiany zachodzące w wymianie handlowej. Polska - państwo określane jako „frontowe”, z uwagi na obecność „hubu” logistycznego z wsparciem dla Ukrainy, w sposób szczególny odczuwa konsekwencje tej wojny. Konflikt ten w przypadku niekontrolowanej eskalacji działań stanowi poważne zagrożenie dla kraju, lecz nawet przy utrzymaniu obecnej „temperatury” działań może skutecznie obniżyć tempo aktywności gospodarczej w kraju (z uwagi na wzrost wydatków na zbrojenia, zmniejszenie skali inwestycji, a także potencjalne osłabienie polskiej waluty).

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

negatywny wpływ na rynek węglowy:

- przewidywany stopniowy spadek zużycia węgla energetycznego (tj. stopniowa jego marginalizacja w życiu gospodarczym), zarówno w Polsce, jak i w Czechach. Zmniejszenie znaczenia węgla kamiennego będzie wynikiem dalszego spadku po stronie podażowej (mniejsza produkcja węgla w polskich kopalniach, spadające znaczenie elektrowni opartych na węglu) oraz popytowej (zmiana źródeł ciepła na mniej emisyjne, wymagania dotyczące ograniczenia śladu węglowego dostarczanej energii).¹⁰⁹ „Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce” zakłada stopniowe dalsze zmniejszanie zużycia węgla kamiennego i odchodzenie od węgla w trakcie kolejnych dekad. Zgodnie z założeniami w 2030 r. udział węgla kamiennego w produkcji energii elektrycznej będzie poniżej 56%, a następnie spadnie do poziomu niecałych 28% w 2040 r. Rząd z uwagi na kryzys energetyczny w Europie w 2022 r. zobowiązał się do aktualizacji programu. Wymogi UE dot. zmian gospodarczych w trosce o kwestie środowiskowe (oparte m.in. w koncepcję „Nowego Zielonego Ładu”) są kluczowe dla zmian, które w sposób istotny dotkną przewoźników kolejowych, w szczególności świadczących usługi przewozu węgla kamiennego oraz brunatnego;
- ceny uprawnień do emisji CO₂ - stanowią w energetyce, ciepłownictwie czy innych branżach rosnące obciążenie, wynika to z celowej polityki zmniejszania liczby certyfikatów oraz działań mających na celu poprawę (tj. redukcję) emisyjności;¹¹⁰
- plan likwidacji górnictwa węgla kamiennego w Czechach zakładał, że wydobywanie węgla kamiennego (głównie koksowego) ustanie najpóźniej do końca 2022 r. Z uwagi na trudną sytuację na rynku energetycznym czeski rząd podjął decyzję o przedłużeniu funkcjonowania ostatniej kopalni do końca 2025 r.

negatywny wpływ na rynek hutniczy:

- mocny wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku stali i na wyniki całego sektora hutniczego, którego rozwój zależeć będzie w znacznej mierze od panującej sytuacji. Największą branżą uzależnioną od dostaw stali jest budownictwo (które zużywa 35% stali) oraz sektor automotive (18% zużycia), a więc obszary mocno narażone na wahania koniunktury, która w chwili obecnej ulega stopniowemu pogorszeniu. Przy zjawisku wysokiej inflacji oraz rosnących kosztów energii widoczne jest wyłączenie z eksploatacji kolejnych wielkich pieców w Europie. W sytuacji możliwego scenariusza recesyjnego prawdopodobne są dalsze ograniczenia i spadki produkcji;
- wysoki koszt zakupu surowców, energii i uprawnień do emisji CO₂ – skokowy wręcz wzrost kosztów produkcji stali i wyrobów stalowych, będący konsekwencją wojny w Ukrainie, a także wysokich kosztów praw do emisji, cen energii elektrycznej, gazu oraz koksu może doprowadzić nawet do czasowej nierentowności produkcji hutniczej, z uwagi na trwające spowolnienie gospodarcze na rynkach globalnych, lub wręcz spowodować trwałą utratę potencjału produkcyjnego w Europie, w tym przeniesienie produkcji poza kraje Wspólnoty. Krajowi producenci stali oraz wyrobów stalowych, z uwagi na przede wszystkim wysokie koszty energii nie prowadzą zintensyfikowanej produkcji na potrzeby kraju, poświęcając ten czas na m.in. modernizację posiadanej infrastruktury (podobnie jak dzieje się to w innych państwach Unii Europejskiej), realizując w tym czasie ograniczone ilości kontraktów. Jednocześnie sektor ten w żaden sposób z uwagi na ograniczenie potencjału produkcyjnego (nawet przy wykorzystaniu pełni swych możliwości), nie jest w stanie zapewnić 100% zapotrzebowania rynku krajowego, kluczowym jest import stali i wyrobów stalowych;
- wojna pomiędzy Rosją a Ukrainą doprowadziła do zakłócenia/zerwania łańcuchów dostaw (z Rosji oraz z Ukrainy Polska nabywała m.in. żelazostopy). Trwający konflikt zbrojny generuje również problemy importerów stali. Ukraina i Rosja były kluczowymi dostawcami rudy żelaza do Europy Środkowo-Wschodniej i jednocześnie znaczącymi

¹⁰⁹ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce

¹¹⁰ strefainwestorow.pl

dostawcami dla państw zachodnich. Ukraina odbudowuje eksport rudy, odbywa się to m.in. przez polskie Świnoujście, jednakże funkcjonowanie w gospodarce wojennej nie pozwala na przewrócenie znacznej części potencjału (z uwagi na zniszczenia wojenne, brak energii, problemy z dostawami).¹¹¹

negatywny wpływ na rynek paliw ciekłych i chemikaliów:

- silne skorelowanie działalności branży paliw ciekłych i chemikaliów od zmian koniunktury gospodarczej (dynamika produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych jest zbliżona do tempa wzrostu PKB). Istnieje ryzyko spadku produkcji z uwagi na zachodzące procesy spowolnienia gospodarczego, a więc spadku zapotrzebowania na transport komponentów potrzebnych do produkcji oraz przewozów wyrobów finalnych. Przemysł chemiczny jest jedną z branż, która napędza działalność innych sektorów polskiej gospodarki, w przypadku spadku popytu w skali globalnej, a także w kraju każda z tych grup podmiotów odczuje skutki spowolnienia;
- wysoka niepewność na rynku (wynikająca z działań wojennych w Ukrainie), dalszy rozwój kryzysu energetycznego w Europie, a także występujące zjawisko wysokiej inflacji, napędzają wzrost cen m.in. surowców energetycznych, jednocześnie z uwagi na malejący popyt może spadać na nie zapotrzebowanie;
- wzrost cen i silne wahania na rynku surowców (m.in. gazu, ropy naftowej) – trwa poszukiwanie nowych kierunków dostaw, które uniezależnią gospodarki europejskie od kierunku wschodniego, jednakże proces budowy odpowiedniej infrastruktury oraz nowych łańcuchów dostaw wymaga czasu, natomiast deficyt w zaopatrzeniu jest odczuwalny;
- niepewność na rynku, co do utrzymania pełnej wielkości dostaw gazu (zwłaszcza w przypadku wielkiej chemii, która będzie dotknięta w pierwszej kolejności ewentualnymi konsekwencjami braku dostaw odpowiedniej ilości gazu). Połowa gazu ziemnego zużywanego w Polsce przypada na przemysł, z czego najwięcej zużywa przemysł chemiczny;
- trudna sytuacja dla producentów nawozów - z uwagi na nadal wysokie ceny gazu oraz obawy o jego dostępność w sezonie zimowym, na co nakładają się rosnące koszty produkcji związane m.in. z emisją CO₂ (obecnie ceny gazu mają nawet kilkadziesiąt-procentowy udział w koszcie produkcji nawozów azotowych). Jednakże z uwagi na dopłaty kierowane do rolników (2,6 mld w 2022 r.) możliwe było częściowe odtworzenie wielkości produkcji;¹¹²
- rozbudowa sieci rurociągów (m.in. drugiej nitki Gdańsk - Płock) oraz dążenie do odejścia od paliw kopalnych w transporcie, spowoduje zmniejszenie popytu na kolejowe przewozy paliw ciekłych (w ostatnich latach następuje wręcz wykładniczy przyrost liczny aut elektrycznych w wybranych państwach na świecie, które to w sposób naturalny wypierać będą samochody spalinowe);¹¹³
- transformacja energetyczna, wymagane inwestycje w rozwiązania proekologiczne i dążenie do ograniczenia wykorzystania paliw kopalnych, w tym ich transportu (m.in. wskutek planowanego zakończenia rejestracji pojazdów spalinowych w 2035 r., a także dążenia do „zero emisyjności”).

negatywny wpływ na rynek budowlany:

- brak napływu środków z Funduszu Odbudowy UE tzw. KPO lub ich napływ z dużym opóźnieniem może skutecznie zmniejszyć aktywność branży oraz ograniczyć możliwości inwestycyjne zarówno na poziomie państwa, jak i samorządów. Fundusze te mają za zadanie przyspieszenie rozwoju gospodarczego po pandemii Covid-19 i odbudowę europejskiej gospodarki po kryzysie i są kluczowym czynnikiem wpływającym na ograniczenie potencjału sektora (co zwłaszcza widoczne jest w budownictwie kolejowym);¹¹⁴
- wysoki koszt kapitału oraz zmniejszona dostępność źródeł finansowania, utrzymujące się na wysokim poziomie ceny surowców energetycznych i materiałów budowlanych, a także oczekiwane dalsze obniżenie popytu inwestycyjnego firm (z uwagi na wyhamowanie aktywności gospodarczej w kraju) będzie silnie oddziaływać na cały rynek budowlany, w tym w szczególności na rynek nieruchomości mieszkaniowych. Przy czym ewentualne odbicie gospodarki chińskiej, a także innych gospodarek może przyczynić się do dalszych silnych wzrostów cen surowców i materiałów wykorzystywanych w budownictwie, co może stwarzać zagrożenie dla realizowanych i podpisanych kontraktów w zakresie ich realizacji;
- zapowiedź rządu o zakończeniu wielkich inwestycji drogowych do 2033 r. - w grudniu ub.r. Rada Ministrów przyjęła Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – istotą rządowego planu jest ostateczne zakończenie realizacji wszystkich dużych inwestycji drogowych, co wymagać będzie częściowej zmiany specjalizacji firm i ich podwykonawców z uwagi na zdecydowane ograniczenie środków kierowanych na ten obszar po 2033 r.¹¹⁵

¹¹¹ Edialog.media

¹¹² Agronews.com.pl

¹¹³ Portal WNP.pl, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl

¹¹⁴ gov.pl

¹¹⁵ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

negatywny wpływ na branżę cementową:

- zagrożenie brakiem węgla o odpowiednich parametrach oraz wysoki koszt jego zakupu dla cementowni może skutecznie ograniczać skalę produkcji bieżącej. Branża cementowa w poprzednich latach w 90% wykorzystywała węgiel z polskich kopalń, a 10% pochodziło z Rosji. Z uwagi na problemy polskiego górnictwa w zapewnieniu odpowiedniej ilości węgla, na rynku pojawił się znaczny niedobór, przez co odbiorcy zmuszeni byli do poszukiwania surowca z importu;
- wysokie koszty zakupu uprawnień do emisji CO₂ oraz wzrost kosztów związanych z zakupem surowców i energii w konsekwencji przełoży się na silny wzrost cen cementu na rynku. Cement współuczestniczy w wytworzeniu 8% PKB;¹¹⁶
- wysoki udział źródeł wysokoemisyjnych w produkcji energii elektrycznej w Polsce oraz wysoki udział energii w koszcie produkcji cementu, a także rosnące ceny prądu spowodują dalszy wzrost udziału kosztu energii elektrycznej w koszcie produkcji cementu (co spowoduje spadek konkurencyjności krajowych producentów, wzrost stawek na rynku i obniżenie opłacalności inwestycji na terenie Polski). Wpłynie to negatywnie na tempo rozwoju branży oraz pośrednio także na inne sektory polskiej gospodarki.¹¹⁷

negatywny wpływ na branżę sprzętową i maszynową:

- problem wysokich cen energii, surowców i komponentów oraz konieczność pozyskania nowych kierunków dostaw (z uwagi na zaburzenia w łańcuchach dostaw oraz trwającą wojnę), w powiązaniu ze spadkiem inwestycji (wynikającym z wysokiej inflacji) wpływa negatywnie na możliwości produkcyjne branży.

negatywny wpływ na branżę papierniczą i drzewną:

- rosnące ceny energii oraz skokowy wzrost cen surowców (drewna, masy celulozowej, makulatury) oraz problemy z ich dostępnością (wynikające m.in. ze zmiany polityki sprzedaży drewna przez Lasy Państwowe), prowadzi do ograniczenia skali produkcji w tym obszarze, a także silnego wzrostu cen produktów;
- zakaz importu m.in. surowca drzewnego, tarcicy, a także wyrobów z drewna z Białorusi wprowadzony w reakcji na poparcie udzielone przez ten kraj w agresji Rosji na Ukrainę przez Unię Europejską w ramach jednych z pierwszych pakietów sankcji ogranicza możliwości produkcyjne wielu polskich firm z branży (w tym także producentów pelletu oraz dostawców zrębki drzewnej), zwłaszcza z uwagi na fakt, że Białoruś w ostatnich latach była jednym z największych zagranicznych dostawców drewna do Polski z uwagi na bliskość geograficzną i lokalizację polskich zakładów produkcyjnych.

negatywny wpływ na branżę intermodalną:

- konflikt zbrojny w Ukrainie silnie wpłynął na zmianę globalnej logistyki, w tym zwłaszcza kolejowych szlaków transportowych łączących Unię Europejską z Azją. Osłabieniu uległa pozycja Polski, jako kraju tranzytowego dla przewozów z Dalekiego Wschodu. Choć przewozy są realizowane, to kilkudziesięcioprocentowy ich spadek mocno wpływa na podmioty wyspecjalizowane w tym rynku, które musiały poszukać innych alternatyw, jak transport morski lub lotniczy. Samo ograniczenie (wynikające z problemów z ubezpieczeniem przewożonych ładunków) może generować potencjalnie groźne skutki dla przewozów intermodalnych przez terytorium naszego kraju, w postaci powstania alternatywnych szlaków kolejowych wobec „Nowego Jedwabnego Szlaku” z pominięciem Rosji (ale także i Polski) na rzecz przewozów na południu Europy. Z danych pojawiających się na rynku w 2022 r. spadek przewozów sięgał okresowo nawet 50% (co wynikało także w dużej mierze z licznych „lockdownów” w Chinach i zamykania kolejnych centrów produkcyjnych);
- z uwagi na wspieranie rozwoju transportu intermodalnego i uzupełnianie go przez przedsiębiorstwa z sektora drogowego, groźny dla prawidłowego funkcjonowania segmentu może okazać się problematyczny dla transportu samochodowego brak kierowców spowodowany wyjazdem pracowników z Ukrainy (co wynika ze struktury wiekowej tej grupy zawodowej oraz brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej ilości pracowników na rynku pracy).¹¹⁸

negatywny wpływ na branżę motoryzacyjną:

- pandemia COVID-19 wywarła znaczny wpływ na przemysł motoryzacyjny, zarówno w skali poszczególnych państw, jak i w skali świata, co wynikało z ograniczeń w łańcuchach dostaw, w tym ograniczeń skali produkcji (liczne lockdowny), a także brak odpowiedniej liczby pracowników dokonujących przładunków, bądź dalszego przewozu

¹¹⁶ WNP

¹¹⁷ Polskicement.pl

¹¹⁸ portalsamorzadowy.pl, WNP

do miejsc docelowych. Skutki pandemii COVID-19 wciąż jednak hamują globalną branżę motoryzacyjną, która nadal cierpi przez zakłócenia łańcuchów, co wynika m.in. z polityki „zero covid” forsowanej i ostatecznie zarzuconej po protestach przez Chiny;

- duży wpływ na logistykę dostaw miały skutki wojny w Ukrainie w postaci drastycznie drożejących surowców, których cena obecnie powraca powoli do stanu przed agresji (np. pallad wykorzystywany do produkcji katalizatorów, który podrożał z powodu sankcji nałożonych na Rosję). Ukraina była dostawcą licznych elementów i części dla producentów samochodów na rynku europejskim, co zmusiło ich do przemodelowania źródeł zaopatrzenia (problemy z produkcją z tego tytułu odczuwalne były m.in. przez czeską Skodę). Także 70% światowej produkcji gazu neonowego pochodziło z tego kraju, a gaz ten jest niezwykle ważny przy produkcji półprzewodników, których brak skutecznie zahamował produkcję w ubiegłych latach.

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- wzrost liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe: zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 116 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 30 stycznia 2023 r.).¹¹⁹ Zaliczają się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.¹²⁰ W ostatnich latach walka konkurencyjna na krajowym rynku nasila się, z uwagi na rosnącą ilość podmiotów na rynku, w 2022 r. Urząd Transportu Kolejowego wydał 10 nowych licencji dla przewoźników kolejowych;¹²¹
- spadek liczby lokomotyw i wagonów: Przewoźnicy kolejowi ograniczają co roku ilość dostępnych lokomotyw, a także liczebność wagonów. Wynika, to z wycofywania z eksploatacji najstarszych i najbardziej nieefektywnych konstrukcji, które w dużej mierze nie spełniają już wymagań rynkowych i często generują wysokie koszty związane z eksploatacją oraz naprawami. Wymiana taboru z uwagi na wysokie ceny jednostkowe jest procesem kosztochłonnym, a także wymaga realizacji przez jednego z nielicznych producentów taboru, którzy realizują zamówienia w kolejnych latach, tj. nie występuje zazwyczaj tabor dostępny od ręki. Z uwagi na powyższe przewoźnicy starannie optymalizacją struktury posiadanych lokomotyw i wagonów. Dodatkowo z uwagi na rosnące wymagania dotyczące taboru zarówno środowiskowe, jak i wynikające z ekonomiki użytkowania (konieczność instalacji kompozytowych wstawek, automatycznych sprzęgów, dostosowania pojazdów do nowych systemów kierowania ruchem), spółki kolejowe realizują prace modernizacyjne dzięki środkom z Unii Europejskiej, a także zbywają nieużyteczne aktywa;
- spadek zatrudnienia w sektorze przewozów towarowych: po spadku zatrudnienia w 2021 r. (który wyniósł 3,6% r/r), rok 2022 r., a także lata kolejne przyniosą odejście kolejnych specjalistów z rynku, a zwiększający się udział starszych grup wiekowych może doprowadzić do istotnych luk w zatrudnieniu w kluczowych dla ruchu towarowego obszarach;¹²²
- ryzyko znacznego wzrostu cen oleju napędowego, z uwagi na obowiązujące od lutego 2022 r. sankcje na Rosję może wpływać na wzrost cen w całej gospodarce, a więc także na zarówno transport kolejowy, jak i transport samochodowy znacząco zwiększając koszty funkcjonowania (co zwłaszcza może uderzyć w transport intermodalny);
- zwiększanie skali działalności przez działające podmioty: konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą szeroki zakres usług przewozowych i okołoprzewozowych, m.in. realizując transporty węgla i koks, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, paliw płynnych czy też chemikaliów. Jedynie niektóre z podmiotów podejmują się także przewozów w ruchu rozproszonym (tj. pojedyncze lub kilka wagonów łączonych w specjalne pociągi operatorskie) oraz przewozów nadzwyczajnych (m.in. towarów przekraczających skrajnię, czy też wymagających wagonów z zagłębioną podłogą). Znaczna część podmiotów na rynku oferuje również usługi związane z kompleksową obsługą spedycyjno-logistyczną (które realizują samodzielnie lub przy wykorzystaniu podwykonawców), w tym organizuje kursowanie regularnych pociągów operatorskich (z uwagi na wzrost znaczenia przewozów na rynku intermodalnym).¹²³

Głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i podmiot dominujący na rynku), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, koncentrujący działalność w segmencie przewozów intermodalnych w obszarze Trójmorza), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo), ORLEN Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw, stanowi część Grupy PKN

¹¹⁹ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 14 grudnia 2022 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

¹²⁰ Urząd Transportu Kolejowego

¹²¹ Urząd Transportu Kolejowego

¹²² Urząd Transportu Kolejowego

¹²³ UTK

Orlen), LOKORAIL oraz IDS CARGO.¹²⁴ Analogicznie jak w przypadku rynku polskiego, usługi świadczone przez konkurencyjnych operatorów obejmują wszystkie główne segmenty rynku towarowych przewozów kolejowych: paliwa stałe, materiały budowlane, paliwa płynne, chemikalia czy kontenery (intermodal). W ostatnich kwartałach także w Czechach widoczny jest trend stopniowej decentralizacji rynku przewozów (sumaryczny udział rynkowych drobnych spółek stopniowo zwiększa się);¹²⁵

Z uwagi na silną konkurencję, zarówno na polskim i czeskim rynku przewozu towarów koleją, Grupa PKP CARGO podejmuje kroki zmierzające do poprawy jakości oferowanych usług, kompleksowego zakresu oferty przewozowej (m.in. poprzez zakup wyspecjalizowanego taboru, współpracę z lokalnymi operatorami czy wprowadzenie nowych rozwiązań w ofercie handlowej – jak m.in. realizacja pociągów operatorskich), a także dalsze doskonalenie i uzupełnianie usług logistycznych dla zróżnicowanego grona klientów (jak oferta własnych przewozów samochodowych).

Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Zarówno w Polsce, jak i w Czechach trwające prace na infrastrukturze torowej istotnie wpływają na przepustowość tras, co w przypadku kumulacji modernizacji i remontów głównych korytarzy i tras jest dla transportu kolejowego głównym czynnikiem ryzyka wydłużenia czasu transportu, co wiąże się ze wzrostem kosztu transportu i obniżeniem jakości świadczonych usług; rosnące znaczenie niskoemisyjnego kolejowego transportu pasażerskiego oraz zwiększanie częstotliwości przewozów pasażerskich może skutecznie blokować możliwość dalszego rozwoju przewozów towarów koleją.

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

Tendencja wzrostowa udziału w rynku transportu drogowego kosztem utraty udziałów przez m.in. transport kolejowy. Kluczową rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych pełni transport drogowy, który w ostatnich latach przejmując praktycznie większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej. Transport drogowy jest głównym beneficjentem zwiększenia się masy ładunków, co stanowi jednocześnie istotne zagrożenie na rozwoju innych form transportu, w tym transportu kolejowego (może prowadzić do jego marginalizacji w życiu gospodarczym, z uwagi na zbliżające się odejście od węgla oraz zakończenie wielkich inwestycji w infrastrukturę drogową).¹²⁶

Stały wzrost znaczenia drogowego transportu towarów jest wynikiem istniejących oraz pogłębiających się przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.:

- niskie bariery wejścia (łatwość pozyskania środków transportu m.in. w formie leasingu, a także ich szeroki wybór) oraz nieznaczne koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności;
- wzrastające dysproporcje w cenach źródeł energii transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego). Ceny prądu dynamicznie wzrosły nawet kilkakrotnie i utrzymują się na wysokim poziomie, a cena paliwa, która jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego nie rosła w takiej skali. W tym przypadku, dla wyrównania warunków funkcjonowania na rynku kolei z transportem samochodowym, konieczne jest wyrównanie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i infrastruktury dróg publicznych (zwłaszcza w zakresie opłaty za kilometr pokonanej trasy), bądź też obniżenie stawek dla przewoźników kolejowych, jako formy premii za realizację czystego transportu (co wymagałoby zapewnienia innych form finansowania PKP PLK S.A.);
- dobrze rozwinięta sieć drogowa, dzięki m.in. wykorzystaniu środków unijnych (w tym najbardziej sprzyjające szybkiemu przemieszczaniu ładunków autostrady i drogi ekspresowe) w Polsce i Czechach;
- niewielki koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (nieznaczny udział dróg na których obowiązują opłaty w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce);
- możliwość stosunkowo łatwego adaptowania się do zmieniającego się wolumenu przewozu, a dodatkowo obsługa zarówno relacji krótko-, jak i długodystansowych (transport drogowy z reguły pozostaje rentowny już nawet przy niskim wolumenie transportowanych towarów – z uwagi na niewielkie koszty stałe). Dzięki niskiemu kosztowi wejścia, a także wysokiej elastyczności transport ten opłacalny jest również na krótkich dystansach, co czysto biznesowo jest trudne do osiągnięcia dla innych gałęzi transportu;
- zasadniczo wyższa w porównaniu z transportem kolejowym średnia prędkość transportu towarów, a co więcej możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door.

¹²⁴ SŻDC

¹²⁵ SŻDC

¹²⁶ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

Ryzyko wysokiej zależności bazy klientów od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych i działających w nich podmiotów gospodarczych, a także zmian strukturalnych w działalności kluczowych klientów

Znaczna ilość umów zakontraktowanych przez Grupę PKP CARGO cechuje długoterminowy charakter oraz odnawialność. Wynika to z konieczności zapewnienia przewozu dużych wolumenów towarów masowych, tj. węgla kamiennego, kruszyw, metali czy rud, a jednocześnie powiązanie tych przewozów z odpowiednimi zasobami taboru czy też zasobami ludzkimi. Ma to na celu odpowiednie zaplanowanie „potoku” przewozów, a jednocześnie pewność kontrahentów, co do możliwości realizacji kontraktów. Wszelkie zmiany w zakresie kierunków przewozu, ilości dostępnych towarów czy też zmiany wymagań, co do sposobu obsługi (w tym kumulacje pracy przewozowej w krótkim okresie) mogą negatywnie wpływać na zdolności przewozowe, a jednocześnie na poziom wypełnienia kontraktów.

Zaobserwowane na rynku zjawisko zwiększenia przewozów przez wybrane spółki wyspecjalizowane i pozyskiwanie przez nie przewozów spoza swojego segmentu docelowego mogą negatywnie wpływać na wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym przez Grupę PKP CARGO), w tym zwłaszcza w przypadku silnego spowolnienia gospodarczego, czy też potencjalnej recesji w państwach, z którymi Polska prowadzi intensywną wymianę handlową (zwłaszcza dotyczy to państw sąsiednich).

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Spółce właściwie zarządzane. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby osób, posiadających wymagane kompetencje, co sprzyja realizacji celów biznesowych.

W 2022 r. program adaptacyjny, realizowany był w formie stacjonarnej lub zdalnej (on line) - zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami różnych grup stanowisk: pracowników administracyjnych, pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych niż administracyjne oraz kadry menedżerskiej. Starannie dobrany program przygotowania zawodowego miał na celu jak najszybsze wdrożenie pracownika do organizacji, zapoznanie z obowiązkami, pomoc w przystosowaniu do środowiska pracy, co miało wpływ na efektywność wykonywanych prac i minimalizowało ryzyko fluktuacji pracowników. Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Cel ten został osiągnięty poprzez obligatoryjne szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego było nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu. W 2022 r. w Spółce realizowane były szkolenia w formie stacjonarnej oraz e-learningu. Platforma szkoleniowa umożliwia szybką i bezpieczną dystrybucję wiedzy do wyselekcjonowanej grupy osób, jak również do dowolnej liczby pracowników.

W 2022 r. kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje w zakresie budowania relacji oraz komunikacji w zespole jak również rozwijające umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się zarówno w formie stacjonarnej jak i zdalnej (on-line).

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

W związku z zawarciem w dniu 24 stycznia 2023 r. porozumienia w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego, wszczętego pismem z 1 marca 2022 r. pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna, w dacie sporządzenia raportu brak ryzyka wszczęcia sporu zbiorowego oraz przeprowadzenia strajków.

Ryzyko wzrostu płac

W związku z zawarciem w dniu 24 stycznia 2023 r. porozumienia, które zakłada przyznanie pracownikom Spółki podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 stycznia 2023 r. w ocenie Spółki, na dzień publikacji raportu, nie istnieje ryzyko wzrostu płac. W przypadku spółek zależnych takie ryzyko również nie zostało zidentyfikowane.

Ryzyko związane z wojną w Ukrainie

Wojna bezpośrednio za wschodnią granicą Polski wpływa na szereg aspektów działalności Grupy PKP CARGO. Spółki Grupy monitorują możliwe skutki zagrożeń i niepewności rynku z których do najpoważniejszych należą:

- osłabienie dynamiki PKB w Polsce i Europie skutkujące zmniejszeniem aktywności gospodarczej a co za tym idzie spadkiem wielkości przewozów towarowych
- ryzyko trwałych zjawisk inflacyjnych i utrzymaniem lub dalszym wzrostem stóp procentowych
- ryzyko cenowej niestabilności na rynku surowców, kosztów energii elektrycznej i paliw
- dalsze wyhamowanie rynku przewozów intermodalnych na kierunku wschód – zachód w tym na Nowym Jedwabnym Szlaku
- negatywny wpływ zaburzeń łańcuchów logistycznych na wiele branż istotnych z punktu widzenia przychodów Grupy (hutnictwo, budownictwo, rynek motoryzacyjny w Czechach)

- wyzwania logistyczne związane ze zmianą dominujących kierunków transportowych i optymalnym wykorzystaniem taboru

Grupa PKP CARGO analizuje na bieżąco wpływ wojny i jej potencjalnych skutków na działalność zarówno przewozową, jak i szeroko rozumianą działalność około-przewozową, podejmując stosowne działania korygujące.

Ryzyko związane z COVID-19

- dalszy rozwój pandemii – w skali globalnej epidemia stale zbiera swoje żniwo, WHO nadal nie ogłasza zakończenia pandemii odnotowując liczne zakażenia we wszystkich regionach świata. Otwarcie Chin tj. „zerwanie z polityką „zero COVID” może wpłynąć na pojawienie się nowych odmian wirusa, z uwagi na fakt braku wyrobionej odporności u znacznej części populacji, a także pojawiających się informacji o niskiej wartości medycznej lokalnych szczepionek, co może wpłynąć na pojawienie się nowych mutacji wirusa COVID-19 (potencjalnie bardziej zakaźnych, bądź też odpornych na działanie dotychczasowych szczepionek). Pojawienie się takich wariantów może wymusić ponowne zaostreżenie uprzednio poluzowanych bądź zniesionych restrykcji w Europie;
- ryzyko związane z wahaniami produkcji przemysłu segmentów kluczowych z punktu widzenia transportu kolejowego (np. ograniczenia w segmencie automotive występujące z uwagi na kontynuację zawirowań na rynku półprzewodników, w tym także na silne restrykcje w państwach azjatyckich);
- ryzyko trwałych przetasowań w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, czy też zmian popytu na wyroby przemysłowe w kraju i za granicą;
- ugruntowanie wywołanych przez pandemię COVID-19 zmian zachowań ekonomicznych ludności (m.in. ograniczenie chęci do przemieszczania się), których rezultatem może być np. stałe zmniejszenie popytu na pewne rodzaje towarów czy usług;¹²⁷
- ryzyko ewentualnej niemożności utrzymania skali i poziomu usług dla klientów.

Stan zagrożenia epidemicznego spowodował kumulację liczby pracowników, którzy po jego odwołaniu będą musieli w krótkim okresie czasu przystąpić do wykonania badań okresowych. A z uwagi na ograniczone możliwości przeprowadzania tych badań przez przychodnię Kolejowej Medycyny Pracy istnieje ryzyko nieterminowej ich realizacji.

W PKP CARGO S.A. liczba pracowników bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych pojazdów kolejowych, którzy wykonują swoje obowiązki korzystając z ustawowego wydłużenia badań lekarskich jest znacząca. Średni czas oczekiwania na wykonanie badań, jest zróżnicowany i w zależności od lokalizacji kształtuje się od 1 nawet do kilku miesięcy. Dodatkowo brak lekarzy orzeczników i tym samym kierowanie pracowników do innych placówek w celu ukończenia badań wpływa na wydłużenie czasu ich wykonania.

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 2022 r. płynność Grupy utrzymywała się na stabilnym poziomie. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym. Informacja o niewykorzystanych na dzień 31 grudnia 2022 r. liniach kredytowych została przedstawiona w [nocie 4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia](#) do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2022 r. Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2022 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe - walutowe

Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi. 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.

¹²⁷ Narodowy Bank Polski

Grupa narażona była w 2022r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat. Z tytułu wyceny bilansowej należności i części zobowiązań krótkoterminowych i długoterminowych wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów. Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających. Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Spółka Dominująca dla wszystkich kredytów w EUR i transakcji Forward stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę Dominującą. Szczegóły zostały przedstawione w [Nocie 6.2 SSF](#).

Ryzyko stopy procentowej

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W 2022 r. 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 2022 r. odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR O/N, 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 uruchamianie są procedury windykacji. Koncentracja ryzyka związanego z należnościami z tytułu dostaw i usług jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki. Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Spółka przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych /ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, kaucji oraz weksli. Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Grupa lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym. Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

6.1.2 Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO S.A. odbywa się z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych, które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. W 2022 r. Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe - głównie kredyty inwestycyjne w EUR. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

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

Na dzień 31 grudnia 2022 r. sytuacja płynnościowa Grupy PKP CARGO znajdowała się na stabilnym poziomie zapewniającym ciągłość operacyjną i przewozową prowadzonej działalności. W zakresie zapewnienia bieżącej płynności Grupa podejmuje

działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej (kredyty w rachunku bieżącym oraz umowy cash pool). W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

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

Sytuacja gospodarcza

Niezmiennie największy udział w przewozach Grupy PKP CARGO miały ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne oraz paliwa ciekłe. Koniunktura gospodarcza na powyższe surowce (m.in. w energetyce, budownictwie, czy sektorze hutniczym) wpływała na popyt na kolejowe usługi transportowe, co w konsekwencji przekładało się na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO. W 2022 r. wolumen produkcji przemysłowej w Polsce wzrósł o 10,2% r/r (wobec +14,8% r/r w 2021 r.). Choć produkcja przemysłowa (w tym zwłaszcza przetwórstwo przemysłowe) pozostała stosunkowo odporna na negatywne zjawiska w gospodarce i pełniła rolę stabilizatora, to wpływ otoczenia wymusił obniżenie poziomu aktywności w przemyśle z uwagi na szereg czynników krajowych, jak i globalnych (kluczowymi była inflacja, spadek popytu oraz wzrost kosztów energii). Pomimo wciąż stosunkowo dobrej koniunktury, widoczne było stopniowe obniżanie wzrostu dynamiki produkcji, co wynikało ze spadku ilości nowych zamówień, a także wyraźnego hamowania w wymianie międzynarodowej. Wpływ czynników zewnętrznych oraz droga powrotu na ścieżkę wzrostu polskiej i czeskiej gospodarki będą głównymi determinantami ewentualnej skali spadku oraz tempa powrotu wzrostu dynamiki produkcji przemysłowej, a w konsekwencji skali przewozów realizowanych przez Spółkę z Grupy PKP CARGO w perspektywie kolejnych kwartałów.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych

Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu będzie najważniejszym dla Grupy PKP CARGO sektorem gospodarki. Koniunktura w sektorze nieprzerwanie będzie wpływać na wielkość przewozów oraz rynku transportu towarowego. W dłuższej perspektywie obserwowana jest tendencja wykorzystania bardziej efektywnych źródeł energii, jak gaz i zielona energia, więc patrząc z perspektywy dekady - zapotrzebowanie na węgiel będzie systematycznie spadać. Mimo tego, przewozy węgla w dalszym ciągu będą stanowić podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu, będzie oddziaływać na osiągnięte przez Spółkę i Grupę wyniki i udziały w rynku. W 2022 roku zmianie uległ dominujący kierunek dystrybucji - przewozy z punktów granicznych z Rosją (obwód kaliningradzki), Białorusią czy Ukrainą zajmuje transport z portów morskich i gazoportu w głąb kraju.

Sytuacja na rynku surowców i kruszyw

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

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

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

Infrastruktura kolejowa

W perspektywie roku 2023 przewiduje się utrzymanie ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych na poziomie roku 2022 m.in. z powodu przesunięcia terminów modernizacji infrastruktury kolejowej planowanych w końcowym etapie realizacji Krajowego Programu Kolejowego. W dniu 28 listopada 2022 r. została zawarta Umowa z PKP PLK S.A. obowiązująca w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 9 grudnia 2023 r. Przewidywana wartość w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 555,8 mln zł netto (683,6 mln zł brutto).

Regulacje techniczne dotyczące taboru

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

Prowadzenie dialogu społecznego

Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wpływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego. Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy.

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

Strategia Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023

Strategia Grupy PKP CARGO została opracowana na lata 2019 – 2023. Jednak z uwagi na bardzo istotne zmiany w otoczeniu społecznym, rynkowym, geopolitycznym które zaszły w latach 2020-2022, wystąpiła pilna potrzeba aktualizacji obowiązującej strategii. W 2022 r. została przyjęta „Rewizja strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023”. W dokumencie Rewizji strategii skoncentrowano się na roku 2023 oraz przygotowaniu punktu wyjściowego dla opracowania Wieloletniego Planu Rozwoju Grupy PKP CARGO na lata 2024 – 2028.

W ramach „Rewizji strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023” potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy.

Wizja Środkowoeuropejski lider w przewozach kolejowych dzięki uzyskaniu dominującej pozycji w obszarze „Trójmorza” i na Nowym Jedwabnym Szlaku.

Misja Realizowanie kompleksowej usługi logistycznej na rynku przewozów towarowych i usług intermodalnych dającej pozycję pierwszego wyboru.

Zmodyfikowane zostały cele strategiczne

- ✓ Pozycja nr 1 w obszarze „Trójmorza” i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmacnianie pozycji w latach 2023 – 2038.
- ✓ 50% udział w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 r. mierzony pracą przewozową.

W sposobie realizacji celów strategicznych został położony większy nacisk na rozwój organiczny Grupy. W ramach rozwoju organicznego Grupy przyjęto ambitny cel odbudowy udziału w rynku krajowym do 2027 r. Spółka nie wyklucza akwizycji zwiększających udział w rynkach, jednak jest to uzależnione od rozwoju sytuacji geopolitycznej i gospodarczej. W celu osiągnięcia założonych parametrów skoncentrowano się na trzech filarach wzrostu:

FILARY ROZWOJU

Kluczowe kierunki zmian



W Grupie Kapitałowej PKP CARGO działania są ukierunkowane na zbudowanie szerokiego zakresu usług logistycznych obejmującego usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz usługami wspomagającymi. Kierunkiem jest coraz głębsza cyfryzacja dająca większe możliwości kompleksowej obsługi i dotarcia do klienta. Istotnym elementem tego modelu działania jest możliwość wykorzystania własnych terminali przeładunkowych, które są unowocześniane oraz budowane nowe (np. Terminal intermodalny w Karsznicach). Także procesy związane z przewozami są doskonalone w zakresie planowanych zmian w organizacji jak i wdrożenia rozwiązań informatycznych. Dla efektywności przewozów istotnym elementem będzie systematyczne unowocześnianie i profilowanie pod planowany rozwój posiadanego taboru kolejowego, w tym lokomotyw wielosystemowych. Spoiwem tych działań jest oparcie się na strukturze obejmującej sześć linii biznesowych, wykorzystujących unikalne kompetencje spółek Grupy Kapitałowej i podział geograficzny działalności:

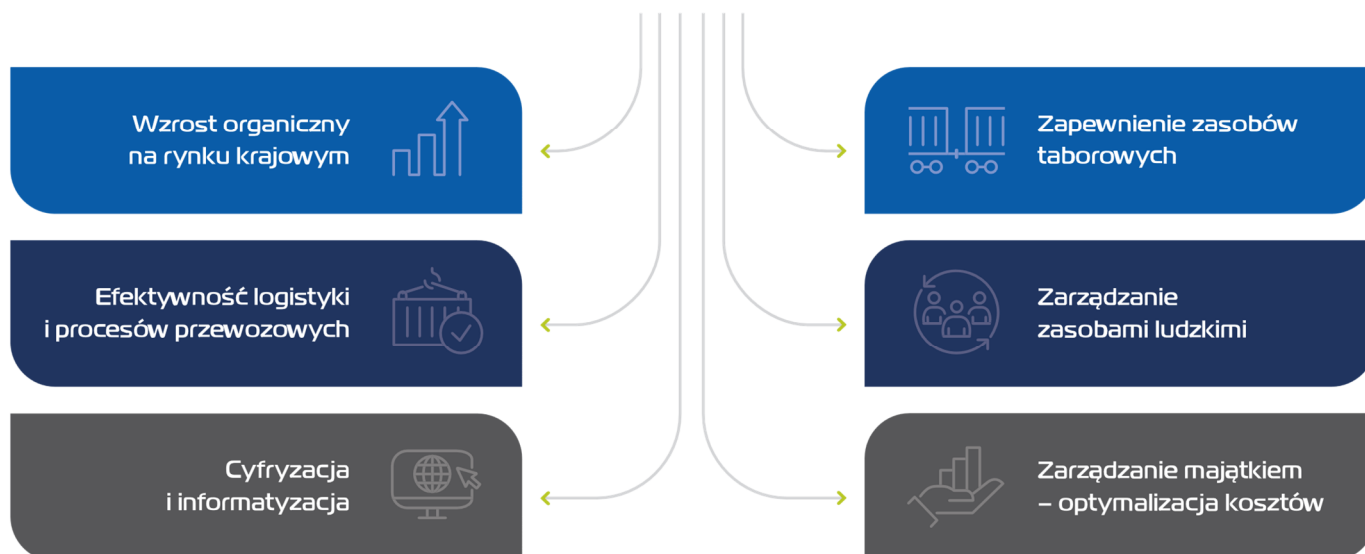


Trwają dalsze prace porządkujące podział linii biznesowych w zakresie podwyższenia efektywności procesów przebiegających wzdłuż linii, wykorzystania powstałych synergii i obniżenia kosztów funkcjonowania.

W ramach dokumentu Rewizji strategii wyodrębniono najważniejsze inicjatywy strategiczne na których będą koncentrowane siły i środki:

FILARY ROZWOJU

Inicjatywy strategiczne pierwszego priorytetu



Powyższe inicjatywy strategiczne w części stanowią kontynuację i dalsze rozwinięcie prowadzonych już wcześniej działań. Inicjatywy są ukierunkowane na silne wzmocnienie wewnętrzne PKP CARGO tak aby w kolejnych latach Spółka mogła z powodzeniem odzyskiwać udziały na rynku krajowym jak i przewodzić w budowie efektywnej logistyki w obszarze „Trójmorza”.

7. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

7.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

7.1.1 Relacje Inwestorskie

PKP CARGO S.A. jako spółka publiczna, notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie prowadzi działania komunikacyjne mające na celu przedstawienie rzetelnego obrazu Spółki. Priorytetem komunikacji w ramach utrzymywanych relacji inwestorskich jest prezentowanie inwestorom rzetelnego obrazu Spółki, w tym jej sytuacji finansowej oraz zapewnienie równego dostępu do informacji wszystkim uczestnikom rynku.

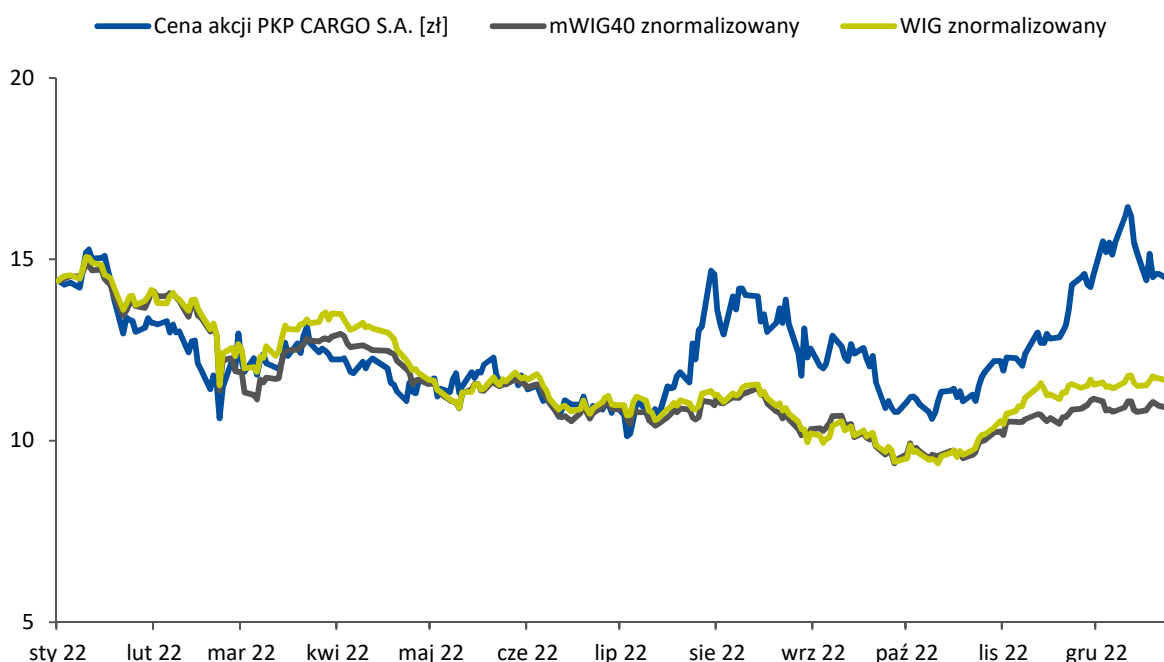
Początkiem roku Spółka w niewielkim stopniu komunikowała się z rynkiem, natomiast w drugiej połowie 2022 r. w ramach prowadzonych działań odbyły się spotkania z uczestnikami rynku kapitałowego, w tym m.in. zorganizowano dwie konferencje podsumowujące wyniki finansowe oraz spotkania indywidualne z przedstawicielami rynku.

Ponadto, Spółka udostępnia interesariuszom korporacyjną stronę internetową, w ramach której funkcjonuje profesjonalny serwis relacji inwestorskich, prowadzony i aktualizowany w dwóch językach – polskim i angielskim, celem zapewnienia dostępu do informacji zarówno polskim jak i zagranicznym uczestnikom rynku.

W ramach efektywnej komunikacji, Spółka przygotowuje również dodatkowe materiały, które zamieszcza w sekcji dedykowanej relacjom inwestorskim. Są to m.in. fact sheet, prezentacje inwestorskie, podstawowe dane finansowe i operacyjne z poszczególnych kwartałów.

W przyjętych działaniach zespołu Relacji Inwestorskich na 2023 r. Spółka planuje szeroką komunikację z rynkiem oraz udział w konferencjach krajowych oraz zagranicznych. Przyjęta strategia dla Relacji Inwestorskich w PKP CARGO zakłada wyjście z informacją do inwestorów indywidualnych oraz organizację Dnia Inwestora. Zależy nam na tym aby prowadzić transparentną i otwartą komunikację, z uczestnikami rynku zarówno krajowymi jak i zagranicznymi.

Rysunek 30 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2022 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 27 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2022 r.

Data wydania/aktualizacji	Rekomendacja	Cena docelowa (zł)	Cena w dniu wydania (zł)	Instytucja
14 listopada 2022 r.	Trzymaj	12,40	12,07	Santander Biuro Maklerskie
29 listopada 2022 r.	Trzymaj	15,60	14,50	PKO BP Securities.

Źródło: Opracowanie własne.

W 2022 r., pomiędzy 3 stycznia a 30 grudnia 2022 r., kurs akcji PKP CARGO S.A. wzrósł z 14,40 zł do 14,50 zł (+0,7%). Najniższa cena akcji została zanotowana w dniu 5 lipca 2022 r. (10,13 zł) a najwyższa dnia 14 grudnia 2022 r. (16,20 zł). Indeks WIG spadł w 2022 r. o 18,0%, a indeks mWIG40 o 22,8%. Na przestrzeni roku kurs akcji spółki PKP CARGO zachowywał się stabilnie z tendencją zniżkową w pierwszym półroczu 2022 r. i zwyżkową w drugim półroczu 2022 r.

Akcje PKP CARGO S.A. wchodzą w skład najważniejszych indeksów dla spółek notowanych na rynku regulowanym prowadzonym przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie, tj. WIG, mWIG40, WIG-Poland oraz WIG-ESG. Ponadto, akcje Spółki uczestniczą w indeksie STOXX® Global Total Market.

Głównym akcjonariuszem w PKP CARGO S.A. pozostają Polskie Koleje Państwowe S.A. posiadające 33,01% udziałów w akcjonariacie. Działalność PKP S.A. koncentruje się na dwóch obszarach działalności: zarządzania majątkiem oraz nadzoru właścicielskiego nad spółkami z Grupy PKP. W obszarze sprawowania kontroli nad spółkami, szczególna uwaga skierowana jest na efektywny nadzór w celu zapewnienia najwyższej jakości obsługi transportowo – logistycznej pasażerów i towarów. Polskie Koleje Państwowe S.A. są spółką dominującą w Grupie PKP, która od 2022 r. funkcjonuje na zasadach holdingu. Jedynym akcjonariuszem PKP S.A. jest Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego ds. transportu. W 2021 r. spółka PKP S.A. jako samodzielny podmiot osiągnęła zysk netto około 74 mln zł.

7.1.2 Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

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

7.1.3 Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

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

7.1.4 Nabycie akcji własnych

W 2022 r. PKP CARGO S.A. nie przeprowadziła skupu/sprzedaży akcji własnych.

7.1.5 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

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

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

7.1.6 Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką na dzień przekazania raportu

Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby zarządzającej	Wartość nominalna akcji
	stan na dzień przekazania raportu	stan na dzień przekazania raportu [zł]
Dariusz Seliga	0	0
Jacek Rutkowski	0	0
Marek Olkiewicz	0	0
Maciej Jankiewicz	0	0
Zenon Kozendra	46	2 300

Źródło: Opracowanie własne.

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę na dzień przekazania raportu

Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej stan na dzień przekazania raportu	Wartość nominalna akcji stan na dzień przekazania raportu [zł]
Władysław Szczepkowski	0	0
Andrzej Leszczyński	0	0
Henryk Grymel	70	3 500
Tomasz Pietrek	46	2 300
Marek Ryszka	0	0
Paweł Sosnowski	0	0
Jarosław Stawiarski	0	0
Jarosław Ślepaczuk	0	0
Michał Wnorowski	0	0
Izabela Wojtyczka	0	0
Grzegorz Dostatni	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z wiedzą Spółki, osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31 grudnia 2022 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

7.1.7 Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 29 czerwca 2022 r., Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę Nr 5/2022 w sprawie pokrycia straty netto wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2021 r. sporządzonym zgodnie z MSSF UE. W związku z wykazaną stratą wniosek o wypłatę dywidendy stał się bezprzedmiotowy.

7.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2022 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

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

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

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w pozostałych rezerwach ([Nota 5.10 SSF](#)) oraz zobowiązaniach warunkowych ([Nota 7.3 SSF](#)).

7.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W 2022 r. PKP CARGO S.A. podjęła współpracę z DB i przeprowadziła w Polsce testy pociągu testowego wyposażonego w sprzęt automatyczne DAC (Digital Automatic Coupling), które umożliwiają cyfryzację i automatyzację przewozów. Testy zostały przeprowadzone w kluczowych dla spółki obszarach tj. operacji na stacjach rozrządowych, przewozów materiałów masowych oraz operacji na wywrotnicach węgla energetycznego.

7.5. Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń

7.5.1 Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń

W PKP CARGO S.A. zasady wynagradzania ustalane są zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce. Na system wynagrodzeń składają się:

- Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. (ZUZP),
- Zakładowe regulaminy premiowania,

- Uchwały organów korporacyjnych PKP CARGO S.A. ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego, a także pracowników Centrali Spółki oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki.

Znacząca część pracowników Spółki – ok. 83% - jest wynagradzana na podstawie postanowień ZUZP, na mocy którego pracownikom tej grupy przysługują składniki wynagrodzenia, świadczenia i gratyfikacje oraz inne uprawnienia, które nie są uregulowane w przepisach powszechnie obowiązujących lub są uregulowane w sposób mniej korzystny. W skład wynagrodzenia tych pracowników wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym, a ich rodzaj i poziom jest zróżnicowany w zależności od zajmowanego stanowiska, posiadanych kompetencji oraz charakteru realizowanych zadań. Ponadto pracownikom wynagradzanym na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana według zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premii obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz indywidualne osiągnięcia pracowników.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 2022 r. ponad 17% ogółu zatrudnionych, są wynagradzani na zasadach określonych w Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A. na podstawie indywidualnego współczynnika wynagrodzenia adekwatnego do stanowiska pracy oraz przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw opublikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (GUS). Na system wynagrodzeń składają się również inne świadczenia i gratyfikacje, w tym m.in.: nagrody jubileuszowe, odprawy rentowe lub emerytalne, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego, uprawnienia do kolejowych świadczeń przejazdowych, gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza, dodatkowe urlopy, przysługujące pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

W związku z debiutem PKP CARGO S.A. na GPW, w dniu 2 września 2013 r. został przyjęty przez sygnatariuszy ZUZP Pakt Gwarancji Pracowniczych (Pakt), który ma istotny wpływ na kierunki realizacji polityki personalnej Spółki. Pakt wprowadził szereg korzystnych rozwiązań dla pracowników PKP CARGO S.A., w tym:

- gwarancje zatrudnienia, wynagrodzenia i miejsca pracy, na warunkach określonych w Pakcie, z wyłączeniem stanowisk kierowniczych,
- jednorazowe świadczenie w formie akcji pracowniczych,
- udział przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej i Zarządzie Spółki,
- partycypację reprezentacji pracowników w negocjacyjnym kształtowaniu corocznego wzrostu wynagrodzeń w zależności od wyniku i sytuacji finansowej Spółki.

Obowiązująca Polityka Personalna PKP CARGO S.A. zawiera zbiór standardów i najlepszych praktyk w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Obok działań zmierzających do stosowania i doskonalenia wzorców w zakresie rekrutacji, adaptacji, rozwijania kompetencji pracowników Polityka ta podkreśla znaczenie rozbudowanego systemu wynagrodzeń opartego na stabilnych regulacjach wewnętrznych, zapewniającego dodatkowe uprawnienia i gratyfikacje charakterystyczne dla sektora kolejowego, co pozytywnie wpływa na poczucie przynależności pracowników do Spółki, a tym samym na motywację do pracy.

Realizując założenia strategii Spółki oraz mając na uwadze dynamicznie zmieniające się otoczenie rynkowe podjęte zostały działania mające na celu wdrożenie rozwiązań prawno-organizacyjnych w zakresie systemu wynagrodzeń.

Prowadzone są prace nad zmianami ZUZP i dotyczą wszystkich obszarów objętych jego postanowieniami, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań zmierzających do uproszczenia zasad wynagradzania, motywacyjnego ich charakteru oraz zwiększenia efektywności organizacji pracy.

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

Ponadto wszyscy pracownicy Spółki mają do dyspozycji szeroki wachlarz świadczeń socjalnych w ramach oferty zawartej w regulaminach świadczeń socjalnych. Katalog świadczeń socjalnych jest co roku wspólnie z Partnerem Społecznym aktualizowany tak, aby w największym stopniu zaspokajać potrzeby pracowników w tym zakresie.

Pracownicy Spółki mają również możliwość korzystania z dofinansowania do pakietów medycznych, przystąpienia do atrakcyjnego kosztowo grupowego ubezpieczenia oraz przystąpienia do PPK.

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

7.5.2 Wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

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

W dniu 13 stycznia 2022 r., Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 7/VII/2022 w sprawie oddelegowania Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. oraz Uchwałę Nr 8/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Władysławem Szczepkowskim oddelegowanym do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 13 stycznia 2022 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę Nr 6/VII/2022 w sprawie powołania z dniem 03 lutego 2022 r. w skład Zarządu na okres wspólnej VII kadencji i VIII kadencji, Pana Marka Henryka Olkiewicza – na stanowisko Członka ds. Operacyjnych. W dniu 27 stycznia 2022 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę Nr 10/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Markiem Henrykiem Olkiewiczem powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.

W wyniku przeprowadzonych postępowań kwalifikacyjnych powołani zostali:

- Pan Dariusz Seliga na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. - Uchwałą nr 33/VII/2022 z dnia 13 kwietnia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 13 kwietnia 2022 r.
- Pan Maciej Jankiewicz na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. - Uchwałą nr 39/VII/2022 z dnia 22 kwietnia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 25 kwietnia 2022 r.
- Pan Jacek Rutkowski na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. - Uchwałą nr 37/VII/2022 z dnia 22 kwietnia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 25 kwietnia 2022 r.
- Pan Zenon Kozendra na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. - Uchwałą nr 35/VII/2022 z dnia 13 kwietnia 2022 r. na wspólną VIII kadencję Zarządu.

W dniu 22 kwietnia 2022 r., Rada Nadzorcza podjęła:

- uchwałę Nr 40/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Dariuszem Seligą powołanym na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- uchwałę Nr 41/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Maciejem Jankiewiczem powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.
- uchwałę Nr 42/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Jackiem Rutkowskim powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.
- uchwałę Nr 43/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Zenonem Kozendrą powołanym na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A.
- uchwałę Nr 44/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Markiem Henrykiem Olkiewiczem powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.

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

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

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

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

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

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

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2022 r.

Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2022 r. (zł)

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie	Odpawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Obecni członkowie Zarządu					
Seliga Dariusz	412 800,00	0	8 256,79	0	421 056,79
Jankiewicz Maciej	352 600,00	0	8 457,11	0	361 057,11
Olkiewicz Marek	467 266,67	0	4 958,85	0	472 225,52
Rutkowski Jacek	352 600,00	0	6 160,23	0	358 760,23
Kozendra Zenon	516 000,00	0	11 678,20	0	527 678,20
Byli członkowie Zarządu					
Szczepkowski Władysław*	163 200,00	0	6 532,01	0	169 732,01
Warszewicz Czesław	0	192 000,00	0	0	192 000,00
Borowiec Leszek	0	172 000,00	0	0	172 000,00
Bawor Witold	0	172 000,00	2 580,00	0	174 580,00
Wasaty Piotr	0	172 000,00	0	0	172 000,00

* Członek Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oddelegowany do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne.

Rada Nadzorcza

Zgodnie z Polityką wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (za wyjątkiem Członków Rady Nadzorczej – przedstawicieli pracowników, którzy mogą być pracownikami Spółki).

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

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

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

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Rady Nadzorczej w 2022 r.

Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2022 r. (zł)

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji w RN PKP CARGO S.A.	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne
Obecni Członkowie Rady Nadzorczej				
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	115 523,69	0	0
Andrzej Leszczyński	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	63 317,56	0	0
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	63 317,56	85 070,50	0
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	66 862,94	83 105,91	0
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	63 787,21	0	0
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	126 150,60	0	0
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	60 601,70	0	0
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	65 305,02	72 083,32	0
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	63 787,21	0	0
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	126 150,60	0	0
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	54 001,15	0	0
Byli członkowie Rady Nadzorczej				
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Marcin Kowalczyk	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	63 207,99	0	0
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	66 285,74	66 258,16	0
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	62 273,90	0	0
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	63 207,99	0	0
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	64 613,54	78 746,22	0
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	63 751,24	46 988,57	0
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	63 578,99	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

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

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

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

Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

Kluczowym menedżerom Spółki może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków na zajmowanym stanowisku, opieki medycznej.

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

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

W 2022 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

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

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

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

8. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

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

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

Spółka dokłada wszelkich starań aby zarówno rekomendacje jak i zasady zawarte w zbiorze Dobrych Praktyk 2021 były realizowane. Ostatnia aktualizacja Informacji na temat stanu stosowania przez Spółkę rekomendacji i zasad została opublikowana 29 lipca 2021 r. i jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład Korporacyjny/Zasady Dobrych Praktyk.

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

Spółka stosuje rekomendacje i zasady zawarte w zbiorze „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021” z wyłączeniem 13 zasad szczegółowych: 1.3.1., 1.4.1., 1.4.2., 1.5., 2.1., 2.2., 2.11.6., 3.6., 3.10., 4.8., 4.9.1., 6.2., 6.4.

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

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Strategia Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023 nie odnosi się w szczególności do zagadnień środowiskowych/klimatycznych. Spółka podjęła działania w celu aktualizacji przyjętej strategii.

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

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka aktualizując strategię m.in. o kwestie związane z ESG, rozważyła stosowanie tej zasady.

1.4.2. przedstawiać wartość wskaźnika równości wynagrodzeń wypłacanych jej pracownikom, obliczanego jako procentowa różnica pomiędzy średnim miesięcznym wynagrodzeniem (z uwzględnieniem premii, nagród i innych dodatków) kobiet i mężczyzn za ostatni rok, oraz przedstawiać informacje o działaniach podjętych w celu likwidacji ewentualnych nierówności w tym zakresie, wraz z prezentacją ryzyk z tym związanych oraz horyzontem czasowym, w którym planowane jest doprowadzenie do równości.

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka nie przedstawia wartości wskaźnika równości wynagrodzeń wypłacanych jej pracownikom. Zasady wynagradzania ustalane są w przepisach wewnętrznych, nie różnicując pracowników pod względem płci. Wysokość wynagrodzenia zależy od posiadanych przez pracowników kompetencji i kwalifikacji oraz zajmowanego stanowiska czy pełnionej funkcji.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

2.1. Spółka powinna posiadać politykę różnorodności wobec zarządu oraz rady nadzorczej, przyjętą odpowiednio przez radę nadzorczą lub walne zgromadzenie. Polityka różnorodności określa cele i kryteria różnorodności m.in. w takich obszarach jak płeć, kierunek wykształcenia, specjalistyczna wiedza, wiek oraz doświadczenie zawodowe, a także wskazuje termin i sposób

monitorowania realizacji tych celów. W zakresie zróżnicowania pod względem płci warunkiem zapewnienia różnorodności organów spółki jest udział mniejszości w danym organie na poziomie nie niższym niż 30%.

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, w żadnych regulacjach wewnętrznych nie jest wskazany docelowy wskaźnik minimalny udziału mniejszości.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

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

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki.

3.6. Kierujący audytem wewnętrznym podlega organizacyjnie prezesowi zarządu, a funkcjonalnie przewodniczącemu komitetu audytu lub przewodniczącemu rady nadzorczej, jeżeli rada pełni funkcję komitetu audytu.

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Kierujący audytem wewnętrznym działa w strukturze biura, którego dyrektor bezpośrednio podlega Prezesowi Zarządu. Kierujący audytem wewnętrznym funkcjonalnie podlega Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

4.8. Projekty uchwał walnego zgromadzenia do spraw wprowadzonych do porządku obrad walnego zgromadzenia powinny zostać zgłoszone przez akcjonariuszy najpóźniej na 3 dni przed walnym zgromadzeniem.

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka zamierza zaproponować Walnemu Zgromadzeniu przyjęcie postanowień, które umożliwiłyby stosowanie tej zasady.

4.9.1. kandydatury na członków rady powinny zostać zgłoszone w terminie umożliwiającym podjęcie przez akcjonariuszy obecnych na walnym zgromadzeniu decyzji z należyтым rozeznaniem, lecz nie później niż na 3 dni przed walnym zgromadzeniem; kandydatury, wraz z kompletem materiałów ich dotyczących, powinny zostać niezwłocznie opublikowane na stronie internetowej spółki;

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka zamierza zaproponować Walnemu Zgromadzeniu przyjęcie postanowień, które umożliwiłyby stosowanie tej zasady.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

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

Zasada nie jest stosowana.

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

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

Jednolite zasady rachunkowości

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

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

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

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

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

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych: W PKP CARGO S.A. i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze sporządzone według MSSF UE są podpisywane przez Zarządy Spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe sporządzone według MSSF UE są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarząd Spółki.

Nadzór Komitetu Audytu

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

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

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

8.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Tabela 32 Struktura akcjonariuszy PKP CARGO S.A. posiadających znaczne pakiety akcji Spółki na dzień 31 grudnia 2022 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Aviva OFE	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	23 245 909	51,90%	23 245 909	51,90%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 33 Struktura akcjonariuszy PKP CARGO S.A. posiadających znaczne pakiety akcji Spółki na dzień publikacji raportu

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

*Allianz OFE, Allianz DFE i Drugi Allianz OFE

Źródło: Opracowanie własne.

8.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

8.6. Wykonywania prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Prawo udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu akcjonariusz wykonuje na Walnych Zgromadzeniach. Akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusz Spółki posiadający akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków. Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest Członek Zarządu, Członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki lub spółdzielni zależnej Spółki, pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Na podstawie § 13 ust. 1 Statutu Spółki prawo głosu akcjonariuszy dysponujących powyżej 10% ogółu głosów w Spółce zostało ograniczone w ten sposób, że żaden z nich nie może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu więcej niż 10% ogólnej liczby głosów w Spółce istniejących w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Powyższego ograniczenia nie stosuje się dla celów ustalania obowiązków nabywców znacznych pakietów akcji przewidzianych w Ustawie o ofercie publicznej. Powyższe ograniczenie prawa głosu nie dotyczy PKP S.A. jako akcjonariusza, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego przedmiotowe ograniczenie był uprawniony do wykonywania prawa głosu, w tym również, jako użytkownik, z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabyłby akcje Spółki przysługujące PKP S.A., w związku z jego likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem.

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia

z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki, jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 1 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane. Akcjonariusze, których głosy podlegają kumulacji i redukcji, są łącznie zwani „Zgrupowaniem”. Kumulacja głosów polega na zsumowaniu głosów, którymi dysponują poszczególni akcjonariusze wchodzący w skład Zgrupowania. Redukcja głosów polega na pomniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce przysługujących na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszom wchodzącym w skład Zgrupowania.

Zgodnie z § 13 ust. 7 Statutu Spółki w celu ustalenia podstawy do kumulacji i redukcji głosów każdy akcjonariusz Spółki, Zarząd, Rada Nadzorcza oraz poszczególni członkowie tych organów, a także Przewodniczący Walnego Zgromadzenia, mogą żądać, aby akcjonariusz Spółki, podlegający ograniczeniu prawa głosu, udzielił informacji, czy jest on w stosunku do dowolnego innego akcjonariusza Spółki podmiotem dominującym lub zależnym.

8.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o ofercie publicznej, Ustawa o obrocie instrumentami finansowymi oraz Kodeks spółek handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

- obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33 1/3%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33 1/3%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33 1/3%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 50% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o obrocie instrumentami finansowymi;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu spółek handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczenia w zbywalności akcji Spółki.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

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

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

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. (Underwriting Agreement, zwanej dalej: „Umowa o Gwarantowanie Oferty”) zawartą w dniu 8 października 2013 r. pomiędzy PKP S.A. i PKP CARGO S.A. a następującymi podmiotami: Goldman Sachs International, Morgan Stanley & Co. International plc, Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. (działającym również poprzez swój oddział: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie), Dom Inwestycyjny Investors S.A., IPOPEMA Securities S.A., Mercurius Dom Maklerski sp. z o.o., Raiffeisen Centrobank AG, UniCredit Bank AG, London Branch, UniCredit Bank Austria AG, UniCredit CAIB Poland S.A., zwanymi łącznie „Menadżerami oferty” Spółka oraz PKP S.A. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

- PKP S.A. zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy zbywania akcji przez PKP S.A. w odpowiedzi na wezwanie do zapisywania się na zamianę lub sprzedaż akcji Spółki, na rzecz inwestora strategicznego, po cenie nie niższej niż w Ofercie.
- Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

8.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. a także Regulaminie przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Postępowanie rekrutacyjne na stanowisko Członka Zarządu przeprowadzane jest na podstawie:

- Statutu PKP CARGO S.A.;
- Regulaminu powoływania członków Zarządu PKP CARGO S.A.;
- Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania;

Regulamin powoływania członków Zarządu PKP CARGO S.A. określa w szczególności kwalifikacje podlegające ocenie przy wyborze kandydatów na poszczególne stanowiska w Zarządzie. w tym wynikające z Ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U.2021.1933 t.j. z dnia 2021.10.2 z późn. zm.).

Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

8.9. Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.

Zasady zmiany statutu Spółki wynikają z art. 430 i art. 402 § 2 Kodeksu spółek handlowych.

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej 50% głosów plus 1 głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich przyjęcia przez Walne Zgromadzenie, a następnie zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawnocznieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

8.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie Kodeksu spółek handlowych, Statutu Spółki (w szczególności §§ 10-13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika. Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na

nim akcji. Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia, których przepisy Kodeksu spółek handlowych lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących 50% głosów plus jeden głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad. Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Prezesa Zarządu. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 Kodeksu spółek handlowych, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

8.11. Opis działania organów PKP CARGO zarządzających, nadzorujących oraz ich komitetów, wraz ze wskazaniem składu osobowego tych organów i zmian, które w nich zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego

ZARZĄD

Zarząd PKP CARGO S.A. działa na podstawie przepisów prawa, a w szczególności:

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 61/VII/2021 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 12 lipca 2021 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i zatwierdzonego Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej. Do składania oświadczeń woli w imieniu Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Zarząd PKP CARGO S.A. czasowo powierzył nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki:

1. W dniach 19 stycznia – 13 kwietnia 2022 r., Uchwałą Nr 12/2022:

Panu Władysławowi Szczepkowskiemu – delegowanemu przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgodnie z uchwałą z dnia 13 stycznia 2022 r. nr 7/VII/2022 do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, należącymi do zakresu kompetencji:

- Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.,
- Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.,
- Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. do dnia 02 lutego 2022 r.

z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrzie – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A.,

Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące nad:

- Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi Centrali PKP CARGO S.A.,
- Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A.,
- Biurem Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.

2. W dniach 13 kwietnia – 25 kwietnia 2022 r., Uchwałą Nr 114/2022:

Panu Dariuszowi Selidze - Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A. - należącymi do zakresu kompetencji:

- Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.,
- Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A.,

Panu Zenonowi Kozendrze - Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A.:

- Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A.,
- Biurem Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.

3. Od dnia 14 czerwca 2022 r. Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 182/2022 powierzył Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A. czasowy nadzór formalny oraz merytoryczny nad sprawami znajdującymi się w kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., wynikający z zakresu działania Biura Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy Członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w razie wystąpienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami Członka Zarządu, małżonka, krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osobami, z którymi jest powiązany osobiście lub możliwości powstania takiego konfliktu interesów, Członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Polityka różnorodności

W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej realizowana polityka PKP CARGO S.A. we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji uwzględnia takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne, pozwalające zdobyć i utrzymać utalentowanych pracowników oraz wykorzystać ich potencjał zawodowy, ze szczególnym uwzględnieniem władz Spółki. Spółka stosuje transparentne zasady wyborów członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Statut Spółki definiuje zasady powoływania Zarządu oraz wyboru przez pracowników jednego Członka Zarządu. W myśl § 14 ust. 10 Statutu Spółki Członek Zarządu musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym.

Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Seliga	Prezes Zarządu	13.04.2022 r.	nadal
Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Maciej Jankiewicz	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.04.2022 r.	nadal
Jacek Rutkowski	Członek Zarządu ds. Handlowych	25.04.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	18.10.2021 r.	13.01.2022 r.
		13.01.2022 r.	12.04.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Z zastrzeżeniem wynikającym z Uchwały Nr 12/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 19 stycznia 2022 r. oraz Uchwały Nr 114/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 14 kwietnia 2022 r. oraz uwzględnieniem Uchwały nr 182/2022 z dnia 14 czerwca 2022 r., wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez Członków Zarządu, wynikające z postanowień Regulaminu Zarządu, przedstawiają się następująco:

Prezes Zarządu – do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- strategii biznesowej,
- bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego,
- zakupów i sprzedaży majątku.

Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu Spółki należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikająca z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.

Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- zarządzania finansami,

Do szczególnych kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych należy wypełnianie w imieniu PKP CARGO S.A. obowiązków wynikających z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach.

Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych.

Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy dbanie o efektywne realizowanie procesów biznesowych i technologicznych Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- realizacji przewozów,
- utrzymania taboru.

Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników - do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- gospodarowanie nieruchomościami i administracja,
- zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi w określonym zakresie.

DARIUSZ SELIGA

PREZES ZARZĄDU



Pan Dariusz Seliga jest absolwentem kierunku administracja w Szkole Wyższej im. Pawła Włodkowica w Płocku, studiów podyplomowych w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego w Warszawie i Akademii Obrony Narodowej oraz podyplomowych studiów menadżerskich Executive MBA Sektora Kolejowego. Na Akademii Obrony Narodowej ukończył 4 letnie studia doktoranckie.

Posiada wieloletnie doświadczenie w pełnieniu funkcji w Zarządach i Radach Nadzorczych spółek kapitałowych. Od 2004 r. pracował w administracji samorządu warszawskiego na stanowisku Pełnomocnika Prezydenta Miasta. W 2005 r. został Burmistrzem dzielnicy Włochy, a następnie został wybrany na posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej V, VI i VII kadencji.

Z branżą kolejową związany od wielu lat. W 2016 r. objął stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO CONNECT sp. z o.o., spółki należącej do Grupy PKP CARGO. Od 2019 r. związany ze spółką PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (czeska spółka należąca do PKP CARGO S.A.) początkowo jako Członek Zarządu, a od 2021 r. jako Prezes Zarządu.

MACIEJ JANKIEWICZ

CZŁONEK ZARZĄDU DS. FINANSOWYCH



Pan Maciej Jankiewicz jest absolwentem Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Politechniki Poznańskiej. Uzyskał tytuł Executive MBA, uczestnicząc w dwuletnim międzynarodowym programie walidowanym przez Uniwersytet Paula Cezanne’a w Marsylii. Ukończył również studia trzeciego stopnia (studia doktoranckie) na Akademii Sztuki Wojennej. Podczas studiów pogłębiał wiedzę z zakresu zarządzania, prawa spółek, bezpieczeństwa narodowego i psychologii.

Posiada doświadczenie w zakresie restrukturyzacji podmiotów gospodarczych i grup kapitałowych, inicjowaniu i koordynowaniu prac zmierzających do utworzenia spółek kapitałowych (w tym w branży finansowej) oraz budowaniu i implementowaniu programów naprawczych mierzonych wynikami sprzedaży i znaczącą poprawą wyników finansowych. Ponadto posiada doświadczenie w tworzeniu aplikacji, pozyskiwaniu i rozliczaniu dofinansowania z UE – w tym w obszarze R&D.

Pan Maciej Jankiewicz od ponad dwudziestu lat budował doświadczenie w pracy na stanowiskach kierowniczych i w piastowaniu funkcji w organach spółek kapitałowych. Pełnił funkcje kierownicze i nadzorcze m.in. w: Centrum Doradztwa i Informacji Difin sp. z o.o., Poczta-Bankowe PTE S.A., Post Media Service sp. z o.o., BDM Grupa Inwestycyjna S.A., Wojskowe Przedsiębiorstwo Handlowe sp. z o.o., Polskie Radio S.A., Pocztylion-Arka PTE S.A., Centrum Bankowo-Finansowe Nowy Świat S.A., Poczta Polska S.A. Prowadził także działania w zakresie CSR.

MAREK OLKIEWICZ

CZŁONEK ZARZĄDU DS. OPERACYJNYCH



Pan Marek Olkiewicz jest absolwentem Politechniki Warszawskiej i Politechniki Częstochowskiej oraz studiów podyplomowych MBA, DBA oraz LL.M.

Od początku drogi zawodowej związany jest z koleją. Posiada trzydziestoletnie doświadczenie zawodowe w branży, w tym 15 lat na stanowiskach związanych z zarządzaniem w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. m.in. jako Wiceprezes – dyrektor ds. eksploatacji, Zastępca Dyrektora oraz Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi. Od 2017 do 2021 r. pełnił funkcję Członka Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych PKP oraz funkcje w radach nadzorczych innych spółek prawa handlowego.

Pan Marek Olkiewicz jest specjalistą w zakresie transportu i zarządzania. Posiada doświadczenie zdobyte we wszystkich kluczowych obszarach zarządzania operacyjnego – od prowadzenia ruchu pociągu, poprzez logistykę, finanse i zasoby ludzkie po zarządzanie strukturami rozproszonymi terytorialnie i organizacyjnie.

JACEK RUTKOWSKI

CZŁONEK ZARZĄDU DS. HANDLOWYCH



Pan Jacek Rutkowski jest absolwentem kierunku prawa na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach oraz studiów Executive MBA w Marseille Graduate School of Management (organizowanych przez Uniwersytet Gdański) i studiów podyplomowych w zakresie zarządzania finansami przedsiębiorstw w Wyższej Szkole Bankowej w Poznaniu.

Jacek Rutkowski posiada ponad 25 letnie doświadczenie zawodowe, w tym ponad 16 letnie w branży kolejowej. W latach 2016-2018 zajmował funkcję Prezesa Zarządu Cargotor sp. z o.o. Od 2018 do 2019 r. pełni funkcję Prezesa Zarządu w PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. a od 2019 r. funkcję Prezesa Zarządu PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.

Posiada również doświadczenie we współpracy z krajowymi instytucjami nadzorującymi branżę kolejową oraz unijnymi instytucjami. Jest autorem programów restrukturyzacyjnych i optymalizacyjnych związanych z funkcjonowaniem spółek prawa handlowego.

ZENON KOZENDRA
CZŁONEK ZARZĄDU - PRZEDSTAWICIEL PRACOWNIKÓW


Pan Zenon Kozendra jest absolwentem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej w Kielcach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie organizacji zarządzania na Akademii Leona Koźmińskiego.

Od roku 1985 związany jest z PKP. W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych PKP CARGO, a od 2008 roku Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej PKP CARGO. Pan Zenon Kozendra w latach 2001 – 2005 był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO. Pełnił funkcję Członka Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach 2006 – 2008 a także w latach 2016 – 2022 był Wiceprzewodniczącym Rady Głównej Związku Pracodawców Kolejowych.

Ponadto, Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, PKP CARGO WAGON Kraków – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, PKP S.A. – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016, CARGOTOR – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2016 – 2018. Od roku 2019 jest Przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP CARGOTABOR oraz Przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP CARGO Terminale

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VII i VIII kadencji – 11 członków). Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw należy m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby Członków Zarządu z zastrzeżeniem § 12 ust. 2 pkt 3 Statutu PKP CARGO S.A., wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej w sprawie zawieszenia w czynnościach Członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub Członka Rady Nadzorczej.

Zgodnie z Regulaminem Rady Nadzorczej, w razie sprzeczności interesów Spółki z osobistymi interesami Członka Rady, jego współmałżonka oraz krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osób, z którymi jest powiązany osobiście, powinien on powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad uchwałą w sprawie i zażądać zaznaczenia tego w protokole z Rady Nadzorczej.

Polityka różnorodności

PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej (w razie, gdyby liczba ta okazała się liczbą niecałkowitą, ulega ona zaokrągleniu do liczby całkowitej w dół) powiększonej o jeden.

Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1804/VI/2019 w dniu 21 stycznia 2019 r. (z późn. zm.) został zmieniony Uchwałą nr 12/VII/2022 w dniu 02 lutego 2022 r. Niedokonanie wyboru członków Rady Nadzorczej reprezentujących pracowników nie stanowi przeszkody dla powołania Rady Nadzorczej i skutecznego podejmowania przez nią uchwał.

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności Członka Rady Nadzorczej określone przez Komisję Europejską w Załączniku Nr II do Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 r. dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących Członkami Rady Nadzorczej spółek giełdowych i komisji rady (nadzorczej) (Dz. U. UE. L. 05.52.51) oraz dodatkowe wymogi wskazane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW 2021, będących załącznikiem do Uchwały Nr 13/1834/2021 Rady Giełdy z dnia 29 marca 2021 r. § 21 Statutu oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1089 z późn. zm.).

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej, stan na dzień przekazania raportu.

Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	07.07.2022 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022 r.	nadal
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Marcin Kowalczyk	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021 r.	29.06.2022 r.
	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021 r.	29.06.2022 r.
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Władysław Szczepkowski – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Władysław Szczepkowski w 1992 r. ukończył studia prawnicze na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa. Od 1992 r. do 2005 r. związany z bankowością, m.in. zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw; pracował także w departamentach prawnych.

W latach 2005 - 2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. W latach 2010 - 2016 związany ze spółkami Grupy Kapitałowej PGNiG. Od września 2016 r. do marca 2017 r. zatrudniony w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Od początku marca 2017 r. jest pracownikiem PKP S.A., obecnie na stanowisku Dyrektora - Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Korporacyjnych. Od 2000 r. wpisany na listę radców prawnych.

Od 2017 r. jest członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.; od października 2021 r. do kwietnia 2022 r. pełnił obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Andrzej Leszczyński – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Andrzej Leszczyński swój rozwój zawodowy od ponad 20 lat związał z wykonywaniem nadzoru właścicielskiego, restrukturyzacją i transakcjami kapitałowymi w obszarze spółek z udziałem Skarbu Państwa. Absolwent Wydziału Cybernetyki Wojskowej Akademii Technicznej i studiów podyplomowych Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Aktualnie zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Aktywów Państwowych, odpowiedzialny za wykonywanie zadań właścicielskich m.in. wobec spółek o istotnym znaczeniu dla gospodarki państwa. Wcześniej, przez wiele lat, związany z Ministerstwem Skarbu Państwa oraz Ministerstwem Rozwoju i Ministerstwem Rozwoju i Technologii, w których pracował na stanowiskach specjalistycznych i kierowniczych, obejmujących szerokie spektrum nadzoru nad efektywnym wykorzystaniem majątku Skarbu Państwa.

Posiada wieloletnie doświadczenie członka i przewodniczącego organów nadzoru spółek prawa handlowego, w tym m.in. Krajowej Spółki Cukrowej S.A., Katowickiego Holdingu Węglowego S.A., H.CEGLSKI-POZNAŃ S.A., Fabryki Łóżysk Toczących Kraśnik S.A., Stoczni Remontowej NAUTA S.A., oraz podmiotów przemysłu obronnego. Aktualnie jest przewodniczącym Rady Nadzorczej Exatel S.A.

Henryk Grymel – Członek Rady Nadzorczej

Pan Henryk Grymel jest absolwentem Liceum Handlowego w Katowicach. Pracę na kolei rozpoczął w 1982 r. w PKP - Samochodownia Katowice - Piotrowice na stanowisku magazyniera, a następnie na stanowiskach: kierownika magazynu, starszego magazyniera, kierownika magazynu zakładowego.

Od 01.04.2011 r. do chwili obecnej jest zatrudniony na stanowisku zastępcy naczelnika działu w PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki w Katowicach. Od 1980 r. Członek NSZZ "Solidarność". Aktywny działacz społeczno-związkowy. Od 2006 r. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, od 2019 r. - Przewodniczący Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ "Solidarność", członek Komisji Krajowej.

Tomasz Pietrek – Członek Rady Nadzorczej

Pan Tomasz Pietrek jest od 32 lat związany zawodowo z koleją. Swoją drogę zawodową rozpoczął w 1990 r. w ZSZ Kolejowej w Tarnowskich Górach. W 2010 r. ukończył technikum na kierunku technik elektryk, specjalizacja - energoelektronika. Maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej. Pracownik Śląskiego Zakładu PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach.

Posiada wieloletnie doświadczenie w reprezentowaniu interesów załogi wobec pracodawców. Przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów w Tarnowskich Górach.

Uczestnik wielu negocjacji m.in. nad układem zbiorowym pracy Spółki. Wieloletni Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM, obecnie powołany na funkcję wiceprezidenta Związku zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce na IX kadencję. Ukończył kurs dla członków Rad Nadzorczych.

Marek Ryszka – Członek Rady Nadzorczej

Pan Marek Ryszka jest absolwentem Wydziału Leśnego Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ukończył także specjalistyczne studia podyplomowe: Międzyuczelniane Studium Oceny i Wyceny Zasobów Przyrodniczych Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego i Szkoły Głównej Handlowej, Politykę Ochrony Środowiska – Ekologię i Zarządzanie oraz Zarządzanie Ryzykiem na Akademii Finansów w Warszawie. Ponadto ukończył Master of Business Administration (MBA). Odbił liczne kursy i szkolenia, m.in. z zakresu zarządzania projektami i wdrażania funduszy unijnych.

Posiada wieloletnie i bogate doświadczenie zawodowe w obszarze ochrony środowiska i zarządzania. Do listopada 2019 r. był Zastępcą Prezesa Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wcześniej pełnił obowiązki Prezesa Zarządu NFOŚiGW. W latach 2017-2019 był Prezesem Zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Ponadto w latach 2015-2018 pełnił funkcję Zastępcy Przewodniczącego Rady Nadzorczej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W latach 2013-2017 był dyrektorem Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Sulejówku. Pracował także w Urzędzie m. st. Warszawy na stanowisku Naczelnika Wydziału Ochrony Środowiska oraz głównego specjalisty w Wydziale Infrastruktury i Inwestycji. W Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pracował na stanowisku Dyrektora Departamentu Ochrony Przyrody i Kształtowania Postaw Ekologicznych. Był również członkiem Rady Naukowo-Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Janowskie”.

W Ministerstwie Gospodarki oraz w Instytucie Paliw i Energii Odnawialnej jako ekspert środowiskowy przeprowadzał oceny wniosków o dofinansowanie i rozpatrywał protesty w dziedzinie odnawialnych źródeł energii w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Jednocześnie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest ekspertem środowiskowym w Ministerstwie Energii oraz w Instytucie Nafty i Gazu – Państwowym Instytucie Badawczym. Przeprowadza oceny projektów w ramach pod działań 1.1.2 Wspieranie projektów dotyczących budowy oraz przebudowy sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii z OZE i 1.4.1 Wsparcie budowy inteligentnych sieci elektroenergetycznych o charakterze

pilotażowym i demonstracyjnym Priorytetu I Zmniejszenie emisyjności gospodarki oraz działania 7.1 Rozwój inteligentnych systemów magazynowania, przesyłu i dystrybucji energii Priorytetu VII Poprawa bezpieczeństwa energetycznego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Jest członkiem Rady Naukowo-Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Puszcza Kozienicka”. Pan Marek Ryszka jest odznaczony wieloma medalami m.in. Odznaką honorową „Za zasługi dla ochrony środowiska i gospodarki wodnej” – nadaną przez Ministra właściwego do spraw środowiska, z dnia 31.03.2017 r.; Odznaką honorową „Za zasługi dla energetyki” – nadaną przez Ministra właściwego do spraw energii, z dnia 31.05.2021 r.; „Medalem Stulecia Odzyskanej Niepodległości” – nadanym postanowieniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy, z dnia 19.05.2020 r.

Z dniem 30 czerwca 2021 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda powołał Marka Ryszkę do udziału w pracach Narodowej Rady Rozwoju – Rady do spraw Środowiska, Energii i Zasobów Naturalnych przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej. Pełni funkcję przewodniczącego Konwentu Prezesów Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Paweł Sosnowski - Członek Rady Nadzorczej

Pan Paweł Sosnowski jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji na Uniwersytecie Warszawskim oraz absolwentem Wydziału Prawa Kanonicznego Akademii Teologii Katolickiej. Posiada tytuł doktora nauk prawnych w zakresie prawa, specjalność prawo administracyjne na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim. Ponadto Pan Paweł Sosnowski posiada uprawnienia radcy prawnego - Okręgowa Izba Radców Prawnych w Warszawie.

W latach 1992-2006 związany z Totalizatorem Sportowym sp. z o.o., a w latach 1998-2002 z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. W tym czasie prowadził również wykłady na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej, a także współpracował z Katedrą Prawa Administracyjnego i Samorządu Terytorialnego na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego.

W latach 2003-2007 pełnił m.in. funkcję z-cy Burmistrza Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy oraz głównego specjalisty w Biurze Prawnym Urzędu miasta stołecznego Warszawy. W roku 2007 był również z-cą Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Powiatowym Inspektoracie Nadzoru Budowlanego dla m.st. Warszawy.

Od 2007 związany z Prokuraturą Generalną Skarbu Państwa. W latach 2000-2002 był członkiem Rady Nadzorczej LIGIA sp. z o.o., od 2003 r. do 2006 r. Przewodniczącym Rady Nadzorczej Towarzystwa Budownictwa społecznego „WOLA” sp. z o.o. oraz członkiem i sekretarzem Rady Nadzorczej PKP S.A w latach 2017-2018.

Jarosław Stawiarski - Członek Rady Nadzorczej

Pan Jarosław Stawiarski urodził się 3 października 1963 r. w Kraśniku. Doświadczony samorządowiec, urzędnik i polityk. Absolwent historii na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Marii-Curie Skłodowskiej w Lublinie, studiów podyplomowych z zarządzania na Uniwersytecie Warszawskim oraz studiów podyplomowych z zarządzania oświatą Bałtyckiej Wyższej Szkoły Humanistycznej w Koszalinie.

W rodzinnym mieście był nauczycielem, dyrektorem szkoły, radnym i zastępcą burmistrza. Przez cztery kadencje zasiadał w ławach poselskich. Przez trzy lata był Sekretarzem Stanu w ówczesnym Ministerstwie Sportu i Turystyki.

Jako wiceminister odpowiadał za wsparcie finansowe infrastruktury sportowej. Sprawował pieczę nad Stadionem Narodowym, Centralnym Ośrodkiem Sportu oraz Instytutem Sportu. Jest członkiem prezydium Europejskiego Komitetu Regionów (CoR) oraz przewodniczącym prezydenckiej Rady do spraw Samorządu Terytorialnego.

21 listopada 2018 r. został wybrany na Marszałka Województwa Lubelskiego. Sport to jego wielka pasja. Prywatnie i zawodowo. Zawsze obecny na najważniejszych wydarzeniach. Wspiera i kibicuje polskim kadrom w różnych dyscyplinach.

Jarosław Ślepaczuk - Członek Rady Nadzorczej

Pan Jarosław Ślepaczuk jest absolwentem studiów magisterskich Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie oraz studiów podyplomowych na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Transportu - Organizacja i Zarządzanie Zasobami Ludzkimi- Politechnika Śląska.

W strukturach PKP od września 1993 r. Kontynuując rodzinne tradycje pracę zawodową poznał od podstaw od stanowiska manewrowego w stacji PKP Tarnowskie Góry. Obecnie jest zatrudniony na stanowisku organizatora przewozów w PKP CARGO S.A. Śląskim Zakładzie Spółki. Od roku 2002 do chwili obecnej pełni mandat radnego w lokalnym samorządzie – obecnie radny Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach – wiceprzewodniczący Komisji Rewizyjnej.

Od roku 2000 pełni funkcję przewodniczącego Związku Zawodowego Kolejarzy Śląskich – PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki, a od 2020 r. przewodniczącego Rady Branżowej CARGO działającej w strukturach Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy w Warszawie.

Michał Wnorowski – Członek Rady Nadzorczej – niezależny

Pan Michał Wnorowski jest ekspertem w dziedzinie corporate governance. Członek Stowarzyszenia Niezależnych Członków Rad Nadzorczych.

Obecnie niezależny członek rad nadzorczych oraz członek komitetów audytu spółek giełdowych: Alumetal, Medicalgorithmics, Polwax, Tower Investments. Wcześniej zasiadał m.in. w radach nadzorczych oraz komitetach audytu spółek: Arteria, Voxel, Develia, Robyg, Enter Air, EMC Instytut Medyczny, Braster, Travelplanet.pl, Elektrobudowa, Armatura Kraków, ARM Property.

Z rynkiem finansowym związany od 1995 r. W latach 2012-2016 Dyrektor Inwestycyjny Zarządzający Portfelem Akcji Długoterminowych Grupy PZU, gdzie odpowiadał za największe projekty inwestycyjne w obszarze equity oraz koordynację inwestycji w tę klasę aktywów w całej Grupie PZU.

Wcześniej wieloletni dyrektor zespołu analiz i nadzoru właścicielskiego w Grupie PZU odpowiedzialny m.in. za analizę i selekcję spółek do portfeli inwestycyjnych, a następnie nadzór nad spółkami portfelowymi. Posiada doświadczenie w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, analizy rynkowej, analizy przedsiębiorstw i wyceny ich wartości, zarządzania portfelem papierów wartościowych oraz nadzoru nad procesami fuzji i przejęć. Jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Akademii Ekonomicznej w Krakowie.

Izabela Wojtyczka – Członek Rady Nadzorczej – niezależny

Pani Izabela Wojtyczka jest magistrem ekonomii w Katedrze Globalnych Współzależności Gospodarczych w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie oraz absolwentem studiów magisterskich na Wydziale Nauk Politycznych i Studiów Międzynarodowych na Uniwersytecie Warszawskim. Była także stypendystką Uniwersytetu Pázmány Péter Catholic University w Budapeszcie. Posiada tytuł Executive Master of Business Administration (MBA) i międzynarodowy certyfikat zarządzania projektami PRINCE2 Foundation.

Wiceprezes PZU Centrum Operacji S.A. W przeszłości związana była z Ministerstwem Przedsiębiorczości i Technologii, Polskim Górnictwem Naftowym i Gazownictwem Obrót Detaliczny sp. z o.o. (PGNiG OD), Polskim Instytutem Spraw Międzynarodowych oraz organizacjami pozarządowymi. W latach 2020-2021 sprawowała funkcję Zastępcy Dyrektora Biura ds. Reformy Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Aktywów Państwowych odpowiadając za przygotowanie największej od 20 lat reformy Kodeksu spółek handlowych w Polsce.

Grzegorz Dostatni – Członek Rady Nadzorczej

Pan Grzegorz Dostatni ukończył Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, Krajową Szkołę Administracji Publicznej, Polsko – Holenderskie Studia Europejskie, organizowane przez Uniwersytet Warszawski i Uniwersytet w Maastricht, studia doktoranckie na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego. Jest doktorem nauk prawnych i radcą prawnym. W swojej karierze zawodowej związany z administracją rządową: był m. in. Zastępcą dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Finansów, dyrektorem Departamentu Prawnego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, a aktualnie jest dyrektorem Departamentu Prawnego w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Był członkiem rad nadzorczych m. in. Banku Gospodarstwa Krajowego, czy PZU Życie S.A.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności określone w § 20 i 21 Statutu Spółki w tym w Ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U.2017.0.1089 z późn. zm.). Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.

Tabela 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Dariusz Górski	Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
	Członek Komitetu		
Zofia Dzik	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

W 2022 r. Komitet Audytu odbył 9 posiedzeń oraz 3 głosowania przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2022 r. Komitet Audytu podjął 11 uchwał.

Członkowie Komitetu Audytu VII kadencji Rady Nadzorczej spełniający ustawowe kryteria niezależności:

- Pani Zofia Dzik,
- Pan Dariusz Górski.

Członkowie Komitetu Audytu VIII kadencji Rady Nadzorczej spełniający ustawowe kryteria niezależności:

- Michał Wnorowski,
- Izabela Wojtyczka.

W związku z postanowieniami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) niezależni Członkowie Komitetu Audytu, złożyli stosowne oświadczenia dot. spełnienia kryteriów wymienionych w art. 129 ust. 3 ww. ustawy.

Członkami Komitetu Audytu VII kadencji Rady Nadzorczej posiadającymi wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych byli:

1. Pani Zofia Dzik: 9 lat doświadczenia w firmie audytorskiej oraz doradztwa finansowego i biznesowego z wielkiej czwórki w latach 1995-2004, Senior Menadżer i Dyrektor jednego z działów doradztwa biznesowo-finansowego, studia podyplomowe MBA, Manchester Business School, wykonywanie funkcji członka, wiceprzewodniczącego i przewodniczącego komitetów audytu w jzp (od 2011 r.). Jednocześnie Pani Zofia Dzik zasiadała w organach spółki z obszaru branży TSL (InPost S.A.).
2. Pan Dariusz Górski: mgr ekonomii (1995 r.) - Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, doradca inwestycyjny (1995 r.), stypendysta Erasmus Universiteit Rotterdam w programie corporate finance (1992 r./1993 r.);

Członkami Komitetu Audytu VIII kadencji Rady Nadzorczej posiadającymi wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych są:

1. Michał Wnorowski: absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Akademii Ekonomicznej w Krakowie; ponad 20-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, analizy rynkowej i finansowej, analizy przedsiębiorstw i wyceny ich wartości oraz zarządzania portfelami inwestycyjnymi w dużych instytucjach finansowych;
2. Izabela Wojtyczka: mgr ekonomii - Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.

Członkiem Komitetu Audytu VII kadencji Rady Nadzorczej posiadającym wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa PKP CARGO S.A. był:

1. Pan Władysław Szczepkowski (Członek Komitetu od 24 sierpnia 2020 r.): 12 - letnie doświadczenia w bankowości, zajmując się m. in. analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw, radca prawny (od 2000 r.) - Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. (2005 – 2007), Pełnomocnik – Dyrektor ds. Korporacyjnych w Polskich Kolejach Państwowych S.A. (od 2017 r.) wykonywanie funkcji członka w radzie nadzorczej oraz komitetach ds. strategii i ds. nominacji rady nadzorczej PKP CARGO S.A.

Członkiem Komitetu Audytu VIII kadencji Rady Nadzorczej posiadającym wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa PKP CARGO S.A. jest:

1. Izabela Wojtyczka: Członek Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. od 16.07.2020 r.

2. Jarosław Ślepaczuk: absolwent studiów magisterskich Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie oraz studiów podyplomowych na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Transportu - Organizacja i Zarządzanie Zasobami Ludzkimi-Politechnika Śląska; 30-letnie doświadczenie w przedsiębiorstwach sektora kolejowego; od 2000 r. pełni funkcję przewodniczącego Związku Zawodowego Kolejarzy Śląskich – PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki, a od 2020 r. przewodniczącego Rady Branżowej CARGO działającej w strukturach Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy w Warszawie.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) Komitet Audytu Rady Nadzorczej, Uchwałą Nr 9/2019 z dnia 15 kwietnia 2019 r. ustanowił Politykę świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci oraz Politykę i Procedurę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Polityka wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. Zgodnie ze Statutem PKP CARGO S.A. wybór firmy audytorskiej dokonywany jest przez Walne Zgromadzenie spośród podmiotów uczestniczących w Procedurze wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Wybór dokonywany jest na podstawie przedłożonej przez Komitet Audytu rekomendacji.
2. Walne Zgromadzenie na etapie wyboru a Komitet Audytu na etapie wydawania rekomendacji zwracają szczególną uwagę na:
 - konieczność zachowania niezależności i bezstronności firmy audytorskiej i biegłego rewidenta – szczegółowej analizie podlega zakres usług świadczonych w okresie ostatnich dwóch lat finansowych przez firmę audytorską, podmioty z nią powiązane oraz członków jej sieci, na rzecz Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.;
 - doświadczenie w badaniu jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego o zbliżonej wielkości do Spółki i Grupy PKP CARGO oraz notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie;
 - doświadczenie w badaniu spółek o podobnym profilu działalności do profilu Spółki;
 - kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób bezpośrednio zaangażowanych w prowadzone badanie/przegląd Spółki i wybranych spółek zależnych PKP CARGO S.A.;
 - możliwość zapewnienia świadczenia wymaganego zakresu usług w określonym czasie, w tym zdolność do zapewnienia stabilności zespołu;
 - dostępność wykwalifikowanych specjalistów z zakresu zagadnień specyficznych w sprawozdaniach finansowych, takich jak analiza zagadnień podatkowych, rachunkowość zabezpieczeń, wycena instrumentów pochodnych, systemy IT;
 - koszty badania.
3. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umowa o badanie sprawozdania finansowego mogła zostać podpisana w terminie umożliwiającym firmie audytorskiej przygotowanie się do przeglądu półrocznego.
4. Kontrola i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej są dokonywane na każdym etapie procedury wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.
5. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z uwzględnieniem zasady rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
6. Pierwsza umowa o badanie ustawowe jest zawierana z firmą audytorską na okres nie krótszy niż dwa lata z możliwością przedłużenia na kolejne, co najmniej dwuletnie okresy, z uwzględnieniem wynikających z przepisów prawa zasad rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
7. Proces wyboru firmy audytorskiej przebiega zgodnie z przyjętą „Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO”.

Polityka i Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO zakłada, że:

1. Procedura wyboru inicjowana jest przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej, który określa szczegółowe wytyczne, co do wymagań wobec firmy audytorskiej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badania jednostkowego sprawozdania

finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz kryteria wyboru.

2. Zapytanie ofertowe kierowane jest do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ust. 3 punkt 2 ppkt a) Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.)
3. Komitet Audytu przygotowuje rekomendację dla Walnego Zgromadzenia zgodnie z postanowieniami Polityki, uwzględniając wnioski wynikające z rocznego sprawozdania Komisji Nadzoru Audytowego, o którym mowa w art. 90 ust. 5 ww. Ustawy, analizy ofert na badanie, dokumentacji z postępowania zakupowego oraz sprawozdania.

Komitet Audytu przyjął do stosowania następujące zasady w zakresie świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską w tym podmioty powiązane lub członków sieci firmy audytorskiej (dalej: firma audytorska) odpowiedzialną za badanie jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO:

1. Firma audytorska może świadczyć na rzecz: (i) Spółki, bądź (ii) jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. (dalej: jednostki kontrolowane) oraz (iii) jednostki dominującej PKP CARGO S.A. (dalej: jednostka dominująca) poza badaniem/przeglądem sprawozdań finansowych następujące usługi:
 - przeprowadzenie procedur „due dilligence” w zakresie kondycji ekonomiczno-finansowej oraz przygotowanie listów poświadczających wykonywanych w związku z prospektem emisyjnym, przeprowadzane zgodnie z krajowym standardem usług pokrewnych (uzgodnione procedury);
 - usługi atestacyjne w zakresie informacji finansowych pro forma, prognoz wyników lub wyników szacunkowych ujętych w prospekcie emisyjnym;
 - badanie historycznych informacji finansowych do prospektu, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 809/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r.;
 - weryfikacja pakietów konsolidacyjnych;
 - potwierdzenie spełnienia warunków zawartych umów kredytowych na podstawie analizy informacji finansowych pochodzących ze sprawozdań finansowych;
 - usługi atestacyjne w zakresie sprawozdawczości dotyczącej ładu korporacyjnego, zarządzania ryzykiem oraz społecznej odpowiedzialności biznesu;
 - poświadczenia dotyczące sprawozdań lub innych informacji finansowych przeznaczonych dla organów nadzoru, rady nadzorczej lub innego organu nadzorczego Spółki lub właścicieli, wykraczające poza zakres badania ustawowego i mające pomóc tym organom w wypełnianiu ich ustawowych obowiązków.
2. Świadczenie usług, o których mowa w punkcie 1, możliwe jest jedynie w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez Spółkę, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej.
3. Zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych, każdorazowo wymaga zgody Komitetu Audytu na wniosek Zarządu danej spółki. Zgoda Komitetu Audytu, o której mowa w zdaniu poprzedzającym wymagana jest do zawarcia przez firmę audytorską umowy ze Spółką, z każdą jednostką kontrolowaną jak i jednostką dominującą.
4. Co najmniej w okresach rocznych, Spółka przedstawia Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej zestawienie wszystkich usług dodatkowych wykonanych przez firmę audytorską dla PKP CARGO S.A., jej jednostki dominującej oraz jednostek kontrolowanych przez Spółkę.

Komitet Audytu Rady Nadzorczej w 2022 r. nie podejmował uchwał w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy na świadczenie usług dodatkowych przez firmę audytorską:

- a) Grant Thornton Frąckowiak Prosta spółka akcyjna (dawniej: Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.) z siedzibą w Poznaniu wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3654, oraz
- b) Grant Thornton Polska Prosta spółka akcyjna (dawniej: Grant Thornton Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.) z siedzibą w Poznaniu wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 4055.

Uchwałą Nr 13/2020 z dnia 21 września 2020 r., Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. zarekomendował Walnemu Zgromadzeniu w zakresie:

przeprowadzenia badania:

- jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2021-2025;
- skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2021-2025;

przeglądu półrocznych skróconych:

- jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2021-2025;
- skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO w latach 2021-2025,

wyбір na firmę audytorską dla PKP CARGO S.A. jednego z następujących podmiotów:

1. Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Poznaniu, wpisaną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów na listę firm audytorskich pod numerem 3654, NIP: 778-14-76-013 (dalej: „Grant Thornton Frąckowiak”);
2. PKF Consult spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie, wpisaną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów na listę firm audytorskich pod numerem 477, NIP: 521-052-77-10 (dalej: „PKF Consult”);

przy czym Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wskazał jako preferowanego przez siebie kandydata na firmę audytorską spółkę Grant Thornton Frąckowiak, której to oferta najwyżej została oceniona w trakcie postępowania zakupowego.

Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. udzielając swojej rekomendacji firmie Grant Thornton Frąckowiak wziął pod uwagę m.in. specyficzne potrzeby Grupy Kapitałowej PKP CARGO jako jednostki zainteresowania publicznego oraz wynik grupowego postępowania zakupowego.

Ponadto Komitet Audytu oświadczył, że powyższa rekomendacja spełniała wymogi:

- Ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym z dnia 11 maja 2017 r. (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.),
- „Polityki wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A.” przyjętej Uchwałą nr 9/2019 Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 15 kwietnia 2019 r.,

oraz jest wolna od wpływu stron trzecich, a PKP CARGO S.A. nie zawarła umów zawierających klauzule, które ograniczałyby możliwość wyboru firmy audytorskiej przez Walne Zgromadzenie do określonych kategorii lub wykazów firm audytorskich.

Po wyborze firmy Grant Thornton Frąckowiak na firmę audytorską dla Spółki na lata 2021-2025, Uchwałą nr 2/2020 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 16 listopada 2020 r., Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 28/2021 z dnia 28 czerwca 2021 r. dokonało zmiany dot. wyboru firmy audytorskiej, wskazując jako wykonawcę do:

przeprowadzenia badania:

- jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2021-2025;
- skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2021-2025;

przeglądu półrocznych skróconych:

- jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2021-2025;
- skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO w latach 2021-2025.

firmy audytorskie:

1. Grant Thornton Frąckowiak Prosta spółka akcyjna (dawniej: Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.) z siedzibą w Poznaniu wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3654, oraz
2. Grant Thornton Polska Prosta spółka akcyjna (dawniej: Grant Thornton Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.) z siedzibą w Poznaniu wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 4055.

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu, a także wspomaga osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Tabela 37 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	29.06.2022 r.
		12.07.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	18.10.2021 r.	29.06.2022 r.
		12.07.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

KOMITET DS. STRATEGII

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Strategii. W jego skład wchodzi co najmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu ds. Strategii powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii wspiera Radę Nadzorczą w kwestiach nadzoru nad określaniem strategii, a także właściwym wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej Spółki.

Tabela 38 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	29.06.2022 r.
		12.07.2022 r.	nadal
	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
		12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 r.	29.06.2022 r.
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

8.12. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

PKP CARGO S.A. i spółki z Grupy PKP CARGO koncentrują się na działaniach prospołecznych spójnych z misją i strategią rozwoju Grupy oraz wartościami reprezentowanymi przez PKP CARGO S.A. Priorytetem podejmowanej przez te podmioty działalności jest realizowanie długofalowych programów społecznych.

Analiza dotychczas podejmowanych inicjatyw i programów oraz diagnoza potrzeb otoczenia biznesowego i społecznego Grupy PKP CARGO wytyczyła obszary działania w zakresie sponsoringu:

- Inicjatywy na rzecz rozwoju branży logistycznej,
- Nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi,
- Kultura i sztuka
- Bezpieczeństwo,
- Sport – priorytet mają działania służące rozwojowi sportu i zdrowego trybu życia wśród młodzieży.

Wsparcie charytatywne koncentruje się na ochronie środowiska i ekologii (w tym wsparciu inicjatyw z zakresu ekologii transportu), nauce i edukacji, kulturze i sztuce, bezpieczeństwie oraz wyrównywaniu różnic społecznych.

W 2022 r. Grupa PKP CARGO udzieliła wsparcia grupie pracowników i emerytów w sfinansowaniu leczenia i rehabilitacji. Darowizny trafiały do osób będących w trudnej sytuacji ekonomicznej. Ponadto Grupa wspierała finansowo i rzeczowo udział pracowników w różnych imprezach sportowo-rekreacyjnych. Działalność sponsoringowa PKP CARGO S.A. oraz innych spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO koncentrowała się na wspieraniu organizacji ważnych imprez historycznych, sportowych i wydarzeń istotnych dla środowiska kolejarskiego. Przykładem może być organizacja obchodów 42 rocznicy Lubelskiego Lipca '80, sponsoring Wyścigu Kolarskiego „Solidarności” i Olimpijczyków, współfinansowanie obchodów Święta Kolejarza, czy też sponsoring konferencji, spotkań i debat organizowanych przez związki związkowe, będące jednymi z interesariuszy PKP CARGO.

9. 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 spółek Grupy

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy PKP CARGO, 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 emitenta.

10. Informacje niefinansowe

Zgodnie z art. 49b ust. 9 oraz art. 55 ust. 2c Ustawy o rachunkowości Spółka i jej Grupa nie sporządzają oświadczenia na temat informacji niefinansowych ze względu na sporządzenie odrębnego sprawozdania na temat informacji niefinansowych (Raport Zrównoważonego Rozwoju) zgodnie z §70 ust.1 pkt 5) oraz §71 ust.1 pkt 5) Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim

Niniejsze Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy PKP CARGO zostało sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 4 kwietnia 2023 roku