

Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

za rok obrotowy 2021



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.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA ROK OBROTOWY 2021

1. Wstęp	8
2. Relacje Inwestorskie.....	9
3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	11
3.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO.....	11
3.2. Jednostki podlegające konsolidacji.....	12
3.3. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.....	13
3.4. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką.....	13
3.5. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	14
3.6. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO	14
4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO.....	16
4.1. Otoczenie makroekonomiczne.....	16
4.2. Działalność przewozowa.....	30
4.3. Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej	36
4.4. Pozostałe usługi	41
4.5. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia.....	41
4.6. Informacje dotyczące zatrudnienia.....	42
4.7. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	43
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO.....	46
5.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	46
5.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	48
5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	56
5.4. Informacje o majątku produkcyjnym.....	63
5.5. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO.....	65
5.6. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń.....	67
6. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO.....	79
6.1. Istotne informacje i zdarzenia	79
6.2. Opis i ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	83
6.3. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	85
6.4. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok.....	87
7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	87
7.1. Opis zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	87
7.2. Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym.....	89
8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	90
8.1. Zmiany regulacji prawnych.....	90
8.2. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.....	92
8.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi.....	93
8.4. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	93
8.5. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju.....	93

8.6.	Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego	94
8.7.	Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	97
8.8.	Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń	98
8.9.	Informacje dotyczące sprawozdania finansowego	103
9.	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	105
9.1.	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny	105
9.2.	Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	105
9.3.	Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	107
9.4.	Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	108
9.5.	Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	109
9.6.	Wykonywanie prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu	109
9.7.	Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	110
9.8.	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających	111
9.9.	Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.	112
9.10.	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	112
9.11.	Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów	113
10.	Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych	127
10.1.	Oświadczenie Grupy PKP CARGO	128
10.2.	Oświadczenie PKP CARGO S.A.	163
11.	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	187

SPIS TABEL

Tabela 1 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2021 roku	10
Tabela 2 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną.....	12
Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach (9 miesięcy) 2021.....	34
Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2021 r., IV kwartał 2021 r. oraz 2020 r.....	38
Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2021 r., IV kwartał 2021 r. oraz 2020 r.....	39
Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2021 r., IV kwartał 2021 r. oraz 2020 r.	39
Tabela 7 Zatrudnienie w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	42
Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych).....	42
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych).....	42
Tabela 10 Struktura zatrudnienia w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych).....	43
Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2017 - 2021 (mln zł)	44
Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2017 - 2021 (mln zł)	45
Tabela 13 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	46
Tabela 14 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2016 – 2021 (w dniach)	50
Tabela 15 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2021	53
Tabela 16 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2016 – 2021	54
Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2021.....	55
Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2021	55
Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2016 – 2021	60
Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2016 – 2021	61
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2021	62
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2021.....	63
Tabela 23 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji	64
Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów.....	64
Tabela 25 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2017-2021.....	65
Tabela 26 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu.....	92
Tabela 27 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	93
Tabela 28 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2021 r. (zł)	101
Tabela 29 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2021 r. (zł) .	102
Tabela 30 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)	104
Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2021 r.	108
Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2021 r.....	108
Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania Raportu	108
Tabela 34 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	109
Tabela 35 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu.....	114

Tabela 36 Skład Rady Nadzorczej na dzień przekazania raportu	117
Tabela 37 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu.....	122
Tabela 38 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu.....	126
Tabela 39 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu.....	126
Tabela 40 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2017-2021.....	130
Tabela 41 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2017-2021	130
Tabela 42 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2017-2021model biznesowy	131
Tabela 43 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2017-2021	131
Tabela 44 Liczba pracowników w Grupie w latach 2017-2021	132
Tabela 45 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2017-2021	133
Tabela 46 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2017-2021.....	133
Tabela 47 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	134
Tabela 48 Związki zawodowe w Grupie w latach 2017-2021.....	137
Tabela 49 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2017-2021.....	137
Tabela 50 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021.....	165
Tabela 51 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021	165
Tabela 52 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020	165
Tabela 53 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021	166
Tabela 54 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021.....	167
Tabela 55 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021	167
Tabela 56 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021.....	167
Tabela 57 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	170
Tabela 58 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2027	173
Tabela 59 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021	174

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2021 r.	9
Rysunek 2 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2021 r.	15
Rysunek 3 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.12.2021 r.	15
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2021 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2022-2023 - dane niewyrównane sezonowo.	17
Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB** 21	21
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2) 21	21
Rysunek 7 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2021 oraz prognoza na lata 2022-2024 – dane wyrównane sezonowo 28	28
Rysunek 8 Wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego w latach 2015 – 2021 (tys. Ton) 29	29
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mln ton) 31	31
Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mld tkm) 32	32
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2021 32	32
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2021 33	33
Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2021 r. 33	33
Rysunek 13 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P) 35	35
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mln ton) 35	35
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mld tkm) 35	35
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2021* 36	36
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2021* 37	37
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2021 r. (btkm) 37	37
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł) 48	48
Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r. 49	49
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł) 49	49
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r. 51	51
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł) ... 51	51
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2021 r. (w mln zł) 52	52
Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł) 56	56
Rysunek 26 Struktura aktywów – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r. 57	57
Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł) 57	57
Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r. 58	58

Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł)...	59
Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł).....	60
Rysunek 31 Inicjatywy strategiczne	89
Rysunek 32 Schemat działań zrealizowanych w ramach obowiązującej Strategii w 2021 r.	90
Rysunek 33 Wykorzystanie środków w ramach pakietu świadczeń socjalnych w PKP CARGO S.A. w 2021 r.	168

1. Wstęp



Szanowni Państwo,

Rok 2021 stał pod znakiem odbudowy rynku kolejowego po wprowadzanych w związku z epidemią COVID-19 ograniczeniach w roku 2020. Charakteryzował się z zarówno wzrostem gospodarczym, wysoką dynamiką produkcji przemysłowej przyczyniającą się do wzrostu koniunktury w segmencie transportu kolejowego, jak i wysokim, nie tylko inflacyjnym, wzrostem istotnej części kosztów ponoszonych przez spółki Grupy PKP CARGO.

Odnotowany w 2021 roku wzrost masy przewiezionych towarów oraz wzrost udziałów rynkowych Grupy PKP CARGO stanowi dobrą podstawę do intensyfikacji wysiłków zmierzających do poprawy efektywności ekonomicznej podmiotów Grupy PKP CARGO w kolejnych latach. Należy jednak uwzględnić fakt, że europejska gospodarka w rok 2022 wchodzi zdestabilizowana poważnymi skutkami globalnych sankcji gospodarczych, nałożonych na Federację Rosyjską w związku z agresją zbrojną na Ukrainę.

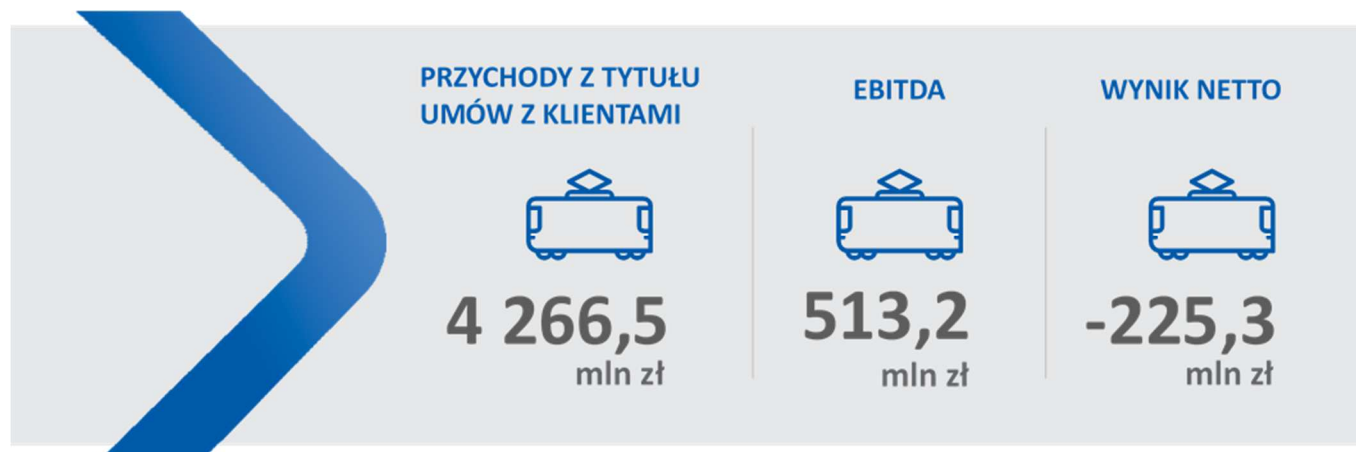
Dla Grupy PKP CARGO będzie to kolejny rok, w którym będziemy stawiali czoła wyzwaniom rynkowym oraz oczekiwaniom naszych klientów w kraju i za granicą.

Zarząd PKP CARGO S.A.:

Władysław Szczepkowski
p.o. Prezes Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Zenon Kozendra
Członek Zarządu
– Przedstawiciel Pracowników



2. 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.

W 2021 roku ze względu na trwającą pandemię COVID-19 oraz znacząco ograniczoną komunikację z rynkiem, działania informacyjne realizowane były w ramach:

- konferencji wynikowej w siedzibie Spółki
- konferencji wynikowej online
- e-Walnego Zgromadzenia
- telekonferencji lub wideokonferencji.

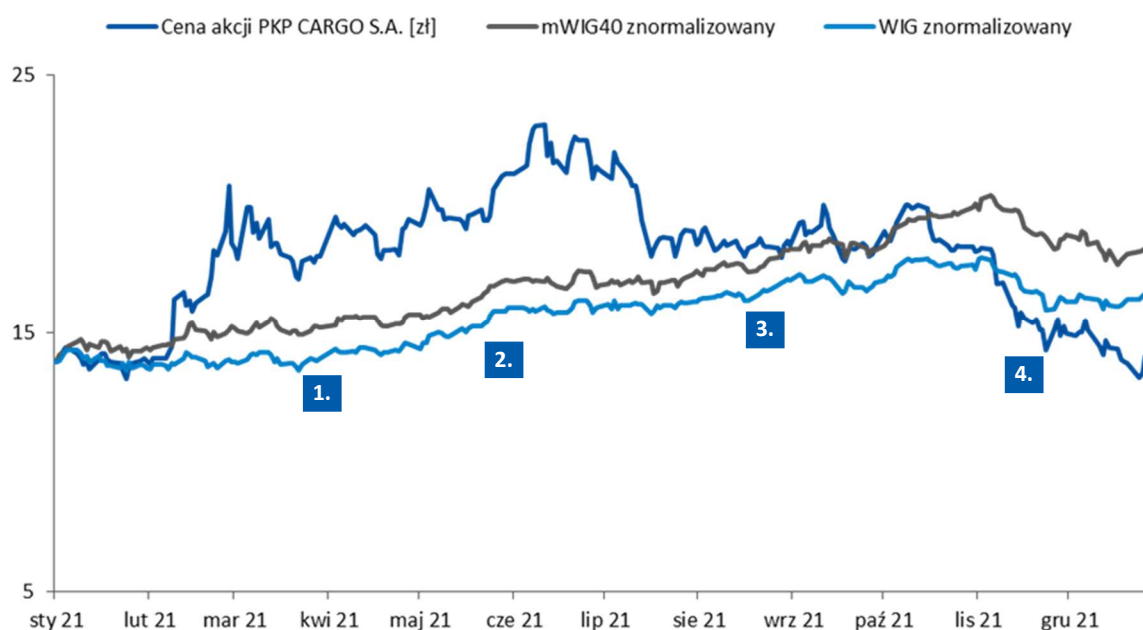
Pomimo trudnych warunków rynkowych, PKP CARGO S.A. w 2021 r. komunikowało się z inwestorami i analitykami. W ramach prowadzonych działań odbyły się spotkania z uczestnikami rynku kapitałowego, w tym m.in. zorganizowano trzy konferencje podsumowujące wyniki finansowe.

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.

Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2021 r. na tle notowań indeksu mWIG40.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

1. Publikacja wyników 2020 roku – 31 marca;
2. Raport za pierwszy kwartał 2021 – 21 maja;
3. Raport za pierwsze półrocze 2021 – 20 sierpnia;
4. Raport za trzy kwartały 2021 – 24 listopada.

Tabela 1 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2021 roku

Data wydania/aktualizacji	Rekomendacja	Cena docelowa (zł)	Cena w dniu wydania (zł)	Instytucja
9 kwietnia	Sprzedaj	16,21	19,08	mBank Biuro maklerskie
13 kwietnia 2021 r.	Trzymaj (obniżona)	19,40	19,24	Santander Biuro Maklerskie
15 czerwca 2021 r.	Trzymaj (obniżona)	22,90	12,50	Santander Biuro Maklerskie.
3 grudnia	Trzymaj	16,21	15,24	mBank Biuro maklerskie

W 2021 roku, pomiędzy 4 stycznia a 30 grudnia 2021 roku, kurs akcji PKP CARGO S.A. wzrósł z 13,88 zł do 14,02 zł (+1,01%). Najniższa cena akcji została zanotowana w dniu 27 stycznia 2021 r. (12,50 zł) a najwyższa dnia 14 czerwca 2021 r. (23,10 zł). Indeks WIG wzrósł w 2021 roku o 19,5%, a indeks mWIG40 o 32%. Na przestrzeni roku kurs akcji spółki PKP CARGO zachowywał się stabilnie z tendencją zwyżkową w pierwszym półroczu 2021 roku i zniżkową w drugim półroczu 2021 roku.

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® Europe Total Market.

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i na terenie Unii Europejskiej („UE”), a także kluczowym partnerem na Nowym Jedwabnym Szlaku. Od wielu lat łączy najważniejsze punkty na przemysłowej mapie Polski, oferując kompleksową obsługę logistyczną na korytarzach Wschód–Zachód i Północ–Południe. Z usług Grupy PKP CARGO korzysta wiele branż – od górniczej i hutniczej przez budowlaną, chemiczną, drzewną i spożywczą, aż po motoryzacyjną.

Grupa PKP CARGO oferuje klientom usługi intermodalne, spedycję (krajową i międzynarodową), usługi terminalowe, bocznicowe i trakcyjne oraz naprawę i serwis taboru kolejowego, prowadzi także działalność rekultywacyjną.

Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwy, Słowacji, Węgier, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii i Polski.

Grupa (m.in. Jednostka dominująca, PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.) oferuje szeroki wachlarz usług na rynku krajowym i międzynarodowym. Oferuje nie tylko przewóz towarów, ale także świadczy kompleksowe usługi logistyczne w kolejowych przewozach towarów.

Dodatkowo, w ramach Grupy realizowane są następujące usługi wspierające i dopełniające ofertę:



TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW



USŁUGI
INTERMODALNE



USŁUGI
SPEDYCYJNE
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



USŁUGI
TERMINALOWE



USŁUGI
BOCZNICOWE
I TRAKCYJNE



NAPRAWA
I SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO



USŁUGI
REKULTYWACYJNE

3.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 roku obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 2 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”) (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	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 (hurt, detal).
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”) (d. Advanced World Transport a.s.)	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 taborem 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. (d. AWT Rail 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 2021 roku.

3.3. 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, 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.

W 2021 roku strukturę PKP CARGO S.A. tworzyły następujące jednostki organizacyjne (zakłady Spółki):

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

3.4. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką

W dniu 18 października 2021 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. odwołała: Czesława Warszewicza, Leszka Borowca, Witolda Bawora oraz Piotra Wasatego z pełnionych przez nich funkcji odpowiednio: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. Równocześnie Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. delegowała Członka Rady Nadzorczej Władysława Szczepkowskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

W związku z ograniczeniem liczby Członków Zarządu Spółki, w dniu 19 października 2021 roku Zarząd podjął Uchwałę, na podstawie której powierzył Władysławowi Szczepkowskiemu (pełniącemu obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.) czasowy nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., z zastrzeżeniem, że nadzór nad Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Biurem Teleinformatyki oraz Biurem Zakupów pełnić będzie czasowo Zenon Kozendra – Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników PKP CARGO S.A. Ponadto dla zapewnienia sprawnej reprezentacji Spółki Zarząd udzielił prokury łącznej trzem pracownikom Centrali Spółki.

Po dacie bilansowej, w dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołała ze skutkiem od dnia 3 lutego 2022 roku Marka Olkiewicza na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. Równocześnie Rada Nadzorcza delegowała Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Władysława Szczepkowskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

W związku z niepełnym składem Zarządu Spółki, Zarząd podjął Uchwałę o czasowym powierzeniu nadzoru nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki, mocą której powierzył Władysławowi Szczepkowskiemu (pełniącemu obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.) czasowy nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. do dnia 2 lutego 2022 roku oraz Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., z zastrzeżeniem, że nadzór nad Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Biurem Teleinformatyki i Biurem Zakupów pełnić będzie czasowo Zenon Kozendra – Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników PKP CARGO S.A. Czasowy nadzór ma trwać do dnia powołania wskazanych wyżej Członków Zarządu.

3.5. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W 2021 roku nastąpiły zmiany w organizacji Jednostki Dominującej, co zostało opisane w pkt 3.4 niniejszego sprawozdania.

W 2021 roku w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

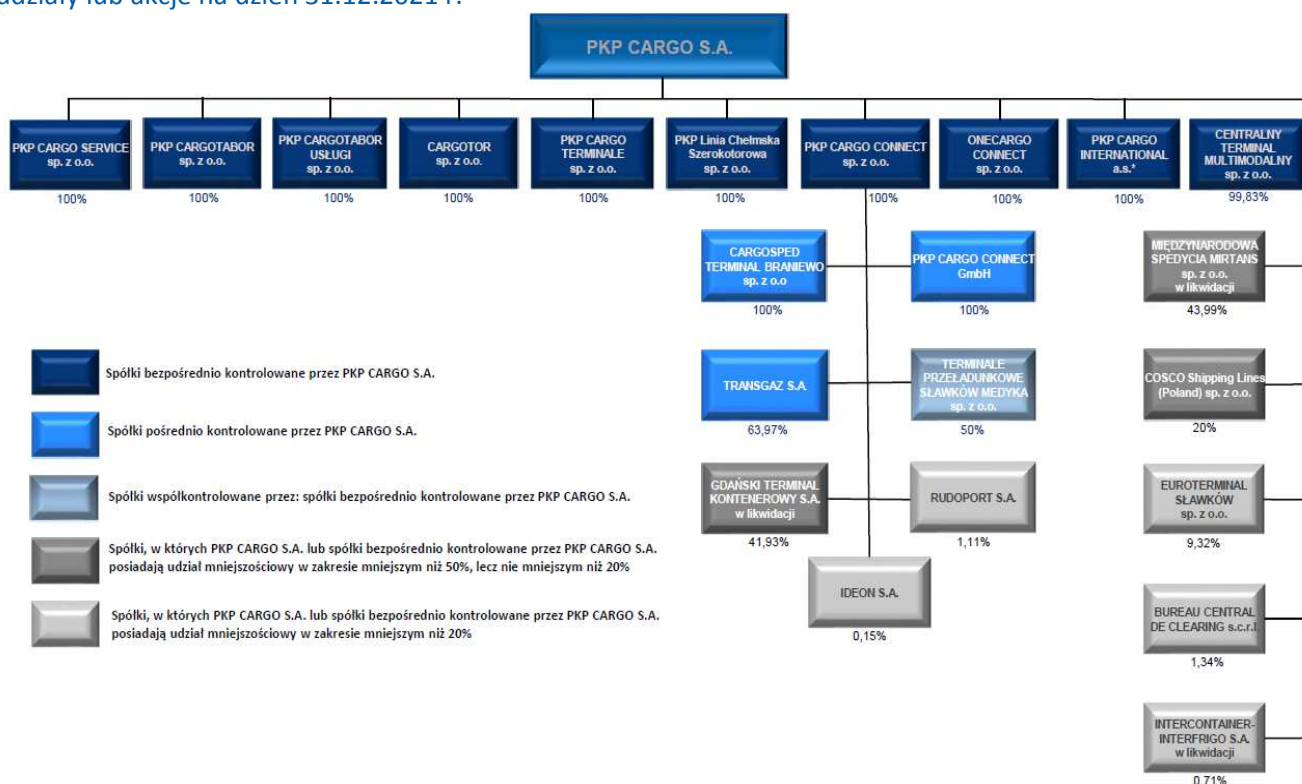
- zbycie przez PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie wszystkich udziałów posiadanych w spółce RENTRANS CARGO Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie. W dniu 22 marca 2021 r. spółka PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. (w której PKP CARGO posiada 100% udziałów) zawarła z RENTRANS CARGO Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie warunkową umowę nabycia udziałów w celu umorzenia, na mocy której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. dokonała zbycia wszystkich posiadanych w spółce RENTRANS CARGO Sp. z o.o. 249 udziałów (odpowiadających 29,26% udziałowi w kapitale RENTRANS CARGO Sp. z o.o.). W wyniku powyższego, własność 249 udziałów w RENTRANS CARGO Sp. z o.o. w dniu 22 marca 2021 r. przeszła na tę spółkę, co oznacza, że z dniem 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. przestała być współnikiem spółki RENTRANS CARGO Sp. z o.o., w związku z czym spółka RENTRANS CARGO Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO;
- zmiana brzmienia firmy spółki z PRIMOL-RAIL d.o.o. na PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. z siedzibą w Grčarevec (Słowenia) – w spółce tej PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 80% udział w kapitale zakładowym. Ze skutkiem na dzień 09 września 2021 r. spółka PRIMOL-RAIL d.o.o. z siedzibą w Grčarevec (Słowenia), w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 80% udział w kapitale zakładowym, zmieniła nazwę i aktualnie funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. z siedzibą w Grčarevec (Słowenia). Wysokość kapitału zakładowego spółki PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie;
- nabycie przez PKP CARGO S.A. 100% udziałów w spółce PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Chełmie. W dniu 27 października 2021 roku nastąpiło podpisanie umowy, na mocy której PKP CARGO S.A. nabyła od spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu, 100% udziałów (w liczbie 100 udziałów o wartości nominalnej 50,- zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 5.000,- zł) w spółce PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Chełmie, za łączną cenę 5.000,- zł.

3.6. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2021 roku skład Grupy PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. obejmował:

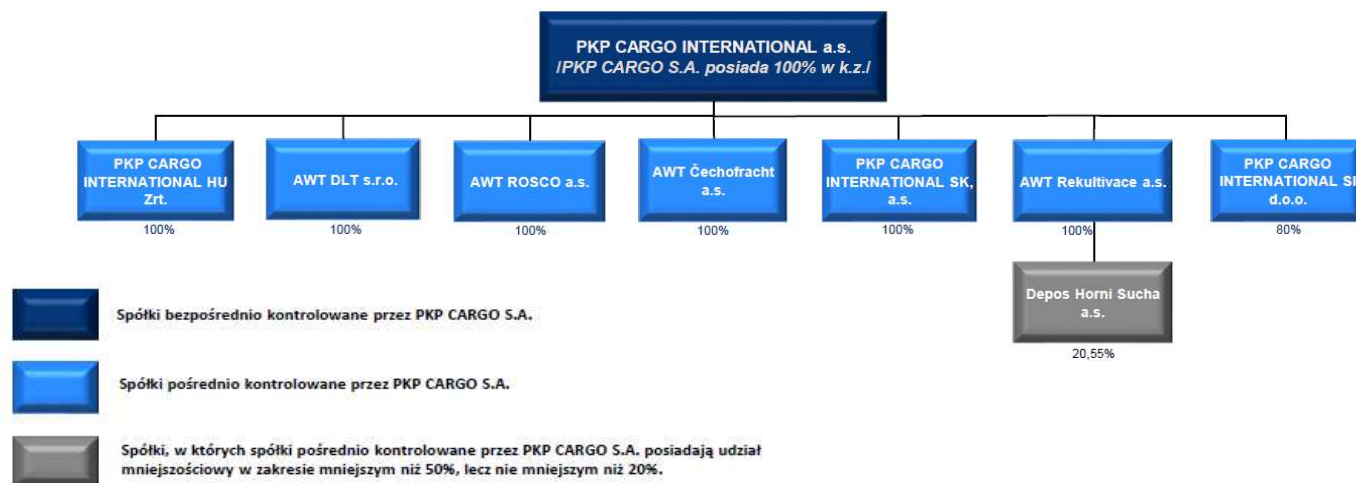
- 20 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO,
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio 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.);
- 1 spółkę wspólnie kontrolowaną (w której podmiot z Grupy PKP CARGO posiada 50% udział w kapitale zakładowym), w tym:
 - 1 spółka wspólnie kontrolowana przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio wspólnie kontrolowana przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.;
- Ponadto, PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały udziały lub akcje w 9 spółkach, które nie były kontrolowane lub wspólnie kontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:
 - 5 spółek, w których PKP CARGO bezpośrednio posiada mniejszościowy udział,
 - 3 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.

Rysunek 2 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2021 r.



* powiązania kapitałowe spółki PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 3 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Otoczenie makroekonomiczne



Przemysł i gospodarka w Polsce

Na wielkość produkcji przemysłowej w Polsce ma wpływ koniunktura w gospodarce. Głównym czynnikiem wpływającym na wyniki polskiej gospodarki w 2021 roku pozostawała pandemia COVID-19 i jej ekonomiczne konsekwencje. Wpływ pandemii na procesy gospodarcze jest widoczny nie tylko w bezwzględnej zmianie liczby zachorowań i hospitalizacji, czy też wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania restrykcjach natury ekonomicznej i społecznej, ale również m.in. w obserwowanych zaburzeniach w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz nasileniu globalnych procesów inflacyjnych.

Według wstępnych szacunków GUS w 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem była o +14,4% wyższa r/r (wobec spadku o -1,9% r/r w 2020 r.). We wszystkich kwartałach 2021 r. produkcja była znacznie wyższa niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. W przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób produkcja sprzedana przemysłu w 2021 r. zwiększyła się o 14,9% (wobec spadku o -1,0% w 2020 r.). Największy wzrost produkcji sprzedanej w 2021 r. zanotowano w II kwartale 2021 r. (+30,2%), natomiast w pozostałych kwartałach roku tempo wzrostu kształtowało się w skali od 7,8% w I kwartale 2021 r. do 13,2% w IV kwartale 2021 r.¹ Bardzo wysoka dynamika wzrostu produkcji w drugim kwartale 2021 r. wynikała przede wszystkim z efektu niskiej bazy statystycznej w 2020 r. (okres wprowadzenia intensywnych restrykcji anty-pandemicznych, silnie dotykających również sektor przemysłowy), co w połączeniu z dobrą bieżącą koniunkturą wpłynęło na skokowy wzrost produkcji.

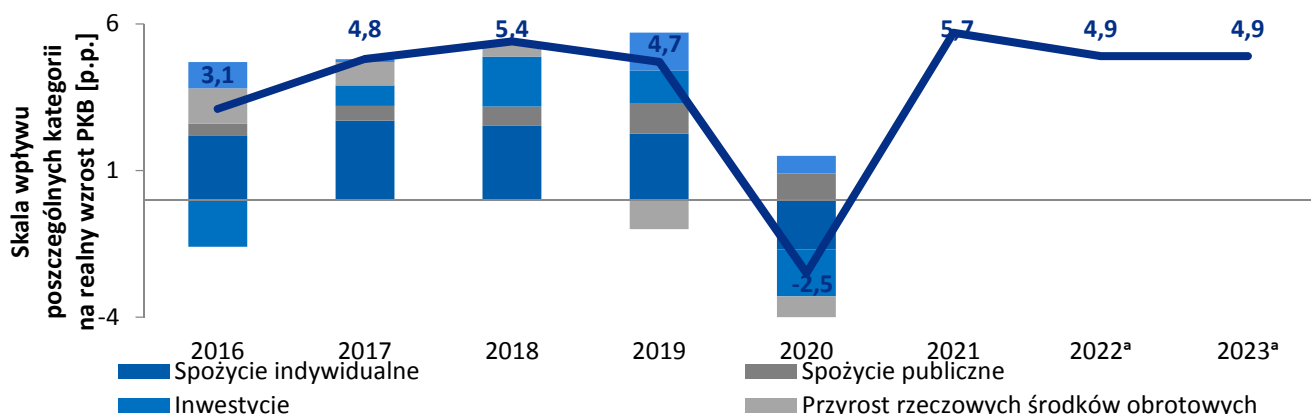
W 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu zwiększyła się w skali roku we wszystkich sekcjach przemysłu, w tym najbardziej w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę – wzrost o +29,5% r/r, w przetwórstwie przemysłowym o +14,2% r/r, (które odpowiada za około 90% całości produkcji) oraz w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami, rekultywacji – wzrost o +10,7% r/r (w 2020 r. była to jedyna sekcja, w której odnotowano wzrost sprzedaży). Jedynie niewielki wzrost o +2,8% r/r zanotowano w górnictwie i wydobywaniu (po spadku o -7,0% w poprzednim roku).² W 2021 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu zanotowano w 31 działach, przy zmniejszeniu produkcji w 3 działach przemysłu. Sprzedaż w działach przemysłu odnotowujących wzrosty stanowiła w tym czasie 98,3% ogółu produkcji sprzedanej przemysłu w kraju. Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, wzrost r/r produkcji przemysłowej w 2021 r. wykazano m.in. w produkcji: metali (+22,6%), wyrobów z metali (+19,3%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+17,8%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+17,3%), wyrobów z drewna (+17,0%), maszyn i urządzeń (+16,4%), mebli (+16,0%), wydobyciu węgla kamiennego i brunatnego (+14,7%), papieru i wyrobów z papieru (+14,7%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+14,1%) oraz pojazdów samochodowych i części (+14,0%).³ Polska gospodarka od II kwartału 2021 r. powróciła na ścieżkę wzrostu gospodarczego.

¹ Główny Urząd Statystyczny

² Główny Urząd Statystyczny

³ Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2021 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2022-2023 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2022-2023 z listopada 2021 r. oraz wstępny szacunek GUS dot. wzrostu PKB za 2021 r. - dane bez dekompozycji.

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

Zgodnie z informacją sygnałową GUS inflacja w 2021 r. wyniosła +5,1% r/r (wobec +3,4% r/r w 2020 r.). W ujęciu kwartalnym w 2021 r. widoczny był także kroczący wzrost poziomu inflacji w stosunku do odpowiednich okresów roku poprzedniego, w przypadku I kwartału 2021 r. wzrost ten wyniósł +2,7% r/r, następnie w II kwartale 2021 r. +4,5% r/r, w III kwartale 2021 r. o +5,4% r/r, by w IV kwartale osiągnąć poziom +7,7% r/r.⁴

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (Purchasing Managers' Index) również wskazują na znaczne polepszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce w trakcie 2021 r. w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego.

W 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 47,1 pkt. (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury i recesją, a wartości powyżej z ożywieniem w sektorze przetwórstwa przemysłowego). W 2021 r. wynosił on średnio 55,1 pkt.⁵ W czwartym kwartale 2021 r. wskaźnik PMI ukształtował się na poziomie 54,8 pkt. (najlepszy wynik wskaźnik osiągnął w II kwartale 2021 r. - wartość na poziomie 56,8 pkt oraz w III kwartale 2021 r. na poziomie 55,7 pkt)⁶. Bieżące wartości indeksu PMI sygnalizują utrzymującą się dobrą koniunkturę w polskim sektorze przetwórstwa przemysłowego. Wzrost wskaźnika PMI pod koniec roku 2021 r. odzwierciedla przede wszystkim zwiększenie komponentów związanych z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami. Przedsiębiorstwa zgłaszały silny popyt płynący ze strony odbiorców krajowych, co bezpośrednio przełożyło się również na wysoki poziom produkcji. Pozytywnym zjawiskiem był wzrost nowych zamówień eksportowych. Jednocześnie zaobserwowano utrzymanie problemów natury podażowej, w tym braków surowców i komponentów oraz zaburzeń w ramach łańcuchów dostaw. Rosnącymi problemami były również niedobory siły roboczej (dodatkowo spotęgowane przez kwarantanny wymuszone kolejną falą pandemii COVID-19) oraz nasilająca się presja inflacyjna wpływająca zarówno na przyspieszenie decyzji zakupowych firm (tworzenie zapasów buforowych), jak i - negatywnie - na poziom zamówień ze strony klientów.

Wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS w 2021 r. wyniósł średnio -5,4 pkt wobec -13,6 pkt w 2020 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy)⁷. W czwartym kwartale 2021 r. wskaźnik koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce, wynosił średnio -9,7 pkt. Aktualny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym oceniany jest więc nadal negatywnie, jednak znacznie mniej pesymistycznie niż miało to miejsce np. w IV kwartale 2020 r. (-15,0 pkt)⁸.

W 2021 r. utrzymywały się oznaki ożywienia aktywności w polskim przemyśle, a sektor przemysłowy wykazał się relatywnie dużą odpornością na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19. Choć spodziewane, skokowe dynamiki produkcji przemysłowej

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Markit IHS

⁶ Markit IHS

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ Główny Urząd Statystyczny

w 2021 r., wynikały oczywiście w znacznej mierze ze statystycznego efektu niskiej bazy odniesienia w 2020 r., to i tak koniunkturę w krajowym przemyśle w 2021 r. należy ocenić pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego w dalszym ciągu kryzysu gospodarczego w niepewnych pandemicznie realiach funkcjonowania przedsiębiorstw. Wyniki wskazują na wzrosty produkcji, co należy odczytywać, jako pozytywny wynik w kontekście utrzymania dodatniej dynamiki wzrostu produkcji przemysłowej w warunkach już wyraźnie niższego globalnego optymizmu w sektorze przemysłowym, czy obserwowanych w globalnej gospodarce problemów natury popytowej. Głównym determinantem wzrostu produkcji przemysłowej r/r jest obecnie segment przetwórstwa przemysłowego, w którym dobre wyniki notują m.in. działy związane z budownictwem (produkcja metali i wyrobów z metali, produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych) oraz działy słabiej zintegrowane w ramach globalnych łańcuchów dostaw i mniej podatne na wahania cen, czy dostępności surowców (produkcja żywności, produkcja odzieży i obuwiu).

Sytuacja w krajowym przemyśle w trakcie 2021 r. była dynamiczna i pełna zwrotów, lecz nadal kształtowała się pod wpływem skutków pandemii COVID-19 (szczególnie w I kwartale 2021 roku) oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej wprowadzanych w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii, choć negatywny wpływ ograniczeń na tempo rozwoju przemysłu był już znacznie niższy niż w 2020 r. W trakcie roku przemysł wyraźnie nadrobił straty, kończąc rok wysokim wzrostem produkcji przemysłowej (szczególnie ostatnie miesiące roku przyniosły zaskakująco pozytywne wyniki produkcji przemysłowej, eksportu oraz sprzedaży detalicznej).

Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej przestaje być jednak kluczowym determinantem dynamiki polskiego przemysłu wobec rozpoczęcia rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Poziom produkcji oraz jego tempo będą zależać od dalszego przebiegu wojny za naszą wschodnią granicą. Wobec ogłoszonych i planowanych sankcji obejmujących ograniczenie obrotu gospodarczego z podmiotami z Federacji Rosyjskiej i Białorusi, należy spodziewać się wymiernych skutków finansowych oraz ewentualnych retorsji, zwłaszcza w zakresie wzrostów cen surowców energetycznych, paliw i stali. Związana z tym niepewna sytuacja polityczna wpływa na zmiany w geopolityce i globalnej gospodarce powodując wysoką inflację. Gospodarka krajowa i globalna wchodzi w rok 2022 obciążona dużą dozą niepewności, a prognozy ekonomiczne zakładają spowolnienie tempa wzrostu globalnej i krajowej gospodarki w 2022 r.

Oprócz zaakcentowanych powyżej problemów natury popytowej, w 2021 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:



Przemysł górniczy

Zwiększone zapotrzebowanie na produkcję energii z węgla kamiennego w 2021 roku w porównaniu do 2020 roku było wynikiem m.in.: mniejszej (zwłaszcza okresowo) od zakładanej produkcji "zielonej" energii, wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną polskiej gospodarki (z uwagi na dynamiczny wzrost gospodarczy), znaczącego wzrostu cen gazu na rynku międzynarodowym oraz zmniejszenia importu energii do kraju.

Odnotowano wzrost wydobywania węgla kamiennego w 2021 r. r/r do poziomu 55,0 mln ton, tj. o 0,6 mln ton (+1,1% r/r). Jeszcze po I kwartale br. utrzymywała się ujemna dynamika (zmniejszenie produkcji węgla o 1,0 mln ton, tj. o -6,3% r/r). Najlepszym miesiącem pod względem produkcji węgla w trakcie 2021 r. był marzec (wydobyto 5,2 mln ton węgla kamiennego). A w pozostałych miesiącach wydobywanie oscylowało w granicach 4,3-4,8 mln ton.⁹

Jednocześnie wystąpił znaczny wzrost sprzedaży węgla kamiennego o 5,4 mln ton r/r (+10,1% r/r) do poziomu 58,3 mln ton. Ogółem sprzedaż węgla kamiennego w 2021 r. była większa od jego wydobywania o 3,3 mln ton, co przełożyło się na zmniejszenie zapasów. Reasumując w 2021 roku sprzedaż węgla kamiennego pozostawała cały czas w trendzie wzrostowym w stosunku do wyników z analogicznych miesięcy roku 2020¹⁰.

Na koniec roku 2020 na zwalach znajdowało się jeszcze 6,2 mln ton węgla kamiennego, a na koniec 2021 stan zapasów wyniósł 2,2 mln ton węgla, co oznacza zmniejszenie w stosunku do roku 2020 o 4,0 mln ton, tj. o -64,7% r/r (wobec 5,3 mln ton zalegających jeszcze po I półroczu 2021 r.)¹¹. Malejąca ilość węgla na zwalach w 2021 r. wpłynęła na sprzedaż węgla w stosunku do wielkości wydobywania.

⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

Import węgla kamiennego spadł do poziomu 11,5 mln ton (-1,3% r/r). Głównym kierunkiem importu surowca w tym okresie była Rosja (spadek o -10,4% r/r do poziomu 7,5 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 65,7% całkowitego wolumenu) oraz Australia (wzrost o 122,5% r/r do poziomu 1,9 mln ton; import z Australii odpowiadał za 16,4% całkowitego wolumenu węgla sprowadzonego do Polski)¹².

W ostatnich latach widoczny jest trend wzrostowy importu węgla do kraju (w porównaniu do roku 2000, kiedy to import do Polski wyniósł ok. 1,5 mln ton, import zwiększył się nawet o 1200%). Trend ten jest wynikiem ograniczenia produkcji krajowej (w tym brak odpowiednich sortymentów w ramach własnego wydobycia) oraz stosunkowo wysokiego zapotrzebowania na węgiel.

Zmieniły się także kierunki importu węgla, dwadzieścia lat temu import w ponad 90% odbywał się z Rosji i Czech (odpowiednio 51% i 42%), przy jednoczesnym znaczącym eksporcie węgla w tym okresie. W ostatnich latach import z Rosji odpowiada nawet za 3/4 importu do kraju. Polska i Niemcy odpowiadały w okresie ostatnich 20 lat za 90% zwiększenia importu węgla do krajów Unii Europejskiej, przy czym Polska zaimportowała nawet o ponad 15 mln ton węgla więcej, co oznaczało wzrost o ponad 1000 % (w przypadku Niemiec było to ok. 13 mln ton i wzrost o 45%), przy jednoczesnym ponad 19% spadku importu dla całej Wspólnoty¹³.

Z uwagi na konflikt zbrojny w Ukrainie jedną z konsekwencji sankcji gospodarczych będzie wstrzymanie importu węgla z Federacji Rosyjskiej. Jednakże jak wynika z informacji podawanych przez Ministerstwo Aktywów Państwowych podległe mu firmy energetyczne w zasadzie nie korzystają z importowanego węgla (99,7% węgla kamiennego i brunatnego zużywanego przez firmy energetyczne pochodzi z kopalń na terenie kraju).

Wysokość wydobycia i sprzedaży węgla jest także zdeterminowana ceną węgla na krajowym rynku i rynkach zagranicznych oraz rachunkiem ekonomicznym:

- w 2021 r. zaobserwowano trend wzrostowy cen węgla na świecie z uwagi na zwiększony popyt na węgiel i znaczne globalne ożywienie na całym obszarze międzynarodowego rynku węgla kamiennego (po półtorarocznej stagnacji wywołanej pandemią COVID-19). Napięta sytuacja na międzynarodowym rynku węgla i brak równowagi popytowo-podażowej przekłada się na utrzymanie cen na wysokim poziomie względem lat ubiegłych. Znacznie ograniczona podaż surowca zarówno w obszarze Europy jak i Azji, nie nadąża za mocno rosnącym popytem (z uwagi na wzrost gospodarczy i post-pandemiczne odbicie oraz czynniki o charakterze typowo sezonowym). Ważnymi czynnikami wzrostu popytu na węgiel w obszarze rynku europejskiego są również niekonkurencyjnie wysokie ceny gazu (co spowodowało pogorszenie opłacalności wytwarzania energii z gazu w stosunku do węgla) oraz niski poziom zapasów w centrum przeładunkowym ARA (spowodowany wzrostem konsumpcji węgla);
- rynek ARA jest obecnie jednym z rynków węgla morskiego na świecie o najwyższych notowaniach¹⁴. W 2021 r. średnie ceny węgla w europejskich portach ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) wyniosły 114,82 USD/t (wobec 54,70 USD/t w 2020 r.) i były tym samym o 109,9% wyższe r/r.;
- ceny węgla na rynku polskim są niższe niż te notowane na międzynarodowych rynkach, ponieważ najczęściej są następstwem bezpośrednich umów producentów z odbiorcami. W 2021 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 248,57 PLN/t (-6,4% r/r oraz -4,9% w stosunku do wyniku z 2019 r.). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa w 2021 r. wypracował poziom 299,76 PLN/t (-5,3% r/r oraz -3,2% w stosunku do wyniku z 2019 r.). W IV kwartale 2021 r. średnia wartość indeksu PSCMI1 wyniosła 245,37 PLN/t (-5,0% r/r oraz -0,5% kw/kw), średnia wartość indeksu PSCMI2 wyniosła 339,76 PLN/t (+13,6% r/r oraz +13% kw/kw). Sprzedaż węgla krajowego w 2021 roku jest pochodną m.in.: zapotrzebowania na energię i wielkości produkcji energii elektrycznej;
- wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w trakcie 2021 r. o +5,4% r/r do poziomu 174,4 TWh. Po spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce w 2020 r. na poziomie -2,3% r/r (związany z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 oraz niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych), od stycznia 2021 r. w kolejnych miesiącach roku notowano już wzrosty konsumpcji energii elektrycznej r/r., z wyjątkiem października 2021 r., kiedy to nastąpił nieznaczny, bo -0,8% spadek r/r¹⁵;

¹² Eurostat

¹³ wnp.pl

¹⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- silny wzrost produkcji energii elektrycznej ogółem w trakcie 2021 r. o +14,0% r/r do poziomu 173,6 TWh to wynik zwiększonego zapotrzebowania na rynku krajowym i wyższego eksportu. Dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym zanotowano wzrost produkcji energii na poziomie +30,0% r/r oraz na węglu brunatnym wzrost na poziomie +19,5% r/r. Natomiast zmniejszyła się produkcja z elektrowni gazowych o -4,0% r/r (z uwagi na silnie rosnące ceny gazu). Jednocześnie zauważalny był wzrost produkcji z elektrowni innych odnawialnych +116,09% r/r, w mniejszym stopniu elektrowni wodnych o +4,9% r/r oraz wiatrowych o +0,4% r/r¹⁶;
- korzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym - dalszy wzrost udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii w trakcie 2021 r. do 53,6% (+6,5 p.p. r/r, kiedy to udział węgla kamiennego w produkcji energii wynosił 47,1%)¹⁷;
- niewielka przewaga importu nad eksportem w transgranicznym handlu prądem - po dynamicznym wzroście importu prądu kompensującego niższą produkcję krajową w 2020 r. (+24,5% r/r, w tym import netto prądu do Polski był najwyższy w historii i odpowiadał za 8,0% całkowitego zużycia energii w Polsce), w trakcie 2021 r. zanotowano znaczne zmniejszenie importu prądu (ujemne saldo wymiany zagranicznej wyniosło 0,82 TWh, tj. -93,8% r/r - wobec 13,2 TWh rok wcześniej). Od sierpnia 2021 r. Polska wyeksportowała ok. 2,5 TWh energii elektrycznej więcej niż wyniósł import (we wrześniu 2021 r. to przewaga eksportu wynosiła prawie 0,9 TWh). Grudzień 2021 r. był to piąty z rzędu miesiąc, kiedy Polska była eksporterem netto energii elektrycznej, a nie importerem (co ma swoje źródło m.in. w wysokich cenach gazu)¹⁸;
- zmiany cen prądu, które są konsekwencją rosnących kosztów wytwarzania energii oraz wdrażania polityki klimatycznej Unii Europejskiej. W polską energetykę w 2021 r. uderzają głównie gwałtownie drożące, rekordowe ceny praw do emisji CO₂. Głównymi czynnikami wpływającymi na wzrost cen prądu w 2021 r. były: zakup uprawnień do emisji CO₂ (który stanowi obecnie już powyżej 50% kosztów produkcji energii) oraz wyraźnie zwiększone zapotrzebowanie na energię w związku z ożywieniem gospodarczym po poluzowaniu ograniczeń związanych z trwającą pandemią COVID-19. Wraz z kolejnym zaostrzeniem celów klimatycznych UE (m.in. redukcji emisji CO₂ z 40% do 55% w 2030 r., czy wzrostu celu OZE w UE na 2030 rok do 40% - zawartych w pakiecie „Fit for 55” Komisji Europejskiej) należy spodziewać się dalszego wzrostu cen uprawnień i przyspieszenia dekarbonizacji energetyki.

W 2021 r. na świecie zanotowano wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną na poziomie +6% r/r. (po niewielkim spadku w 2020 r.), do którego przyczyniły się wzrost gospodarczy, ostra zima oraz upalne lato (blisko połowę wzrostu zapotrzebowania wygenerowała gospodarka chińska). W latach 2022-2024 Międzynarodowa Agencja Energii szacuje dalszy wzrost światowego zapotrzebowania na energię elektryczną (o +2,7%) rocznie¹⁹.

Wg projekcji Global Carbon Project w 2021 r. emisja CO₂ na świecie wyniosła 36,4 Gt tj. była o 4,9% większa niż w 2020 r., kiedy to wyraźnie spadła z powodu ograniczenia działalności gospodarczej w trakcie pandemii COVID-19. Wróciła ona więc do poziomu notowanego w roku 2019 (tj. 36,7 Gt). Emisja CO₂ w Chinach (odpowiedzialnych za niemal jedną trzecią emisji CO₂ powstałego w wyniku spalania paliw kopalnych na świecie, tj. 11,1 Gt była o 5,5% wyższa niż przed pandemią (z uwagi na ewidentne nadganie strat w gospodarce spowodowanych zastojem w czasie pandemii)²⁰.

W 2021 roku w Polsce wyłączono z eksploatacji bloki węglowe o łącznej mocy ponad 1800 MW (koncerny PGE i Tauron). W 2022 r. może dojść do wyłączenia dwóch bloków węglowych (w Grupie PGE w Elektrowni Rybnik - o mocy łącznie 450 MW). Wg informacji Tauron w trakcie I półrocza 2021 r. trzech największych producentów energii elektrycznej w Polsce posiadali 67% udziału w polskim rynku produkcji prądu brutto (w tym grupy: PGE 42%, Enea 16% oraz Tauron 9%).

¹⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

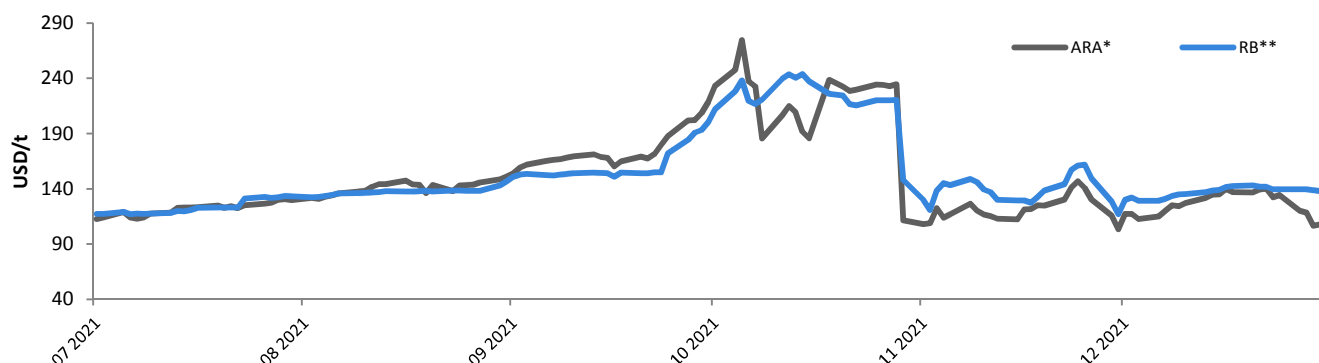
¹⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**

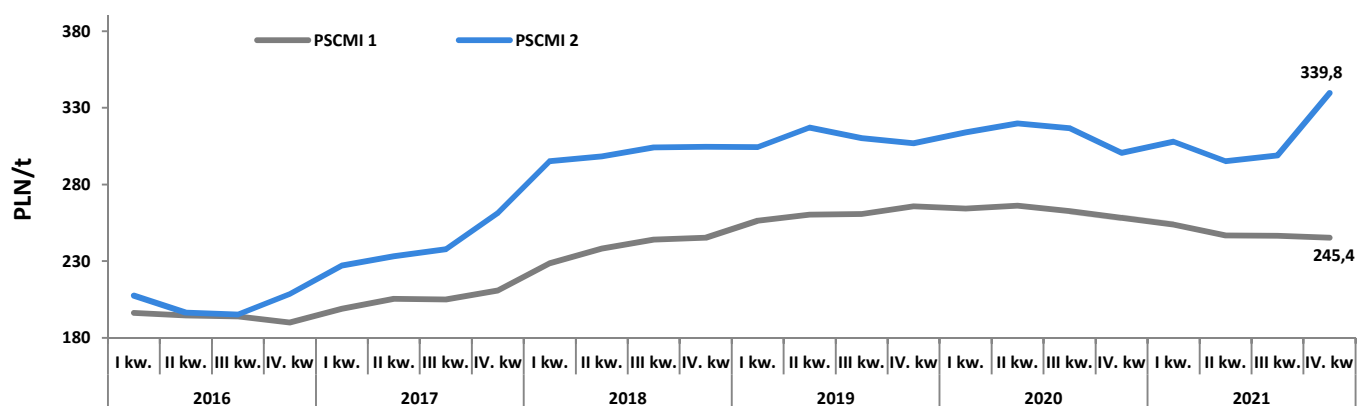


*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

Rysunek 6 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



Przemysł budowlany

Wzrost o +2,5% r/r według wstępnych szacunków GUS produkcji budowlano-montażowej zrealizowanej na terenie kraju (wobec spadku o -1,3% w 2020 r.).²¹ Wzrost produkcji obserwowano w drugiej połowie roku (w okresie styczeń–czerwiec 2021 r. produkcja była mniejsza niż w analogicznym okresie 2020 r.). W przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób produkcja budowlano-montażowa w 2021 r. zwiększyła się o +3,2% (wobec spadku o -2,2% w poprzednim roku).²²

Wzrost o +9,3% r/r produkcji budowlano-montażowej w przedsiębiorstwach wykonujących roboty budowlane specjalistyczne oraz wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (o +2,8%). Jednocześnie nastąpił spadek produkcji w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków (o -1,2% r/r).²³ W ramach działu robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej zanotowano wzrost produkcji budowlano-montażowej w stosunku do wyniku z 2020 roku zanotowano dla podmiotów specjalizujących się głównie w budowie rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (o +7,9% r/r) oraz w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (o +1,6% r/r). Spadek zanotowano natomiast dla podmiotów zajmujących się budową pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o -1,9% r/r).²⁴

²¹ Główny Urząd Statystyczny (wstępny szacunek dla pełnej zbiorowości)

²² Główny Urząd Statystyczny przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

²³ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

²⁴ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

Produkcja cementu w Polsce w 2021 r. wyniosła 19,3 mln ton, tzn. zwiększyła się o +3,2% r/r. Produkcja klinkieru cementowego zmniejszyła się w tym czasie o -2,5% r/r (do poziomu 14,0 mln ton).²⁵ Na wyniki branży cementowej przełożyła się koniunktura w inwestycjach budowlanych - duży wzrost w budowie mieszkań, dynamiczny rozwój budownictwa indywidualnego, budownictwa drogowego, inwestycji kolejowych oraz budowy centrów magazynowych. Te same czynniki powinny oddziaływać na rynek cementowy również w 2022 r. Prognozy Stowarzyszenia Producentów Cementu na 2022 r. zakładają wzrost zapotrzebowania na cement do 19,6-19,8 mln ton.

Prognozy długoterminowe dla segmentu cementowego są również pozytywne - Stowarzyszenie Producentów Cementu prognozuje do 2025 r. stabilne, duże zapotrzebowanie na cement, przekraczające nawet 20 mln ton rocznie, z uwagi na wykorzystanie środków z nowego budżetu unijnego oraz Funduszu Odbudowy, a także działania związane z Europejskim Zielonym Ładem (w tym wprowadzenie przez Komisję Europejską pakietu Fit for 55 i podatku granicznego od emisji CO₂ - CBAM, który ma ochronić unijny przemysł).²⁶ Branża boryka się jednak z wysokimi kosztami zakupu uprawnień do emisji CO₂ (których cena oscyluje 85-90 euro/tonę) - pomimo redukcji emisji o 30%, emisja CO₂ w Polsce związana z produkcją cementu stanowi obecnie 2% całkowitej emisji CO₂ w Polsce.

W 2021 r. branża cementowa wyemitowała ok. 12 mln ton CO₂, z czego 8,6 mln ton pokryły darmowe uprawnienia, co oznaczało konieczność zakupu na rynku uprawnień do emisji ok. 3,4 mln ton, co z kolei przekłada się bezpośrednio na znaczny wzrost kosztów produkcji.

Kolejnym problemem są rosnące ceny energii elektrycznej, które stanowią ok. 30-35% w kosztach produkcji branży cementowej. Dodatkowo branża nie jest ujęta rekompensatami z tytułu wzrostu cen energii elektrycznej (jak to ma miejsce w innych branżach energochłonnych). Oprócz elementów kosztochłonnych, negatywnie na ten rynek wpływa również sytuacja wciąż rosnącego importu spoza granic Unii Europejskiej - czyli import z krajów, które nie ponoszą kosztów związanych z transformacją energetyczną (import z Białorusi wzrósł w trakcie ostatnich 5 lat z 119 tys. ton do ok. 600 tys. ton obecnie. Po 10 miesiącach 2021 r. wyniósł on 475 tys. ton, tj. wzrósł o 26% r/r). Na rynek Unii Europejskiej wkracza cement już nie tylko z Białorusi, Ukrainy lecz również z Turcji i Afryki Północnej.²⁷

Trwający intensywny rozwój sieci dróg krajowych, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła realizację 109 zadań o łącznej długości ponad 1 373 km., z czego udostępniono do ruchu ponad 425 km nowych dróg (m.in. 56 km autostrady A1 od Tuszyna pod Łodzią do Częstochowy, czy odcinki drogi ekspresowej S19). W postępowaniach przetargowych są obecnie 22 zadania o łącznej długości 305,9 km z Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) oraz jedna obwodnica o długości około 6 km z rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (PB100). W 2021 roku zostały ogłoszone przetargi na realizację 27 odcinków nowych dróg o długości około 334 km i wartości ponad 15 mld zł (w tym 25 zadań z PBDK o łącznej długości 325,3 km oraz 2 obwodnice z Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (PB100) o łącznej długości 9 km). Podpisano też 46 umów na zadania o łącznej długości 555 km i wartości 16,8 mld zł (z tego 35 umów to zadania z PBDK o łącznej długości 465 km i wartości ponad 15,3 mld zł, a 11 to obwodnice z PB100 o długości 90,1 km i wartości blisko 1,5 mld zł).²⁸ W 2021 roku GDDKiA stała się Beneficjentem 72 projektów z dofinansowaniem unijnym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (wartości inwestycji ponad 79,5 mld zł, w tym wkład UE to ok. 37,6 mld zł).

Obecnie trwa realizacja Rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030 (w ramach programu w Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km, na ten cel Rząd przeznaczy 28 mld zł ze środków Krajowego Funduszu Drogowego). W grudniu 2021 r. ogłoszono plan wybudowania kolejnych 51 obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich (do których realizacji z uwagi na zarządzanie drogami, będą musiały dołożyć się samorządy województw, dofinansowanie z budżetu wyniesie 52% ich kosztów). Realizacja inwestycji ujętych w rządowym Programie budowy 100 obwodnic jest rozpisana do 2030 roku. W ramach programu obwodnicowego w realizacji jest już 14 zadań (o łącznej długości 109,7 km i wartości 1,9 mld zł), a wszystkie pozostałe są na etapie przetargu lub w przygotowaniu.

Na koniec 2021 r. w GDDKiA trwały intensywne prace przygotowawcze dla 81 obwodnic (o łącznej długości nieco blisko 713 km), 14 obwodnic w ramach Programu jest już na etapie realizacji, w przypadku 1 obwodnicy trwa obecnie przetarg na

²⁵ Główny Urząd Statystyczny

²⁶ Stowarzyszenie producentów cementu

²⁷ WNP

²⁸ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

projekt i budowę. Pierwsza obwodnica ma być oddana do użytku w trakcie 2022 r., najwięcej inwestycji (bo aż 26) ma być zakończonych w 2028 r.²⁹

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 r.) zakłada wydatkowanie 258 mld zł (przy wydłużeniu okresu ok. 292 mld zł). Wydatki łączne na realizację inwestycji ujętych w nowym programie uwzględniają ok. 292 mld zł (w tym limit finansowy obejmuje nowe zadania o wartości ok. 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości ok. 105 mld zł). Jest to największy program drogowy w historii Polski, przewidujący budowę 2,5 tys. km dróg szybkiego ruchu, dokończenie inwestycji na 4 tys. km, a w konsekwencji powstanie pełnej sieci dróg ekspresowych i autostrad.³⁰

W 2021 r. zanotowano wyraźne spowolnienie w ogłaszaniu przetargów na nowe inwestycje kolejowe co było spowodowane m.in. kończącą się perspektywą budżetową Unii Europejskiej oraz niepewnością związaną z dostępnością środków unijnych (problemy z pozyskaniem przez Polskę środków na realizację Krajowego Planu Odbudowy). Jednocześnie w 2021 r. występujące opóźnienia realizacji niektórych projektów kolejowych z lat poprzednich w pewnym stopniu złagodziły skutki osłabienia aktywności przetargowej PKP PLK. PKP PLK już w styczniu br. ogłosiły postępowania przetargowe na inwestycje warte ponad 6 mld zł - co może być zapowiedzią poprawy sytuacji na rynku budownictwa kolejowego.

W 2022 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje ogłosić przetargi dotyczące kolejnych inwestycji drogowych o długości ok. 475 km i łącznej wartości na poziomie 22,5 mld zł, w tym m.in. na drogi ekspresowe S7, S17, czy S12. Niezależnie ogłaszane będą także przetargi na modernizację, przebudowę sieci dróg w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024. Ponadto w ramach programu budowy 100 obwodnic (realizowanego w latach 2020-2030) w 2022 r. przetargi obejmą trasy o długości 18,7 km (budowa obwodnic Kołbaskowa, Gąsek, Dzwoli, Gorajca). Istotnym zadaniem będzie także realizacja przetargu na poszerzenie autostrady A2 o dodatkowy pas od węzła Łódź Północ do węzła Konotopa (ok. 88 km)³¹. Plan na 2022 r. obejmuje oddanie do użytku 345 km nowych dróg.

W ramach pierwszej edycji Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych (który ma na celu dofinansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez gminy, powiaty i miasta co pomoże odbudować gospodarkę dotkniętą gospodarczymi skutkami pandemii i pobudzi inwestycje) do 97% polskich samorządów trafi kwota 23,8 mld zł. Znaczna część planowanych do realizacji inwestycji w ramach tego programu dotyczy dróg lokalnych. Drugi nabór zakłada rozdysponowanie środków w wysokości 22 mld zł (składanie wniosków możliwe jest do połowy lutego 2022 r.).³²

Budżet UE na lata 2021-2027 (wraz z Funduszem Odbudowy) przewiduje kwotę 770 mld zł jako łączną sumę pieniędzy, jaką otrzyma Polska. W tym w ramach Funduszu Odbudowy do Polski trafi ok. 58 mld euro (z tego 24 mld w formie dotacji z zasobów własnych UE i 34 mld jako pożyczki spłacanej bezpośrednio przez państwo - to ok. 260 mld zł), oraz ok. 108 mld euro w ramach środków z nowego budżetu unijnego na lata 2021-2027 (ok. 500 mld zł). Ok. 300 mld zł powinno zostać przeznaczone na inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe). Stanowi to potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego.³³

Branża budowlana w Polsce i na świecie wykazuje znaczną odporność na pandemię COVID-19. Aktualny klimat w budownictwie jest pozytywny, choć wraz z odbiciem się gospodarki z pandemicznego dołka, dynamicznie wzrastające ceny materiałów budowlanych oraz materiałów wykorzystywanych w budownictwie w tym szczególnie stali i wyrobów stalowych i związane z tym rosnące koszty wykonawstwa powodują znaczną niepewność oraz zwiększając poziom ryzyka na rynku budowlanym. Spada rentowność szczególnie w budownictwie drogowym. Na rynku nadal odczuwalna jest ograniczona podaż przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania. Szczególnie wykonawcy dużych i długotrwałych inwestycji infrastrukturalnych mają problem z przygotowywaniem ofert, czy oszacowaniem koszt budowy w projektach. Dodatkowo w najbliższych latach z uwagi na znaczną kumulację ogromnych inwestycji budowlanych planowanych na nową perspektywę unijną (drogowych, kolejowych, infrastrukturalnych, planów sektora energetycznego i samorządów) branża spodziewa się poważnych kłopotów z ilością pracowników oraz niezbędnego sprzętu. Wg Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa (PZPB) kumulacja prac doprowadzi również do dalszego niekontrolowanego wzrostu cen materiałów i usług.³⁴

²⁹ Serwis Rzeczypospolitej Polskiej; konkret24.tvn24.pl

³⁰ Serwis Rzeczypospolitej Polskiej; oigd.com.pl

³¹ WNP

³² gazetaprawna.pl

³³ Wirtualny Nowy Przemysł

³⁴ Wirtualny Nowy Przemysł

Czynniki te wraz z dobrymi wynikami notowanymi przez działy produkcji przemysłowej powiązane z budownictwem i spodziewanym wzrostem wydatków infrastrukturalnych sektora publicznego oraz spółek Skarbu Państwa wskazują na silny potencjał wzrostowy sektora w horyzoncie nadchodzących miesięcy. Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Spodziewać się można, że te działy produkcji powinny w nadchodzących miesiącach pozytywnie będą oddziaływać na wyniki całego sektora budowlanego (będąc beneficjentem oczekiwanego wzrostu wydatków publicznych). Pomimo wciąż dobrych perspektyw rysujących się przed budownictwem mieszkaniowym (wysokie dynamiki produkcji związanej ze wznoszeniem budynków m.in. pozwolenia na budowę, rozpoczęte inwestycje) oraz spodziewanego wzrostu wydatków infrastrukturalnych sektora publicznego oraz spółek Skarbu Państwa, efekty coraz wyższej bazy odniesienia, wciąż bardzo drogie surowców i materiałów oraz przesunięcia w czasie projektów mających być realizowanych w ramach KPO będą prawdopodobnie negatywnie wpływać na dynamikę wzrostu sektora budowlanego w perspektywie nadchodzących miesięcy (pozytywny efekt może się przesunąć na II połowę 2022 r.). Pomimo obecnych zawirowań na rynku, na początku 2022 r. dynamika produkcji budowlano-montażowej prawdopodobnie ukształtuje się na poziomie 10,0% r/r, przy założeniu braku negatywnego wpływu warunków atmosferycznych, co miało miejsce w I kwartale 2021 r. Wg. Polskiego Związku Pracowników Budownictwa w 2022 r. Polska pozostanie największym placem budowy w Europie.



Przemysł hutniczy

Po silnym spadku zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowanym przez skutki globalnej pandemii, który w 2020 r. przełożył się na spadek ogólnego wolumenu produkcji, w 2021 r. na rynku utrzymały się korzystne tendencje rynkowe (widoczne już w IV kwartale 2020 r., kiedy końcówka roku przyniosła ożywienie w przemyśle i branży stalowej). W 2021 r. odbicie gospodarcze na całym świecie wzmoгло zapotrzebowanie na stal, na rynku panował duży popyt na wyroby stalowe oraz znaczna dynamika wzrostu cen wyrobów stalowych (z wyhamowaniem i stabilizacją w końcówce roku), które pozostają na wysokim poziomie również z uwagi na fakt, że poziomy zapasów w całym łańcuchu dostaw są nadal stosunkowo niskie oraz z uwagi na narastającą presję ze strony kosztów (w tym głównie cen energii). Firmy z branży w 2021 r. odreagowywały kryzysową sytuację z poprzedniego roku (kiedy to huty zatrzymywały produkcję, pojawiały się problemy z logistyką, występowało zmniejszenie zamówień) notując znaczne wzrosty zapotrzebowania oraz wyraźną lukę w podaży.

Światowa produkcja stali surowej w trakcie 2021 r. wyniosła 1 950,5 mln ton (+3,7% r/r). Produkcja stali w Unii Europejskiej w tym czasie wzrosła do poziomu 152,5 mln ton (+15,4% r/r), podczas gdy produkcja stali w Azji wyniosła 1 382,0 mln ton (+0,6% r/r). Na rynku wyraźnie widać przewagę Chin w produkcji stali, które w analizowanym okresie samodzielnie wyprodukowały 1 032,8 mln ton tego surowca (-3,0% r/r i ok. 53% udziału w rynku światowym), drugie państwo na liście producentów stali to Indie 118,1 (+17,8% r/r). W przypadku Polski, która jest 22. producentem stali na świecie produkcja wyniosła 8,4 mln ton (+6,5% r/r).

W Polsce w 2021 r. wzrost produkcji stali surowej osiągnął wartość +2,4% r/r do poziomu 8,1 mln ton (wobec spadku utrzymującego się jeszcze po I kwartale 2021 r. o -5,0% r/r) oraz wzrosty produkcji m.in. wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o +5,5% r/r do 9,0 mln ton, prętów i płaskowników o +6,7% r/r do 3,6 mln ton, blach cienkich o +8,3% r/r do 1,2 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o +11,9% r/r do 1,4 mln ton oraz rur stalowych o +22,5% r/r do 0,9 mln ton. Jednocześnie zanotowano zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -5,6% r/r do 1,9 mln ton.

Dodatkowo zanotowano wzrost produkcji koksu w Polsce w 2021 r. o +25,4% r/r do poziomu 9,6 mln ton.

Polska gospodarka zużywa więcej stali niż przed pandemią, a popyt na stal jest znacznie większy niż bieżąca produkcja. Odbudowa gospodarki po pandemii widoczna jest we wzroście popytu na stal w budownictwie oraz w branżach przemysłowych, w których stal jest wykorzystywana (np. motoryzacja, produkcja sprzętu AGD). Zgodnie z danymi Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej w trakcie trzech kwartałów 2021 r. polska gospodarka zużyła rekordowe 11,8 mln ton stali (+24% r/r), w tym samym czasie krajowa produkcja stali nie nadążyła za gospodarką (w Polsce wyprodukowano 6,5 mln, a więc produkcja wzrosła jedynie o +10% r/r.), co spowodowało znaczny wzrost importu stali do Polski. Sama luka na rynek wewnętrzny pomiędzy produkcją, a zapotrzebowaniem wyniosła 5,3 mln ton (nie uwzględniając eksportu). Dane pokazują iż polskie huty przy wykorzystaniu maximum swoich mocy produkcyjnych nie są w stanie uzyskać poziom zaspokojenia krajowych potrzeb. Obecnie jedynie 20% wykorzystywanej w Polsce stali pochodzi z własnej produkcji, a 80% z importu - w tym import spoza Unii Europejskiej wzrósł w I półroczu 2021 r. o +42% r/r (niektóre kraje w tym zakresie przekroczyły już wyniki całego ubiegłego roku). W trakcie trzech kwartałów 2021 r. o 43% zwiększył się import wyrobów długich (głównie z krajów byłego

WNP). Z uwagi na zapowiedzi firm budowlanych o wzroście popytu na stal od wiosny 2022 r. zapotrzebowanie na stal może się utrzymać na bardzo wysokim poziomie także w 2022 r. Dalszy silny wzrost cen może wynikać z sankcji nakładanych na Rosję jako konsekwencja inwazji na Ukrainę oraz zmniejszeniu import z Ukrainy. Może to powodować konieczność pozyskania nowych źródeł zaopatrzenia w stal, półprodukty oraz wyroby gotowe ze stali (z Rosji oraz z Ukrainy polscy producenci pozyskują m.in. żelazostopy).

Wzrost zapotrzebowania na stal, niedobory i ograniczenia dostaw, a przede wszystkim coraz większa różnica między popytem a podażą spowodowała radykalny, skokowy wzrost cen wyrobów stalowych. Tak wysokie ceny stali i dynamika ich wzrostu napędzana jest głównie dzięki rosnącemu popytowi na stal w dużych gospodarkach – w tym szczególnie w Chinach (które obecnie zgłaszają 75% globalnego popytu na rudę żelaza). Na krajowym rynku wzrosty cen są przede wszystkim wynikiem niedoboru podaży oraz zostały wymuszone przez znaczne wzrosty kosztów produkcji stali i wyrobów stalowych u producentów (spowodowane przez rosnące koszty zakupu praw do emisji CO₂, koszty energii elektrycznej, gazu oraz ceny węgla koksowego i złomu). W perspektywie długookresowej na ceny stali będzie wpływać polityka klimatyczna Unii Europejskiej (w tym planowane wprowadzenie podatku granicznego węglowego CBAM oraz przejście hutnictwa na produkcję zielonej stali tzn. z wykorzystaniem wodoru zamiast koksu, w celu wyeliminowania emisji CO₂).

Obecnie na rynku hutniczym zaobserwować można dobrą koniunkturę, która wzmacnia popyt na węgiel koksowy (niezbędny do produkcji stali, a znajdujący się na liście surowców strategicznych / krytycznych UE) produkowany m.in. przez Jastrzębską Spółkę Węglową (największego w Europie dostawcę tego surowca). Obecnie produkcja węgla koksowego w Unii Europejskiej zaspokaja ok. 25% unijnego popytu, a pozostała część pochodzi z importu. W kolejnych latach światowy popyt na surowce krytyczne będzie nadal rosł. Według zapowiedzi, JSW planuje w ciągu dekady stać się niemal wyłącznym producentem węgla koksowego.

Z kolei prognoza World Steel Association na lata 2021 i 2022 zakłada, że popyt na stal w 2021 r. wyniesie 1 855,4 mln ton (tzn. wzrośnie o +4,5% r/r), po wzroście o +0,1% r/r w 2020 r. W 2022 roku popyt na stal odnotuje dalszy wzrost i wyniesie 1 896,4 mln ton (tzn. wzrośnie o +2,2% r/r).

Zużycie stali w Europie w 2022 (wg prognozy Eurofer) wzrośnie o +4,7% r/r (po przewidywanym wzroście o +8,5% w 2021 r.). Eksperti Eurofer prognozują szczególnie duże odbicie zapotrzebowania z branży motoryzacyjnej (+12,1%) po rozczarującym 2021 roku oraz wzrost popytu generowany przez sektor budowlany (+4,2%) tj. największego odbiorcę stali. Produkcja sprzedana branży w 2022 roku w optymistycznym scenariuszu wzrośnie o 8-15% r/r.

W Polsce prognozowane jest ożywienie szczególnie w budownictwie inżynieryjnym oraz podtrzymanie wysokiej produkcji w segmencie kubaturowym. Czynniki ryzyka w 2022 będą dla branży wzrastające ceny surowców, koszty energii i uprawnień do emisji oraz niepewność związana z tempem odbudowy gospodarek, w tym ewentualne ograniczenia związane z COVID-19 i zakłócenia w łańcuchach dostaw.

Zgodnie z prognozami World Steel Association w trakcie najbliższych 30 lat popyt na stal wzrośnie o 50%, co niestety z uwagi na zmiany otoczenia prawnego w Unii Europejskiej i utratę rentowności przez producentów, może powodować brak wykorzystania tego bezprecedensowego wzrostu w ramach Wspólnoty, a beneficjentami będą m.in. kraje azjatyckie.

Zgodnie z ustaleniami z Komisją Europejską roczne zdolności produkcyjne hutnictwa w Polsce wynosiły do listopada 2020 r. 12,6 mln ton, by po wygaszeniu części surowcowej Huty w Krakowie ulec zmniejszeniu do 10,6 mln ton. W Polsce działa ponad 2 200 podmiotów zajmujących się produkcją metali. Produkcję stali zdominował ArcelorMittal (największy producent stali surowej na świecie), który posiada ok. 70% potencjału produkcji stali surowej w kraju. Nadal istotnym czynnikiem wpływającym na poziom produkcji sektora hutniczego w Polsce i Unii Europejskiej są niewystarczające środki ochrony przed importem z krajów trzecich (m.in. z WNP), nie będących objętymi wymogami klimatycznymi UE. Ograniczenia te ewidentnie zmniejszają konkurencyjność europejskich producentów stali, co bezpośrednio przekłada się na niedobory i utrwała utrzymującą się presję na wzrost cen, wywierając zły wpływ na przedsiębiorstwa produkcyjne. Dodatkowo regulacje wdrożone do tej pory przez Komisję Europejską mające wspomagać rozwój i chronić europejskich producentów nie sprawdziły się w realiach kryzysu związanego z pandemią, gdzie wiele ważnych łańcuchów dostaw zostało przerwanych, koszty transportu morskiego wzrosły – co doprowadziło do cięć mocy produkcyjnych u europejskich producentów stali, tym samym obecnie wiele państw UE jest zmuszone do kosztownego importu tego surowca. Kluczowe dla przyszłości przemysłu hutniczego będzie wprowadzenie podatku węglowego na terenie Unii Europejskiej, co będzie stanowiło punkt zwrotny dla całego europejskiego przemysłu stalowego.

Wyniki przemysłu hutniczego roku 2021 można uznać za pozytywne. Widoczna odbudowa i ogromna dynamika prognozują dalsze utrzymanie ożywienia na rynku stali i poprawę branży w kolejnych miesiącach. W Europie część pieców produkujących stal została zamknięta (np. w Krakowie), dlatego przy rosnącym popycie prawdopodobnie na rynku będzie występowała sytuacja niedoborów produkcyjnych. Na dobry wynik segmentu hutnictwa w kolejnych kwartałach 2022 r. z pewnością pozytywnie wpłyną również programy pomocowe dla odbudowy gospodarki po pandemii, które dadzą impuls do wzrostu popytu na stal. Spowoduje to wzrost przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu). Spodziewany jest również dalszy post-pandemiczny wzrost wynikający z popytu zgłaszanego głównie przez budownictwo (m.in. w obszarze inwestycji infrastrukturalnych) oraz relatywnie silny popyt.



Przemysł chemiczny

Przemysł chemiczny jest jednym z kluczowych sektorów polskiej gospodarki, a większość jego wyrobów zalicza się do półproduktów, służących jako wkład do procesów wytwórczych w innych gałęziach przemysłu. Powyższy czynnik czyni ten sektor bardzo podatnym na wahania koniunkturalne w gospodarce, a jednocześnie na przestrzeni lat dynamika wzrostu sektora kształtuje się regularnie nieco poniżej tempa realnego wzrostu PKB w Polsce. Popyt na paliwa płynne jest silnie powiązany z dynamiką PKB - szybsze tempo wzrostu gospodarki przekłada się na wzrost popytu na paliwa transportowe.

W konsekwencji, można przyjąć, że zmiany koniunktury gospodarczej w Polsce są głównym determinantem wpływającym zarówno na kondycję sektora chemicznego, jak i popyt na paliwa płynne. Innymi kluczowymi czynnikami wpływającymi na poziom przewozów kolejowych są ceny ropy naftowej na rynkach światowych, poziom importu ropy, dynamika zużycia paliw płynnych w Polsce, rozwój sieci przesyłowej (rurociągów), skala popytu na artykuły chemiczne, poziom produkcji w branży nawozów oraz ceny energii i surowców (przemysł chemiczny jest wysoce energochłonny).

W 2021 r. w Polsce wzrosła produkcja nawozów potasowych o +2,4% r/r do 0,4 mln ton oraz nawozów azotowych o +0,3% r/r do 2,1 mln ton, natomiast spadła produkcja nawozów fosforowych o -0,5% r/r do 0,45 mln ton.

Wzrosła r/r produkcja kwasu siarkowego (+3,1% r/r do 1,6 mln ton), kwasu azotowego (+2,0% r/r do 2,5 mln ton) oraz olejów napędowych (+1,3% r/r do 13,6 mln ton). Zmalała natomiast produkcja tworzyw sztucznych (-0,1% r/r do 3,4 mln ton), benzyny silnikowej (-1,7% r/r do 4,2 mln ton) oraz amoniaku (-1,9% r/r do 2,6 mln ton). Z kolei w trakcie 11 miesięcy 2021 r. import ropy wyniósł 21,4 mln ton (-9,9% r/r).

Zgodnie z informacją podaną przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu krajowa konsumpcja paliw płynnych w okresie trzech kwartałów 2021 r. wzrosła wyraźnie względem 2020 r. W przypadku trzech kluczowych paliw płynnych (benzyny silnikowe, olej napędowy, LPG) wzrost wyniósł +7% r/r i zużycie wyniosło 24,66 mln metrów sześciennych, co oznacza odbudowanie popytu (po trudnym 2020 r.) do poziomu z roku 2019 r.

Dla grupy sześciu głównych paliw płynnych wzrost wyniósł także +7% r/r (łącznie konsumpcja wyniosła 25,87 mln metrów sześciennych).

Z uwagi na wysokie uzależnienie Polski od importu ropy z Rosji (ok. 2/3 ropy importowanej do kraju pochodzi z kierunku wschodniego) i prawdopodobne sankcje nakładane na Rosję związane z konfliktem zbrojnym w Ukrainie konieczne będzie pozyskanie stabilnych i korzystnych cenowo źródeł importu ropy, co będzie trudne w krótkiej perspektywie czasu. Embargo lub trwałe ograniczenie dostaw po stronie rosyjskiej może w znacznym stopniu wpłynąć na funkcjonowanie polskiej gospodarki. Zdecydowanie lepiej wygląda sytuacja w segmencie importu gazu, choć import tego surowca z Rosji stanowi obecnie 55% krajowego zapotrzebowania, to z uwagi na zakończenie w bieżącym roku budowy rurociągu Baltic Pipe, w przyszłym 2023 roku Polska będzie praktycznie niezależna od dostaw ze Wschodu tego surowca³⁵.

Trudna sytuacja na rynku nawozów z uwagi na wysokie ceny gazu oraz kolejnych surowców niezbędnych do ich produkcji (dodatkowo wzmagana przez wysokie koszty uprawnień do emisji i wysokie ceny frachtu), wpływa negatywnie na producentów tj. np. Grupa Azoty (drugi największy ich producent w Europie) oraz należący do Grupy PKN Orlen Anwil.

³⁵ wnp.pl

Obecnie ceny gazu mają nawet 90% udział w koszcie produkcji nawozów azotowych (co zostało spowodowane wzrostem cen o około 600% w skali roku). Cena nawozów skokowo wzrosła w trakcie roku (np. saletra amonowa z ok. 1000 zł/ tonę w styczniu 2020 r. pod koniec roku przekroczyła już cenę 4000 zł/ tonę). Wiele firm zatrzymywało lub ograniczało produkcję.

Do tego należy również uwzględnić niepewną sytuację na granicy z Białorusią (która jest istotnym eksporterem nawozów na rynek Unii Europejskiej) oraz sytuację polityczną na Ukrainie.

Przemysł i gospodarka w Czechach



W 2021 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach zwiększył się o +6,7% r/r wobec spadku o -7,2% r/r w analogicznym okresie 2020 r. Po tym jak w pierwszych trzech kwartałach 2021 r. czeski sektor przemysłowy odnotował wzrost produkcji o +9,5% r/r (co wynikało to w dużej mierze z efektu bardzo niskiej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r.), w IV kwartale 2021 r. produkcja ponownie zmniejszyła się w ujęciu rok do roku, a jej dynamika wyniosła -0,9% r/r (wobec spadku o -1,3% r/r w III kwartale 2021 r. oraz wzroście +30,0% r/r w II kwartale 2021 r.).

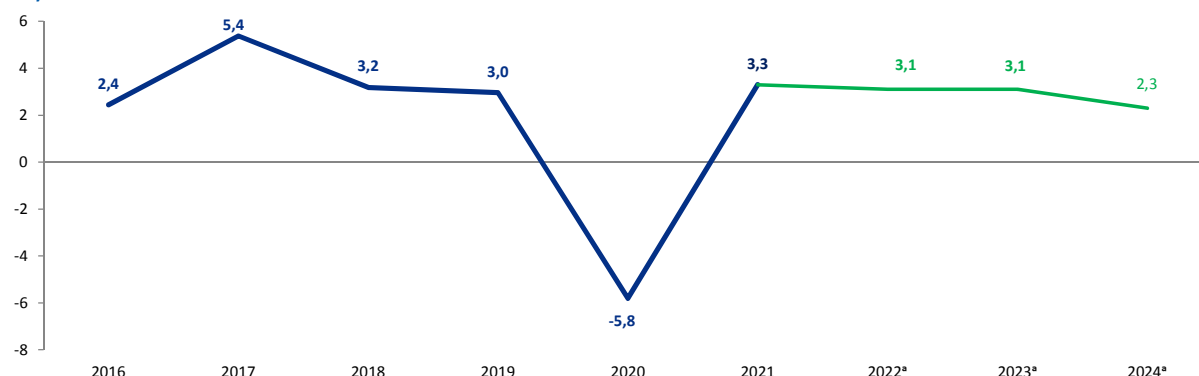
Na rozwój czeskiego przemysłu w tym czasie wpłynęły takie negatywne wydarzenia jak trwająca nadal pandemia i nowe warianty wirusa (która ma destrukcyjny wpływ na gospodarkę i przemysł) oraz nasilenie problemów natury podażowej, w tym obserwowanych zaburzeń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz rosnących niedoborów surowców i komponentów (m.in. w przypadku produkcji segmentu automotive, który jest kręgosłupem krajowego przemysłu). Po okresie pogorszenia koniunktury w sektorze przemysłowym bazując obecnie na prognozach renomowanych instytucji, a także najnowszym rozwoju nowych zamówień przemysłowych, można spodziewać się stopniowego ożywienia krajowego przemysłu. Wraz ze wzrostem ogólnego poziomu produkcji, w trakcie 2021 r. dynamicznie zwiększyły się wolumeny nowych zamówień. W tym okresie nowe zamówienia ogółem wzrosły o 15,1% r/r (w tym krajowe o 12,4% r/r, a zagraniczne o 16,3% r/r).

W odróżnieniu od bieżącej produkcji, dynamika nowych zamówień (zarówno krajowych, jak i zagranicznych) pozostała dodatnia również w IV kwartale 2021 r., co sugeruje utrzymujący się mocny popyt na wyroby przemysłowe i zdecydowanie podażowy charakter obserwowanej w IV kwartale 2021 r. stagnacji produkcji. Głównym determinantem wzrostu produkcji przemysłowej w 2021 r. była gałąź przetwórstwa przemysłowego (+7,0% r/r). W tym czasie dodatnią dynamikę r/r wykazały również pozostałe działy przemysłu: górnictwo i wydobywanie surowców (+3,9% r/r) oraz produkcja energii i zaopatrywanie w wodę oraz gaz (+4,0% r/r). Jednocześnie w samym IV kwartale 2021 r. segment przetwórstwa przemysłowego odnotował ujemną dynamikę wzrostu (-1,9% r/r), co wynikało głównie z zaburzeń po stronie podaży widocznych zwłaszcza w wyraźnym spadku produkcji sektora automotive (-17,6% r/r).

W 2021 r. w przypadku większości kluczowych (biorąc pod uwagę potencjalne przewozy spółek należących do Grupy PKP CARGO) sektorów przemysłu zaobserwowano wzrost produkcji r/r. W tym okresie w ujęciu rok do roku zwiększyła się m.in. produkcja metali (+10,8% r/r), maszyn i urządzeń (+9,7% r/r), wyrobów z metali (+9,6% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+8,3% r/r), czy też pojazdów silnikowych (+3,8% r/r). Jednocześnie w stosunku do analogicznego okresu 2020 r. zaobserwowano spadek wydobywania węgla kamiennego i brunatnego (-3,8% r/r), co wynikało m.in. z trwającego procesu wygaszania wydobywania w kopalniach należących do OKD.

Czeska gospodarka po najgłębszym spowolnieniu gospodarczym w historii jakiego doświadczyła w 2020 r., kiedy to PKB spadł o rekordowe -5,8% r/r, w 2021 r. wyraźnie się odbudowuje powracając na ścieżkę wzrostu, pomimo licznych problemów zwłaszcza po stronie podażowej (choć oczekiwane ożywienie nadchodzi powoli i tylko w niektórych sektorach gospodarki). Zgodnie ze wstępnym szacunkiem Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), czeski PKB wzrósł w 2021 r. o +3,3% r/r. W IV kwartale 2021 r. wzrost PKB wyniósł +3,6%, przy czym dynamika wzrostu spadła z +1,5% kw/kw w III kwartale 2021 r. do +0,9% kw/kw w IV kwartale 2021 r., co wynikało m.in. z pojawienia się nowego wariantu wirusa COVID-19 i ponownego zaostrzenia obostrzeń związanych z pandemią. Wzrost PKB w 2021 r. był wspierany głównie przez wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych przy silnym wzroście aktywności inwestycyjnej, natomiast popyt zewnętrzny miał wpływ negatywny (głównie z uwagi na obserwowane spowolnienie eksportu wynikające z problemów podażowych m.in. w sektorze automotive, w przypadku którego zdecydowana większość produkcji jest przeznaczana dla odbiorców zagranicznych). Generalnie oczekuje się, że Czechy osiągną wartości sprzed kryzysu najwcześniej do końca 2022 roku.

Rysunek 7 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2021 oraz prognoza na lata 2022-2024 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów – Styczeń 2021 r.

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

Według prognoz makroekonomicznych Czeskiego Ministerstwa Finansów opublikowanych w styczniu 2022 r., ekonomiści Ministerstwa Finansów prognozują utrzymanie się dobrej dynamiki wzrostu PKB w kolejnych latach tj. wzrost o +3,1% r/r w 2022 r., +3,1% r/r w 2023 r. oraz +2,3% r/r w 2024 r. Z uwagi na silne powiązanie czeskiej gospodarki z rynkami globalnymi, negatywny wpływ na wyniki gospodarcze mają przede wszystkim pandemia oraz problemy w łańcuchach dostaw, na co nakłada się problem ze wzrostem cen (m.in. surowców, a więc czynników po stronie podaży). Inflacja w 2021 r. osiągnęła poziom 3,8% r/r (wobec +3,2% r/r w 2020 r.). Zgodnie z prognozami czeskiego Ministerstwa Finansów inflacja w 2022 r. ma wzrosnąć i osiągnąć dynamikę +8,6% r/r, a następnie w kolejnych latach powrócić w okolice celu określonego przez Czeski Narodowy Bank (CNB) tj. +2,0%, osiągając +2,6% r/r w 2023 r. oraz +2,2% r/r w 2024 r. Na początku lutego 2022 r. podstawowa stopa procentowa osiągnęła poziom +4,5%, a szczyt inflacji oczekiwany jest w pierwszym kwartale 2022 r. kiedy to wyniesie ona zgodnie z prognozami +9,6% r/r. Inflacja w Czechach ma źródła związane zarówno z czynnikami zewnętrznymi (zakłócenia w łańcuchach dostaw powodujące wzrost cen oraz rosnące ceny surowców), ale też wewnętrznymi (dynamicznie rosnące ceny mieszkań).

W 2021 r. indeks PMI dla Czech wyniósł średnio 58,9 pkt. wobec 58,7 pkt. w II połowie 2021 r. i 59,2 pkt. w I połowie 2021 r., kształtując się wyraźnie powyżej swojej wieloletniej średniej oraz prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym. Jednocześnie wskaźnik PMI po osiągnięciu w czerwcu 2021 r. poziomu 62,7 pkt. będącego historycznym maksimum, w kolejnych miesiącach zanotował stopniowy spadek, do poziomu 55,1 pkt. w październiku 2021 r. i kolejne wzrosty do 59,1 pkt. w grudniu 2021 r. W samym IV kwartale 2021 r. indeks PMI dla Czech wyniósł 57,1.

Główną przyczyną wzrostu indeksu pod koniec 2021 r. były silniejszy wzrost produkcji, nowe zamówienia (w tym zamówienie eksportowe), a także rosnące zatrudnienie (zanotowano największy wzrost zatrudnienia od ponad czterech lat). Pomimo rosnących zapasów, których przyrost wynikał z niedoborów materiałów i komponentów zużywanych w procesie produkcyjnym (co negatywnie wpłynęło na możliwości wytwórcze zwłaszcza w segmencie automotive), a także rosnących cen (zwłaszcza surowców, których kulminacyjny szczyt wzrostów przypadł na przełom września i października) producenci przezwyciężali te okresowe trudności patrząc jednocześnie z optymizmem na przyszłość.

Przewozy spółek należących do Grupy PKP CARGO na rynku czeskim opierają się głównie na transporcie paliw stałych (węgla kamiennego i koksu), ropy i jej przetworów, chemikaliów i wyrobów chemicznych, metali i wyrobów metalowych oraz ładunków intermodalnych (z dużym udziałem produktów sektora automotive). W konsekwencji, koniunktura panująca w gospodarce ogółem oraz powiązanych gałęziach przemysłu (przemysły wydobywczy, energetyce, hutnictwie, produkcji pojazdów silnikowych i maszyn) ma bezpośredni wpływ na wolumen zlecanej do przewozu masy towarowej, a w rezultacie na wyniki operacyjne i finansowe spółek należących do Grupy PKP CARGO świadczących usługi na terytorium Czech.

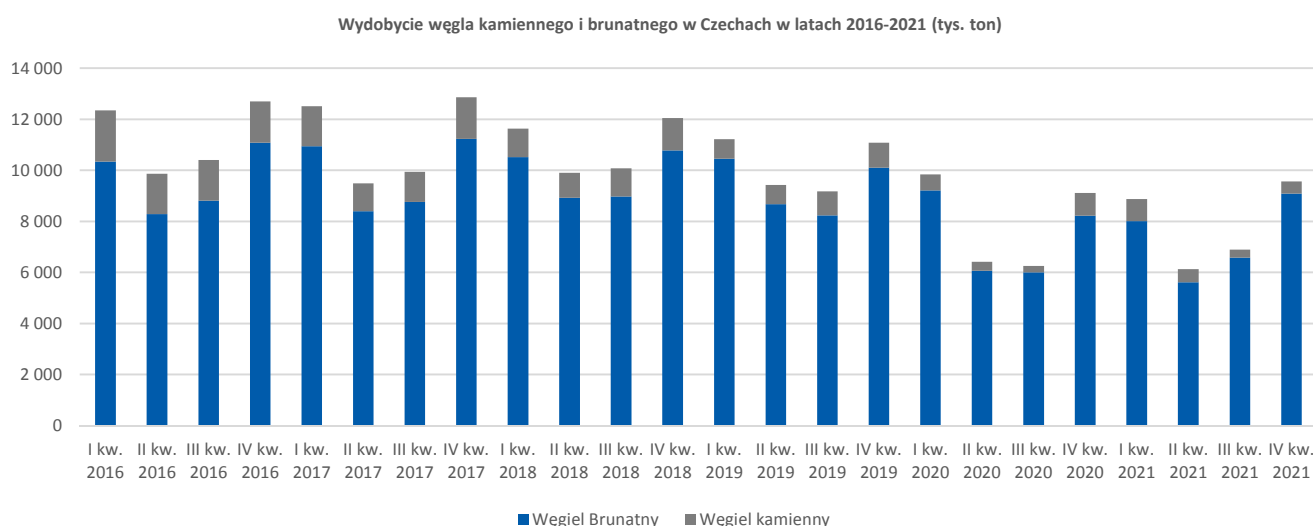
Oprócz zaakcentowanych powyżej problemów natury podażowej, w 2021 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:



Przemysł górniczy

Wzrost wydobycia węgla kamiennego, przede wszystkim koksującego. Według danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w 2021 r. na terytorium Czech wydobyto łącznie 2,2 mln ton węgla (+1,7% r/r), w tym 1,5 mln ton węgla koksującego (+43,8% r/r) oraz 0,7 mln ton węgla energetycznego (-36,9% r/r). Jednocześnie od początku 2021 r. można było zaobserwować stopniowy spadek poziomu wydobycia w ujęciu kwartału do kwartału, co było związane m.in. z zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. produkcji przez należące do OKD kopalnie ČSA i Darkov, na skutek czego jedyną czynną kopalnię węgla kamiennego na terytorium Czech pozostaje ČSM. Jednakże z uwagi na drożący gaz i duże zapotrzebowanie na węgiel ta tendencja odwróciła się w IV kwartale 2021 r., co przełożyło się na niższy wynik (choć zbliżony do poziomu 0,5 mln ton osiągniętego w II kwartale 2021 r.). Według komunikatu prasowego OKD, w całym 2021 r. wydobycie węgla kamiennego w Czechach przekroczyło 2,0 mln ton, co oznacza przekroczenie planu wydobycia o 0,37 mln ton (tj. blisko 20%). Plan na 2022 rok zakłada wydobycie 1,3 mln ton węgla kamiennego. Jednocześnie w 2021 r. wolumen importu węgla kamiennego wyniósł 24,2 mln ton (+27,5% r/r), natomiast eksport 1,3 mln ton (+65,0% r/r).

Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego i brunatnego w latach 2016 – 2021 (tys. ton)



Przemysł hutniczy

Wzrost produkcji koksu będący odpowiedzią na zwiększone zapotrzebowanie ze strony hutnictwa. Zgodnie z danymi Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w 2021 r. wyprodukowano w Czechach łącznie 2,6 mln ton koksu (+15,8% r/r); Modernizacja walcowni taśm na gorąco, w ramach projektu zwiększającego zdolności produkcyjne do ponad 1 mln ton rocznie. W latach 2021 -2023 Liberty Ostrava (jeden producent w Czechach taśmy stalowej walcowanej na gorąco) prowadzi wielokierunkowe prace mające na celu poprawienia jakości produktów oraz zwiększenie zdolności produkcyjnych. Wymiany obejmują zarówno elementy fizyczne, jak i oprogramowanie, całość prac powinna zakończyć się w 2023 r., w którym zamontowane będą nowe elementy technologiczne, co wiązało się będzie m.in. z 2 tygodniowymi przestojami, ale co jednocześnie przyczyni się do niezawodności całego procesu i ograniczy przestoje w okresie późniejszym.



Przemysł samochodowy

Nieznaczny spadek w stosunku do 2020 r. sektora automotive. W 2021 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 1,1 mln szt. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza spadek o -3,7% r/r względem silnie dotkniętego przez pandemię 2020 r. Jednocześnie produkcja automotive odnotowała spadki r/r w dwóch ostatnich kwartałach 2021 r.

W III kwartale 2021 r. produkcja wyniosła zaledwie 0,1 mln szt. (-43,2% r/r) oraz w IV kwartale 2021 r. zakończonym z wynikiem na poziomie 0,2 mln szt. (-20,1% r/r). Główną przyczyną ponownego silnego spadku produkcji r/r była ograniczona dostępność komponentów zużywanych w procesach produkcyjnych (głównie czipów) i w rezultacie jej wymuszone przestoje. Zgodnie z szacunkami AutoSAP, w 2021 r. z uwagi na obserwowane zaburzenia łańcuchów dostaw nie zostało wyprodukowane nawet 300 tys. samochodów osobowych. Jednocześnie obserwowany w otoczeniu makroekonomicznym wzrost popytu na wyroby sektora sugeruje możliwość szybkiego wzrostu produkcji po ustąpieniu obserwowanych obecnie zakłóceń podaży, choć w 2022 r. sytuacja związana z podażą komponentów jest wciąż napięta.



Przemysł chemiczny

Przemysł chemiczny pod względem PKB zajmuje trzecie miejsce w Czechach. W skali gospodarki ważny jest także wysoki poziom prowadzonych przez firmy inwestycji, a także środków przeznaczanych na badania i rozwój. Warto podkreślić, że przez ostatnie 30 lat firmy z sektora chemii zainwestowały w cele związane z ochroną środowiska setki miliardów koron, by zminimalizować emisje oraz negatywny wpływ na środowisko, w chwili obecnej przedstawiają one wręcz gotowe rozwiązania w zakresie wykorzystania niebezpiecznych dla środowiska odpadów do produkcji istotnych dla gospodarki artykułów. Warto podkreślić, że w przypadku przemysłu chemicznego w Unii Europejskiej skala redukcji emisji na poziomie powyżej 50%, w stosunku do roku 1990 r., już się dokonała (co wychodzi naprzeciw założonej do 2030 r. w Europejskim Zielonym Ładzie redukcji emisji o 55%).

4.2. Działalność przewozowa

4.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Zgodnie z danymi UTK aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 112 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na realizację swoich usług (stan na 21 grudnia 2021 r.)³⁶. 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 obecnie kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku.³⁷

W 2021 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 243,6 mln ton ładunków (+9,1% r/r) i wykonali pracę przewozową równą niemal 56 mld tkm (+7,2% r/r).³⁸ Branża wypracowała zatem w stosunku do wyników z roku 2020 wzrost wolumenu przewiezionych towarów o 20,4 mln ton oraz wzrost zrealizowanej pracy przewozowej o 3,8 mld tkm. Jedynymi słabszymi miesiącami w 2021 roku był styczeń i luty (kiedy masa przewiezionych towarów wynosiła jedynie 17,5 i 17,8 mln ton), jednak już od marca przewozy ustabilizowały się na wyższym poziomie. Bardziej dynamiczny wzrost wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej w stosunku do pracy przewozowej wynikał ze zmniejszenia średniej odległości przewozu, która w 2021 r. ukształtowała się na poziomie 230 km, tj. o -4 km mniej w porównaniu do poprzedniego roku.³⁹

W 2021 r. koleją przewieziono 7,2 mln ton więcej masy towarowej, tj. wzrost o +3,1% w stosunku do 2019 roku. W zakresie pracy przewozowej zanotowano minimalne zwiększenie w stosunku do wyniku z 2019 roku (wzrost o 78 mln tkm, tj. o +0,1%, głównie z uwagi na zmniejszenie średniej odległości przewozu o -6,7 km)⁴⁰. Są to ważne symptomy ożywienia na rynku kolejowych przewozów towarowych, który świadczy o coraz lepszej kondycji oraz o rosnącym potencjale tego rynku. W ostatniej dekadzie tylko w 2018 r. transportem kolejowym została przewieziona większa masa towarów.

³⁶ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 21 grudnia 2021 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

³⁷ Urząd Transportu Kolejowego

³⁸ Urząd Transportu Kolejowego

³⁹ Urząd Transportu Kolejowego

⁴⁰ Urząd Transportu Kolejowego

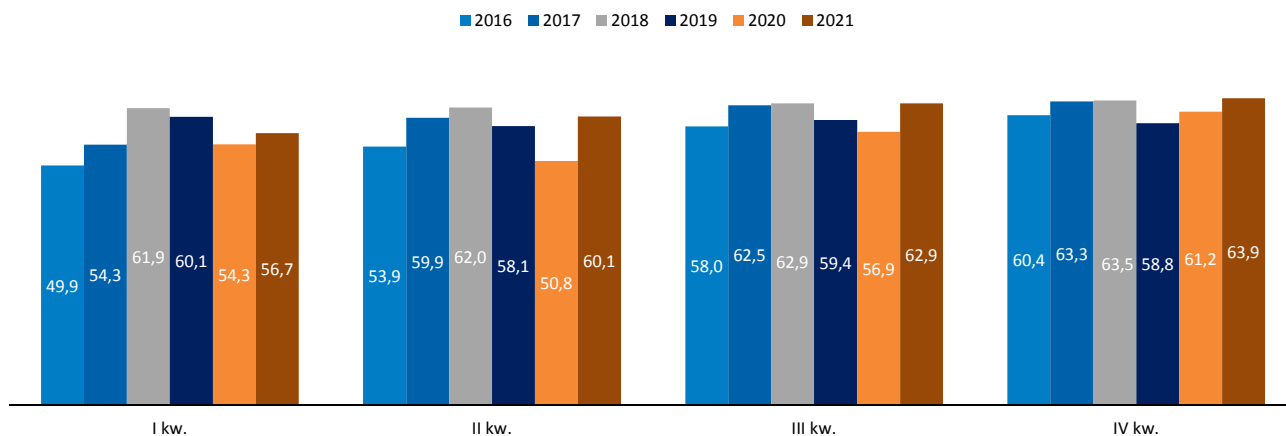
Koniunkturę na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle w 2021 roku należy ocenić pozytywnie, szczególnie w realiach dalszej niepewności spowodowanej trwającą pandemią. Sytuacja była jednak dużo bardziej stabilna niż w 2020 r. Rynek transportowy cechował się mniejszą niepewnością, a operatorzy kolejowi wyraźnie dostosowali się do nowych realiów. W 2021 r. można zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle, który nadrobił straty z poprzedniego roku. Sektor ten pozostał relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ kolejnych fal pandemii COVID-19 i pełnił rolę stabilizatora polskiej gospodarki. Ostatecznie pomimo dużej niepewności rynku i dalszego ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wstępne wyniki produkcji przemysłowej w 2021 r. okazały się o +14,4% wyższe r/r (wobec spadku o -1,9% r/r w 2020 r.).⁴¹, co przełożyło się wyraźnie na poprawę sytuacji transportu kolejowego i optymistyczne perspektywy na kolejne miesiące.⁴²

W trakcie 12 miesięcy 2021 r. zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych:

- węgiel kamienny (wzrost przewozów o 11,7% r/r do poziomu 89,6 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 1,3% r/r do poziomu 46,1 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 10,2% r/r do 17,8 mln ton),
- koks (wzrost o 17,3% r/r do 11,3 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (wzrost o 4,5% r/r do 10,9 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (wzrost 15,2% r/r do 10,4 mln ton),
- rudy żelaza (wzrost o 7,4% r/r do poziomu 6,9 mln ton).

Łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie 12 miesięcy 2021 r. stanowiły 81% całkowitych przewozów rynku kolejowego. Największy wzrost wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do analogicznego okresu roku 2020 zanotowano w tym czasie w przewozach węgla kamiennego (+9,4 mln ton r/r). Znaczne wzrosty wystąpiły również w realizacji przewozów koksu (+1,7 mln ton r/r), produktów rafinacji ropy (+1,6 mln ton r/r) oraz metali i wyrobów metalowych (+1,4 mln ton r/r).

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mln ton)

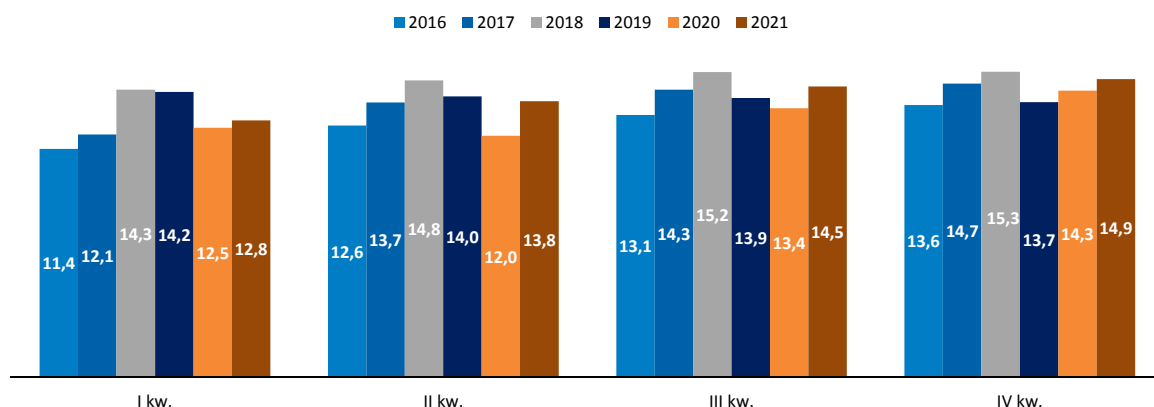


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁴¹ Główny Urząd Statystyczny

⁴² Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mld tkm)

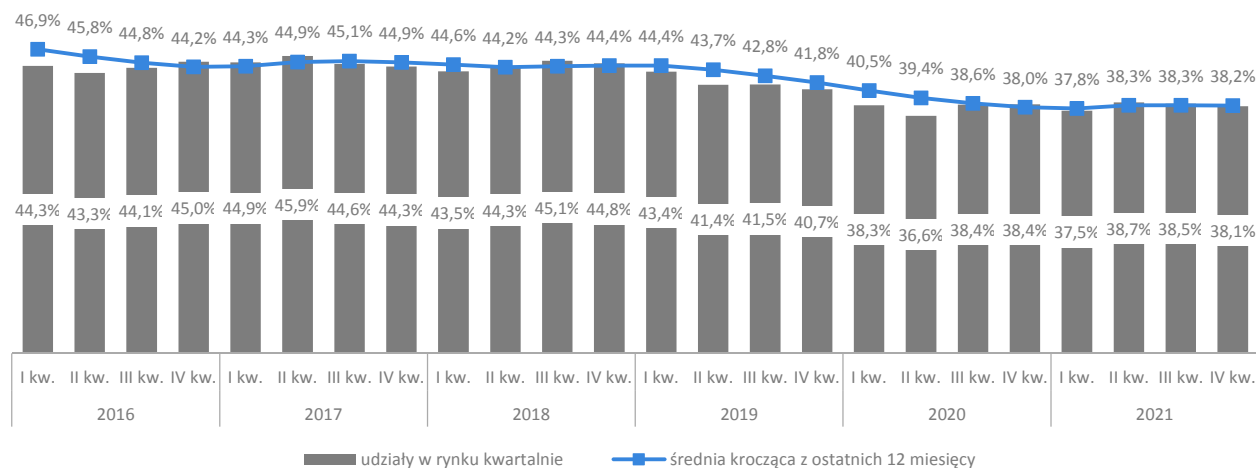


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W trakcie 2021 roku rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej, przy jednoczesnym wzroście zrealizowanej przez operatorów kolejowych pracy przewozowej w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w 2021 r. wyniosły 38,2% (+0,2 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 41,2% w zakresie pracy przewozowej (+0,2 p.p. r/r).⁴³ Grupa PKP CARGO⁴⁴ utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, stabilizując swoje wyniki udziałowe r/r. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w 2021 r. były równe odpowiednio 36,7% (+0,04 p.p. r/r) oraz 40,7% (+0,1 p.p. r/r).⁴⁵

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2021



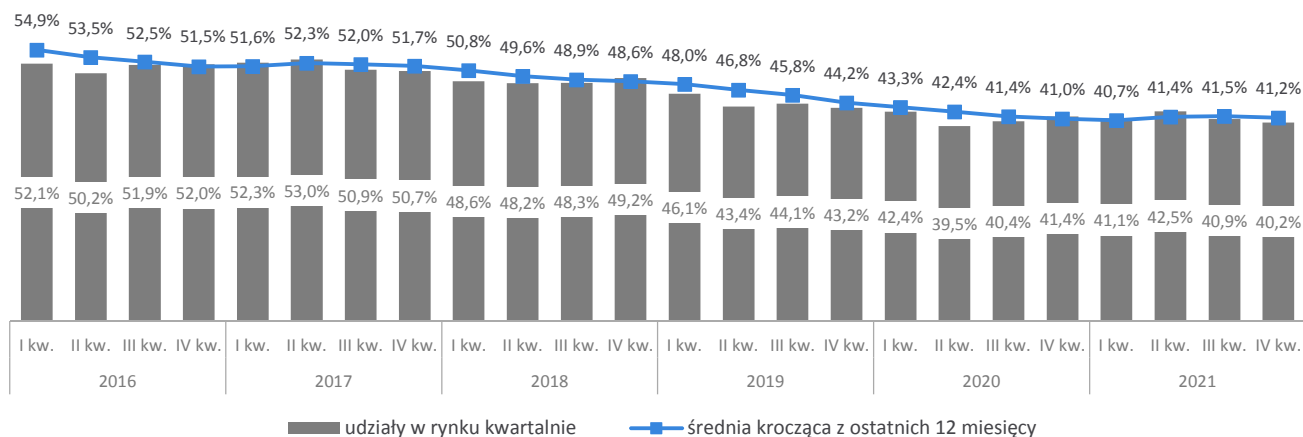
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁴³ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁴⁴ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁴⁵ Urząd Transportu Kolejowego

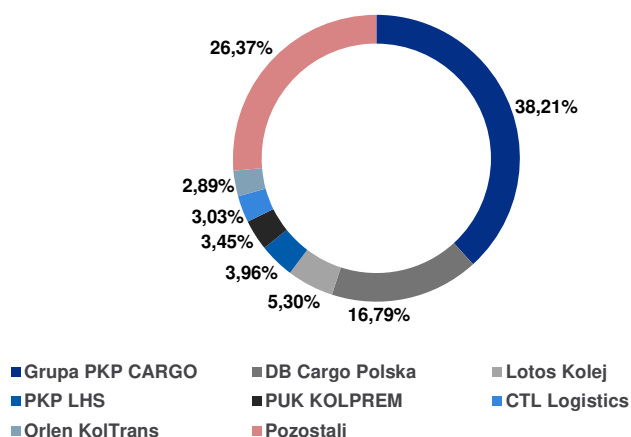
Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2021



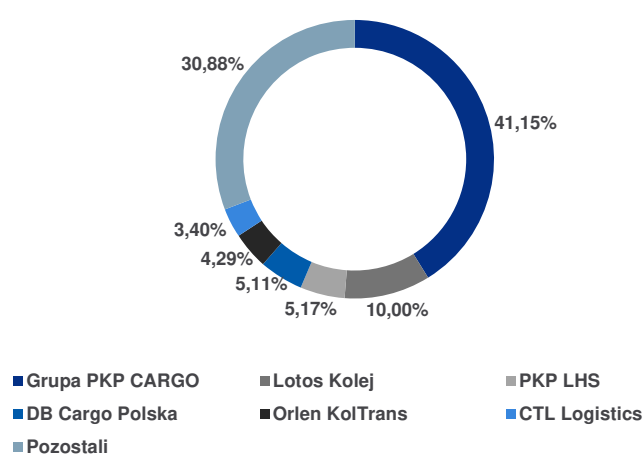
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 13 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2021 r.

Wg masy towarowej



Wg pracy przewozowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W 2021 roku konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 150,5 mln ton ładunków (+8,7% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (40,9 mln ton, wzrost o 8,5% r/r), Lotos Kolej (12,9 mln ton, wzrost o 2,9% r/r) oraz PKP LHS (9,7 mln ton, wzrost o 17,7% r/r).⁴⁶

Równocześnie w 2021 roku wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o 6,9% r/r do poziomu 32,9 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli w tym czasie:

⁴⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK

Lotos Kolej (5,6 mld tkm, wzrost o 3,6% r/r), PKP LHS (2,9 mld tkm, wzrost o 12,1% r/r) oraz DB Cargo Polska (2,9 mld tkm, wzrost o 7,6% r/r).⁴⁷

4.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W ciągu 9 miesięcy 2021 r. w Republice Czeskiej transportem lądowym przewieziono w sumie 448,7 mln ton towarów (+10,4% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 63,4 mld tkm (+21,0% r/r).⁴⁸ W tym czasie zanotowano wzrost r/r wolumenów przewiezionych zarówno przez transport samochodowy, jak i przez transport kolejowy oraz pozostałe gałęzie transportu lądowego. Analogicznie sytuacja wyglądała w zakresie zrealizowanej na tym rynku pracy przewozowej (z wyraźnie większą dynamiką występującą w transporcie drogowym). Wzrosła średnia odległość przewozu ładunków transportem lądowym o 9,5% r/r i wyniosła 141,4 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie o 12,9% r/r (do poziomu 135,2 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zmniejszył się w tym czasie o -1,7% r/r (do 165,4 km)⁴⁹. Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego jest w dalszym ciągu krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu lądowego, w tym kolei.⁵⁰

Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach (9 miesięcy) 2021

	MASA TOEAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana %r/r	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana %r/r	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana %r/r
Rynek ogółem	448,7	42,4	10,4%	63,4	11	21,0%	141,4	12,3	9,5%
Transport drogowy	367,9	35,7	10,7%	49,8	10	25,0%	135,2	15,4	12,9%
Transport kolejowy i zawodowe	72,1	6,1	9,3%	11,9	0,8	7,5%	165,4	-2,8	-1,7%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	8,7	0,6	8,0%	1,8	0,22	14,1%	202	10,7	5,6%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Transport kolejowy w Czechach w trzech kwartałach 2021 r. odnotował wzrost r/r wolumenu przewiezionej masy do 72,1 mln ton (9,3% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 11,9 mld tkm (7,5% r/r)⁵¹ wobec zanotowanych w tym czasie wzrostów przewozów towarów zrealizowanych transportem samochodowym (o 10,7% w masie oraz o 25,0% w pracy przewozowej). Wyniki te, choć pozytywne, nie przełożyły się jednak na wzrost udziałów kolei w rynku transportowym. W ujęciu masy towarowej, kolej straciła -0,2 p.p. udziału w rynku r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej o -2,4 p.p. r/r.⁵²

⁴⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁴⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2021 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2021 r.

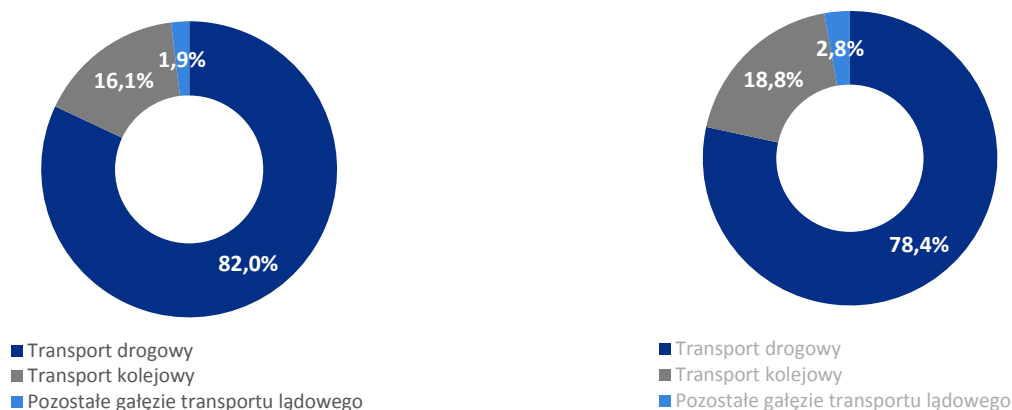
⁴⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁵⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁵¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

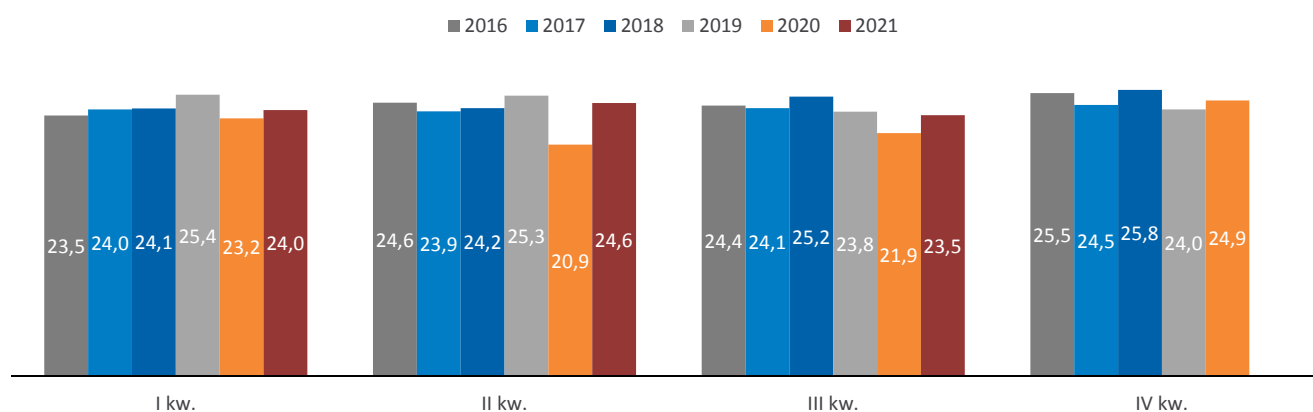
⁵² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)



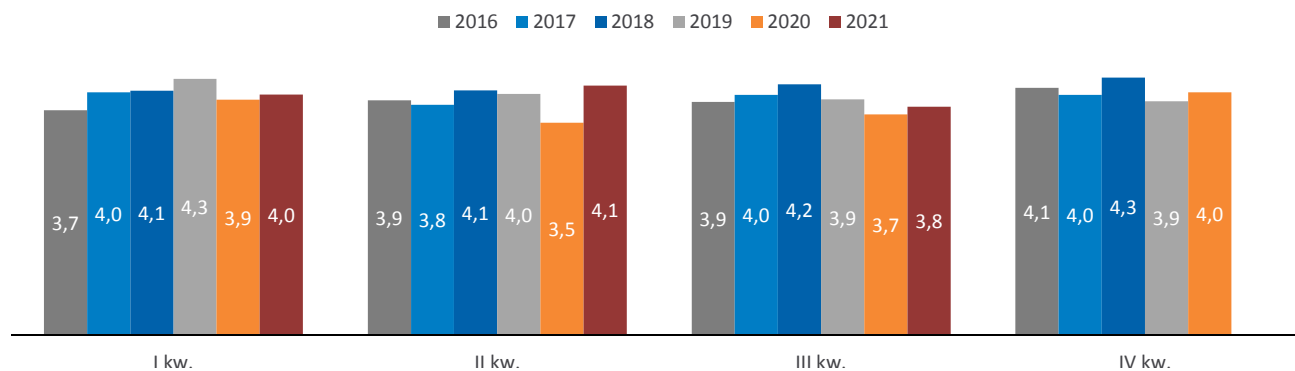
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

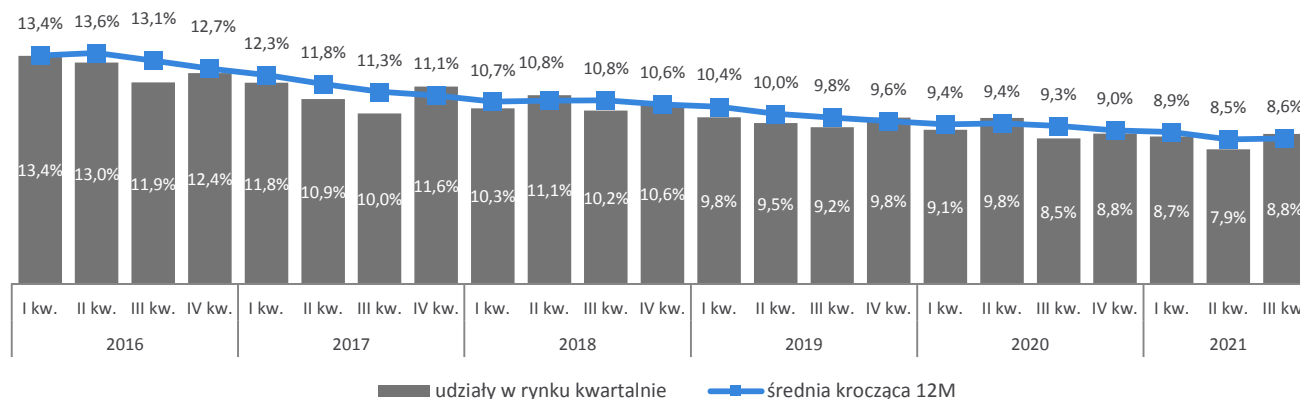
4.3. Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w 2021 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 126 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.⁵³

W 2021 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 8,2 mln ton ładunków (+0,5% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 1,1 mld tkm (-0,6% r/r).⁵⁴ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmalała w tym okresie do 128,5 km (-1,0% r/r) głównie z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów.⁵⁵ W tym czasie zanotowano zwiększenie wolumenu przewiezionych ładunków w zakresie przewozów węgla kamiennego (+0,5% r/r do poziomu 3,0 mln ton), metali i rudy (+143,4% r/r do 0,3 mln ton), produktów chemicznych (+4,4% r/r do 0,5 mln ton) oraz paliw płynnych (+7,1% r/r do 1,0 mln ton). Bardzo pozytywny jest odnotowany wzrost realizacji przewozów intermodalnych w trakcie 12 miesięcy 2021 r. (o +6,3% r/r do poziomu 1,6 mln ton), po tym jak jeszcze po I kwartale 2021 r. ten segment przewozów notował spadki r/r na poziomie -6,3% (w samym II kwartale roku dynamika wzrostu przewozów intermodalnych osiągnęła w PKP CARGO International poziom +20,3% r/r).⁵⁶ Zmniejszenie realizacji przewozów miało miejsce w przypadku kruszyw i materiałów budowlanych, drewna i produktów rolnych oraz pozostałych ładunków. Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających dalsze skutki pandemii, zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury jakościowej przewozów (a w rezultacie podniesienia ich rentowności i efektywności).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w 2021 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku minimalnie się pogorszyła - jej udział zmniejszył się o -0,8 p.p. r/r do poziomu 6,5%.⁵⁷ Spółka nadal utrzymuje jednak stabilną pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁵⁸

Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2021*



* dane za IV kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2021 r.

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

⁵³ SŽDC (stan na 20.12.2021 r.)

⁵⁴ statystyka własna PKP CARGO International

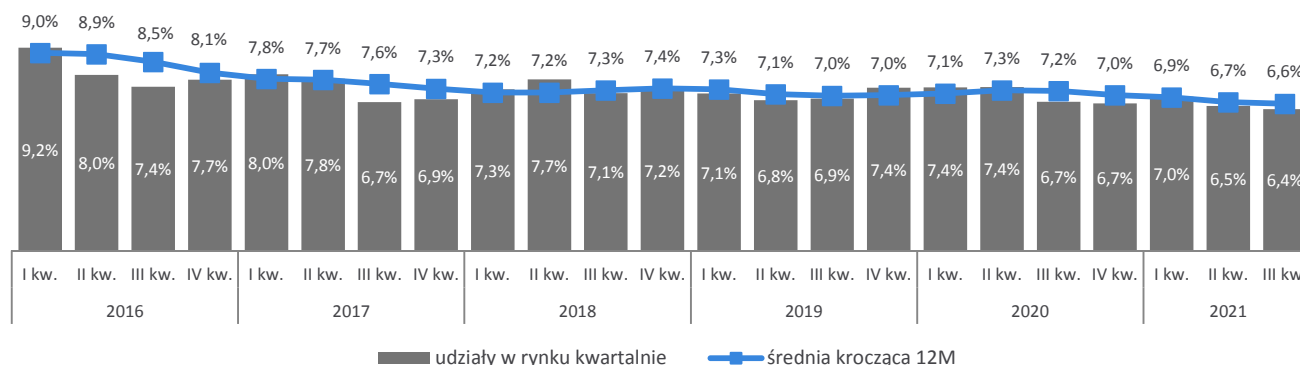
⁵⁵ statystyka własna PKP CARGO International

⁵⁶ statystyka własna PKP CARGO International

⁵⁷ SŽDC

⁵⁸ SŽDC

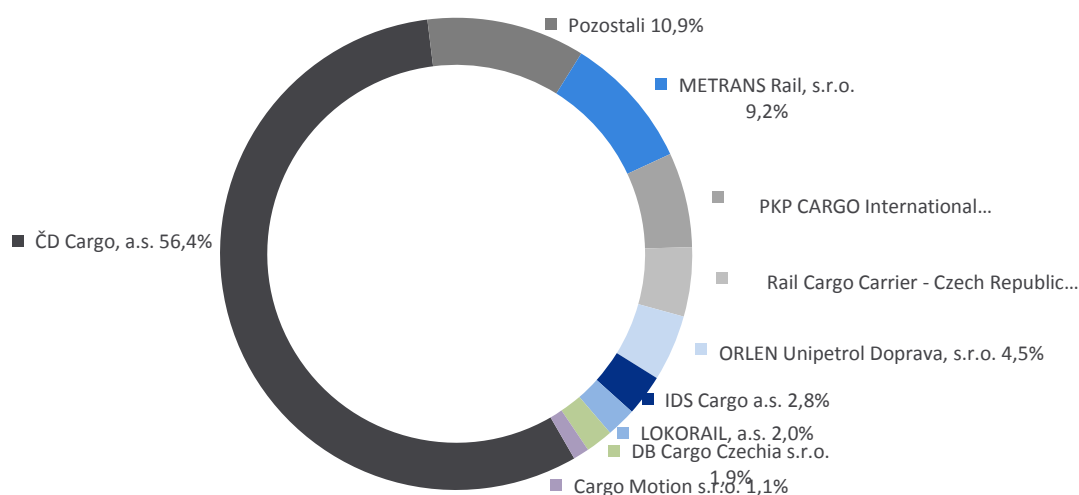
Rysunek 18 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2021*



* dane za IV kw. 2021 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2022 r.

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

Rysunek 19 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2021 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W 2021 roku spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, choć jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł 56,4% (-2,2 p.p. r/r).⁵⁹ Niższe niż w 2020 r. były również udziały rynkowe spółki IDS Cargo (-0,8 p.p. r/r do 2,8%) oraz PKP CARGO International (-0,8 p.p. r/r do 6,5%). W 2021 r. największy wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowały: ORLEN Unipetrol Doprava (+0,4 p.p. r/r do poziomu 4,5%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,5 p.p. r/r do 4,8%) i Metrans Rail (+0,3 p.p. r/r do 9,2%), tj. podmiotów opierających model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza.⁶⁰ Metrans Rail wzmocnił tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. W zestawieniu pojawili się operatorzy kolejowi, którzy w 2020 r. nie byli wyszczególniani tzn.: LOKORAIL a.s. (z udziałem 2,0%) oraz DB Cargo

⁵⁹ SŽDC

⁶⁰ SŽDC

Czechia s.r.o. (1,9%). Znaczny wzrost udziału rynkowego osiągnęli też drobni operatorzy kolejowi, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (+2,0 p.p. r/r do 10,9%).⁶¹

Sporządzone przez SZDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w 2021 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A. Jednak w tym czasie zwiększyły się r/r realizowane przez PKP CARGO S.A. przewozy: rudy ze Wschodu przez Polskę do Czech, eksport żużla z Czech do Polski oraz przewozy intermodalne tranzytem przez Czechy w relacjach Polska-Włochy i Rumunia-Polska. Nastąpił również wzrost przewozów innych artykułów chemicznych (tranzyt butadienu z Austrii do Polski, oktanolu z Polski do Turcji i kwasu siarkowego na Słowację) oraz wzrósł import metanolu przez port w Szczecinie do Czech. Zanotowano również zwiększone przewozy węgla kamiennego (w eksporcie z kopalń śląskich do Ostrawy i w imporcie z Czech do Wałbrzycha i Zdzieszowic) oraz importu topnika wapniowego z Polski. Jednocześnie w 2021 r. w porównaniu do roku poprzedniego odnotowano spadek przewozów koksu na skutek braku transportów do Bośni i Hercegowiny, mniejszych przewozów z Czech do portu w Gdańsku i braku przewozów z Czech na Wschód.⁶²

4.3.1. Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w 2020 r. i 2021 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. (dawniej PRIMOL-Rail d.o.o.).

Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglokoksem, Eneą, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN (należący do Mayr-Melnhof Karton AG).

Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2021 r., IV kwartał 2021 r. oraz 2020 r.

Wyszczególnienie	2021	2020	Zmiana 2021/2020		2021	2020	IV kw. 2021	IV kw. 2020	Zmiana IV kw. 2021/ IV kw. 2020	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	9 583	8 621	962	11,2%	37%	36%	2 567	2 415	153	6,3%
z czego węgiel kamienny	7 848	7 112	736	10,3%	31%	30%	2 141	1 998	143	7,2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 131	4 509	622	13,8%	20%	19%	1 374	1 192	182	15,2%
Metale i rudy ³	2 145	1 980	165	8,3%	8%	8%	466	579	-113	-19,5%
Produkty chemiczne ⁴	2 246	1 937	309	15,9%	9%	8%	546	584	-38	-6,5%
Paliwa płynne ⁵	649	681	-32	-4,7%	3%	3%	183	124	59	47,5%
Drewno i płody rolne ⁶	785	984	-199	-20,2%	3%	4%	216	256	-41	-15,9%
Przewozy intermodalne	4 544	4 290	254	5,9%	18%	18%	1 129	1 204	-76	-6,3%
Pozostałe ⁷	508	646	-139	-21,4%	2%	3%	122	173	-51	-29,3%
Razem	25 590	23 649	1 941	8,2%	100%	100%	6 603	6 528	75	1,2%

Źródło: Opracowanie własne

⁶¹ SZDC

⁶² statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2021 r., IV kwartał 2021 r. oraz 2020 r.

Wyszczególnienie	2021	2020	Zmiana 2021/2020		2021	2020	IV kw. 2021	IV kw. 2020	Zmiana IV kw. 2021/ IV kw. 2020	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	52,1	47,3	4,8	10,1%	51%	51%	13,9	13,4	0,5	4,0%
z czego węgiel kamienny	46,2	42,5	3,7	8,7%	46%	45%	12,5	12,1	0,4	3,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	19,8	17,9	1,9	10,8%	20%	19%	5,3	4,6	0,6	14,0%
Metale i rudy ³	7,1	6,2	0,9	14,8%	7%	7%	1,5	1,7	-0,1	-8,3%
Produkty chemiczne ⁴	6,5	5,8	0,7	12,4%	6%	6%	1,6	1,7	-0,1	-5,1%
Paliwa płynne ⁵	1,9	2,0	-0,1	-6,0%	2%	2%	0,5	0,4	0,2	47,0%
Drewno i płody rolne ⁶	2,4	2,8	-0,4	-13,5%	2%	3%	0,7	0,8	-0,1	-11,4%
Przewozy intermodalne	10,0	9,7	0,3	2,7%	10%	10%	2,6	2,8	-0,2	-7,1%
Pozostałe ⁷	1,8	2,0	-0,1	-5,9%	2%	2%	0,5	0,5	0,0	-6,1%
Razem	101,6	93,6	8,0	8,6%	100%	100%	26,6	25,8	0,8	3,1%

Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 12 miesięcy 2021 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 252 km (niewielki spadek odległości r/r [o 1 km]).

Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2021 r., IV kwartał 2021 r. oraz 2020 r.

Wyszczególnienie	2021	2020	Zmiana 2021/2020		IV kw. 2021	IV kw. 2020	Zmiana IV kw. 2021/ IV kw. 2020	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	184	182	2	0,9%	184	180	4	2,3%
z czego węgiel kamienny	170	167	2	1,5%	171	165	6	3,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	259	252	7	2,7%	261	258	3	1,1%
Metale i rudy ³	300	318	-18	-5,6%	302	344	-42	-12,3%
Produkty chemiczne ⁴	347	336	11	3,1%	342	347	-5	-1,4%
Paliwa płynne ⁵	348	343	5	1,4%	353	352	1	0,4%
Drewno i płody rolne ⁶	329	357	-28	-7,8%	315	332	-17	-5,0%
Przewozy intermodalne	455	442	14	3,1%	436	433	4	0,8%
Pozostałe ⁷	276	331	-55	-16,5%	263	349	-86	-24,7%
Razem	252	253	-1	-0,3%	248	253	-5	-1,9%

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, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w ciągu 12 miesięcy 2021 r.:



- większa r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego;
- wzrost przewozów węgla związany ze wzrostem zapotrzebowania na węgiel w kraju spowodowany m.in.: zwiększeniem produkcji energii elektrycznej ze względu na wzrost zapotrzebowania odbiorców, zmianami w miksie energetycznym, tj. wzrostem znaczenia produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym oraz spadkiem znaczenia energetyki wiatrowej i gazowej;

- malejącym udziałem importu energii elektrycznej;
- wzrost importu węgla przez granicę wschodnią, a także przez porty morskie;
- wzrost przewozów koksu w kraju i w komunikacji międzynarodowej;
- spadek średniej prędkości wynikający przede wszystkim z utrzymującej się wysokiej liczby zamknięć torowych na sieci PKP PLK wpłynął negatywnie na zaspokojenie popytu na przewozy paliw stałych;
- wzrost produkcji węgla w OKD (zwiększenie przewozów węgla na terenie Czech przez PKP CARGO INTERNATIONAL oraz w imporcie do Polski przy współpracy z PKP CARGO);
- spadek średniej odległości przewozu węgla przez PKP CARGO INTERNATIONAL;
- niższe przewozy koksu na terenie Czech.



- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane wzrostem przewozów na budowę A1, S7, S5, S19 i innych inwestycji drogowych;
- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na remont i modernizację szlaków kolejowych E59, E75 oraz stacji kolejowych (m.in. Warszawa Zachodnia);
- wzrost odległości przewozu kruszyw, m.in. na budowę S7 oraz linii kolejowej Rail Baltica;
- wzrost przewozów klinkieru i kamienia wapiennego do Czech;



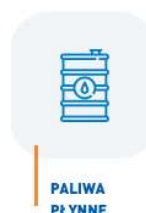
- wzrost przewozów rud i metali spowodowany zwiększonym zapotrzebowaniem na wyroby stalowe po spowolnieniu produkcji budowlano-montażowej w 2020 r.;
- wzrost importu stali z UE jak i spoza UE (obecna produkcja metali w Polsce nie zaspakaja zapotrzebowania);
- spadek przewozów PKP CARGO INTERNATIONAL przy współpracy z PKP CARGO ze względu na ograniczenie produkcji w czeskiej hucie i przejęcie części przewozów przez innego przewoźnika na terenie Czech;
- spadek średniej odległości przewozu związany z krótszą odległością przewozów metali;



- wzrost przewozów nawozów sztucznych, w komunikacji krajowej oraz w eksporcie przez porty morskie, związany ze zwiększonym zapotrzebowaniem na nawozy na rynku rolnym oraz przejęciem kontraktów od innych przewoźników kolejowych;
- wzrost przewozów szkliwa sodowego w eksporcie przez porty (odbudowa rynku chemicznego po ograniczeniach związanych z pandemią COVID-19);
- wzrost przewozów węglowodorów przez granicę wschodnią (wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny u odbiorców);



- wzrost przewozów naczep w ramach połączeń operatorskich do Duisburga oraz z Litwy do Holandii;
- uruchomienie wraz z PKP CARGO CONNECT połączenia intermodalnego do Turcji;
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej;
- spadek przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku ze względu na ograniczenie przepustowości szlaków kolejowych na terenie Polski i Niemiec;
- zmniejszenie liczby pociągów z i do portów ze względu na prace modernizacyjne prowadzone w Trójmieście ograniczające przepustowość szlaków kolejowych i wydłużające czas przejazdu; spadek przewozów samochodów z Czech do Rosji i Słowenii wykonywanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL (ograniczenia w produkcji samochodów związane z problemami w dostarczaniu części do samochodów);



- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta (zmiany wynikające z realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej);
- wzrost przewozów paliw (koks naftowy) w eksporcie na Słowację;
- wzrost przewozów realizowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL ze Słowacji do Polski i Niemiec oraz na terytorium Czech;



- spadek przewozów drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru) ze względu na ograniczenia w imporcie drewna z Białorusi;
- spadek eksportu zboża przez porty, zastępowane eksportem zboża do Czech;
- brak przewozów drewna z Czech do portów;
- spadek średniej odległości przewozu dla największych odbiorców (producentów papieru) spowodowany zwózką drewna do papierni z relacji krajowych;



- spadek przewozów części samochodowych na terenie Czech przez PKP CARGO INTERNATIONAL (ograniczenia w produkcji samochodów związane z problemami w dostarczaniu części do samochodów);
- spadek średniej odległości krajowych przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych;
- wzrost przewozów siarczku arsenu z Białorusi;
- wzrost importu gliny (zwiększone zapotrzebowanie w zakładach ceramicznych);
- wzrost przewozu papieru w eksporcie;

4.4. 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 Jednostki dominującej 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, utrzymaniu infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.



4.5. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

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 2020 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 2021 r. udział w sprzedaży usług do żadnej z grup kapitałowych nie przekroczył 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2021 r. udział w sprzedaży usług w Spółce do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 7,8%.

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 2021 r. oraz 31

grudnia 2021 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 Jednostka dominująca, 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.

4.6. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2017-2021.

Tabela 7 Zatrudnienie w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2021-2020	Zmiana %
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017		
Grupa PKP CARGO	20 562	21 766	23 571	23 643	23 253	-1 204	-5,53%
w tym: PKP CARGO S.A.	14 728	15 771	17 140	17 308	17 043	-1 043	-6,61%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2021-2020
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2021	2020	2019	2018	2017	
Grupa PKP CARGO	21 210	22 279	23 657	23 385	23 278	-1 069
w tym: PKP CARGO S.A.	15 351	16 185	17 293	17 135	17 177	-834

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2021-2020
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2021	2020	2019	2018	2017	
Grupa PKP CARGO	21 254	22 818	23 710	23 431	23 305	-1 564
w tym: PKP CARGO S.A.	15 360	16 616	17 309	17 146	17 182	-1 256

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Struktura zatrudnienia w latach 2017-2021 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2021- 2020	Zmiana %
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	4 808	5 079	5 079	5 439	5 379	-271	-5,34%
w tym: PKP CARGO S.A.	3 389	3 644	3 644	3 936	3 886	-255	-7,00%
Stanowiska robotnicze - Grupa	15 754	16 687	16 687	18 132	18 264	-933	-5,59%
w tym: PKP CARGO S.A.	11 339	12 127	12 127	13 204	13 422	-788	-6,50%
Razem	20 562	21 766	21 766	23 571	23 643	-1 204	-5,53%
w tym: PKP CARGO S.A.	14 728	15 771	15 771	17 140	17 308	-1 043	-6,61%

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2021 do roku 2020, można zaobserwować znaczny spadek zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 1 204 osób (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 1 043 osób). Struktura zatrudnienia w Grupie podlegała stopniowemu dostosowaniu do zmieniającego się otoczenia rynkowego.

4.7. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.7.1. Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2021 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 P3⁶³) w wysokości 766,9 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 29,5 mln zł.

Łączne nakłady Spółki w 2021 r. wyniosły 796,4 mln zł, tj. więcej o 30,8% w stosunku do wykonania 2020 r., z czego nakłady inwestycyjne poza granicami kraju, tj. na zakup platform do przewozu kontenerów wyniosły 122,1 mln zł.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2021 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), modernizację lokomotyw (17 szt.), zakup wagonów platform do przewozu kontenerów (428 szt.) - łącznie 724,0 mln zł (tj. 90,9 % nakładów inwestycyjnych razem).

Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym i teleinformatycznym oraz aktywami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 11,0 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 27,7 mln zł tj. budowę i modernizację budynków, a także na zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 4,3 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła nakłady dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 29,5 mln zł obejmujących głównie umowy najmu nieruchomości.

⁶³ 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

Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2017 - 2021 (mln zł)

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana 2021-2020	Zmiana 2021/2020 w %
Budownictwo inwestycyjne	27,7	9,9	7,0	13,1	5,5	4,5	17,8	179,6%
Zakup lokomotyw	0,4	33,0	65,3	43,4	53,0	199,4	-32,6	-98,8%
Modernizacja lokomotyw	91,2	123,4	252,0	146,3	64,2	35,4	-32,2	-26,1%
Zakup wagonów	184,7	162,8	69,9	11,1	12,5	0,0	21,9	13,4%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	4,2	1,5	8,5	6,8	4,3	2,8	2,7	184,2%
Teleinformatyzacja	11,0	7,4	11,4	12,2	14,5	16,5	3,6	48,2%
Pozostałe	0,0	0,2	1,2	0,7	0,5	2,2	-0,2	-88,1%
Komponenty w remontach, w tym:	447,7	249,7	617,1	594,8	356,7	185,0	198,0	79,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	<i>111,5</i>	<i>61,5</i>	<i>162,2</i>	<i>160,2</i>	<i>76,5</i>	<i>45,0</i>	<i>50,0</i>	<i>81,2%</i>
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	<i>336,2</i>	<i>188,2</i>	<i>454,9</i>	<i>434,6</i>	<i>280,2</i>	<i>140,0</i>	<i>148,0</i>	<i>78,7%</i>
Prawa do użytkowania aktywów*	29,5	20,8	185,4	-	-	-	8,7	41,9%
Razem	796,4	608,7	1 217,8	828,4	511,2	445,8	187,7	30,8%

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

Źródło: Opracowanie własne

W 2021 r. Spółka otrzymała dofinansowanie z UE w wysokości 57,6 mln zł na zakup 284 wagonów platform do przewozu kontenerów oraz zrefinansowano nakłady poniesione w 2020 r w wysokości 24,7 mln zł na zakup 148 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów. Natomiast nakłady inwestycyjne poniesione w 2021 r. na zakup 144 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów, sfinansowane ze środków własnych w wysokości 69,5 mln zł, zostaną w 50% zrefinansowane w 2022 r. dofinansowaniem z UE.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2021 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 842,8 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 65,5 mln zł. Łączne nakłady Grupy PKP CARGO w 2021 r. wyniosły 908,3 mln zł, tj. więcej o 20,4% w stosunku do wykonania 2020 r.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2021 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 i wagonów - łącznie 725,8 mln zł (tj. 79,9% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym i aktywami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 12,8 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 70,5 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 32,2 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 1,5 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 65,5 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 45,1 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 5,7 mln zł oraz w pozostałych obszarach 14,7 mln zł, głównie na najem samochodów oraz na zakup wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza technicznego, sprzętu teleinformatycznego, kontenerów finansowanych w formie leasingu.

Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2017 - 2021 (mln zł)

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017	Zmiana 2021- 2020	Zmiana 2021/2020 w %
Budownictwo inwestycyjne	70,5	50,8	39,5	48,1	32,1	19,7	38,8%
Zakup lokomotyw	0,4	33,0	65,3	43,8	53,0	-32,6	-98,8%
Modernizacja lokomotyw	99,4	132,0	258,5	147,9	67,0	-32,6	-24,7%
Zakup wagonów	184,7	162,9	69,9	11,1	13,3	21,8	13,4%
Modernizacja wagonów	0,0	5,6	2,0	0,0	1,7	-5,6	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	32,2	12,0	26,6	26,3	17,6	20,2	168,5%
Teleinformatyzacja	12,8	10,8	14,1	16,6	16,3	2,0	18,9%
Pozostałe	1,5	2,5	4,8	1,9	2,4	-1,0	-38,2%
Komponenty w remontach, w tym:	441,3	276,5	632,0	598,4	358,6	164,8	59,6%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	<i>115,9</i>	<i>73,7</i>	<i>167,1</i>	<i>171,7</i>	<i>77,3</i>	<i>42,2</i>	<i>57,3%</i>
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	<i>325,4</i>	<i>202,8</i>	<i>464,9</i>	<i>426,7</i>	<i>281,3</i>	<i>122,5</i>	<i>60,4%</i>
Prawa do użytkowania aktywów*	65,5	68,4	237,6	-	-	-2,9	-4,3%
Razem	908,3	754,5	1 350,3	894,1	562,0	153,8	20,4%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego taboru kolejowego za 2021 rok w wysokości 101,0 mln zł oraz 8,2 mln zł za 2020 r.

Źródło: opracowanie własne

4.7.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Grupa zamierza finansować nakłady inwestycyjne częściowo poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania (takich jak kredyt inwestycyjny, leasing, środki pomocowe lub inne źródła) oraz ze środków własnych. Dodatkowo w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system zarządzania środkami pieniężnymi (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2020 r. 8 spółek z Grupy. PKP CARGO S.A. 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, PKP CARGO S.A. posiada trzy umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 300 mln zł (na dzień 31 grudnia 2021 r.). Informacja o niewykorzystanych na dzień 31 grudnia 2021 roku liniach kredytowych została przedstawiona w [Nocie 4.1 SSF](#). Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2021 r. 8 spółek z Grupy.

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

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

Tabela 13 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁶⁴						w mln EUR					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)							4,5775	4,4742	4,3018	4,2669	4,2447	4,3757
Przychody z działalności operacyjnej	3 127,0	3 062,0	3 601,4	3 939,2	3 588,0	3 250,5	683,1	684,4	837,2	923,2	845,3	742,8
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-235,7	-214,6	40,2	318,2	149,7	-31,1	-51,5	-48,0	9,3	74,6	35,3	-7,1
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-268,4	-221,5	19,2	320,7	125,5	-70,7	-58,6	-49,5	4,5	75,2	29,6	-16,2
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	-223,3	-173,9	-8,3	254,0	94,0	-68,6	-48,8	-38,9	-1,9	59,5	22,1	-15,7
Całkowite dochody	-146,1	-251,6	-37,4	228,2	87,3	-53,9	-31,9	-56,2	-8,7	53,5	20,6	-12,3
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	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	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-4,99	-3,88	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-1,09	-0,87	-0,04	1,33	0,49	-0,35
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-4,99	-3,88	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-1,09	-0,87	-0,04	1,33	0,49	-0,35
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	500,5	417,1	649,4	709,7	478,4	237,5	109,4	93,3	151,0	166,3	112,7	54,3
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-558,9	-559,1	-693,4	-536,3	-780,2	-440,6	-122,1	-125,0	-161,2	-125,7	-183,8	-100,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	18,9	-57,5	201,6	-246,9	-14,3	731,0	4,1	-12,9	46,9	-57,9	-3,4	167,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-39,5	-199,5	157,6	-73,5	-316,1	527,9	-8,6	-44,6	36,6	-17,2	-74,5	120,6
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)							4,5994	4,6148	4,2585	4,3000	4,1709	4,4240
Aktywa trwałe	6 031,2	5 948,9	6 030,5	4 902,5	4 562,6	4 445,2	1 311,3	1 289,1	1 416,1	1 140,1	1 093,9	1 004,8
Aktywa obrotowe	681,3	705,4	989,8	1 079,8	1 178,5	1 106,4	148,1	152,9	232,4	251,1	282,6	250,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczane do sprzedaży	14,9	12,7	-	-	-	6,0	3,2	2,7	-	-	-	1,4
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	486,9	485,2	525,8	520,8	536,9	506,2
Kapitał własny	2 812,7	2 958,8	3 210,4	3 314,6	3 088,9	3 001,6	611,5	641,2	753,9	770,8	740,6	678,5
Zobowiązania długoterminowe	2 442,9	2 646,7	2 659,0	1 652,6	1 748,7	1 713,9	531,1	573,5	624,4	384,3	419,3	387,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 471,8	1 061,5	1 150,9	1 015,1	903,5	842,1	320,0	230,0	270,2	236,1	216,6	190,3

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzona według MSSF UE.

⁶⁴ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2021 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					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)							4,5775	4,4742	4,3018	4,2669	4,2447	4,3757
Przychody z działalności operacyjnej	4 326,5	4 235,9	4 865,5	5 237,5	4 733,0	4 411,3	945,2	946,7	1 131,0	1 227,5	1 115,0	1 008,1
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-208,8	-186,4	143,4	277,6	153,4	-132,1	-45,6	-41,7	33,3	65,1	36,1	-30,2
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-264,4	-266,9	73,5	243,8	116,5	-150,9	-57,8	-59,7	17,1	57,1	27,4	-34,5
Zysk / strata netto	-225,3	-224,3	36,0	183,9	81,7	-133,8	-49,2	-50,1	8,4	43,1	19,2	-30,6
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-103,2	-279,5	4,2	170,7	73,8	-91,1	-22,5	-62,5	1,0	40,0	17,4	-20,8
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	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	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-5,03	-5,01	0,80	4,11	1,82	-2,99	-1,10	-1,12	0,19	0,96	0,43	-0,68
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-5,03	-5,01	0,80	4,11	1,82	-2,99	-1,10	-1,12	0,19	0,96	0,43	-0,68
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	699,8	553,1	806,5	863,0	600,7	380,0	152,9	123,6	187,5	202,2	141,5	86,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-645,6	-655,1	-814,8	-612,0	-740,0	-568,6	-141,0	-146,4	-189,4	-143,4	-174,3	-129,9
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-106,4	-145,9	111,4	-322,9	-99,4	663,9	-23,3	-32,6	25,9	-75,7	-23,4	151,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-52,2	-247,9	103,1	-71,9	-238,7	475,3	-11,4	-55,4	24,0	-16,9	-56,2	108,6
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)							4,5994	4,6148	4,2585	4,3000	4,1709	4,4240
Aktywa trwałe	6 458,7	6 397,4	6 503,8	5 187,2	4 951,5	4 964,2	1 404,3	1 386,3	1 527,3	1 206,3	1 187,2	1 122,1
Aktywa obrotowe	1 139,0	1 149,3	1 487,5	1 619,1	1 694,2	1 547,9	247,6	249,1	349,3	376,5	406,2	349,9
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	15,7	12,7	-	-	-	-	3,4	2,7	-	-	-	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	486,9	485,2	525,8	520,8	536,9	506,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 040,6	3 143,8	3 423,3	3 483,5	3 317,2	3 243,4	661,1	681,2	803,9	810,1	795,3	733,1
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe	2 833,8	3 029,5	3 115,9	1 969,1	2 110,9	2 092,6	616,1	656,5	731,7	457,9	506,2	473,0
Zobowiązania krótkoterminowe	1 739,0	1 386,1	1 452,1	1 353,7	1 217,6	1 176,1	378,1	300,4	341,0	314,8	291,9	265,8

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzone wg MSSF UE.

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 2021 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

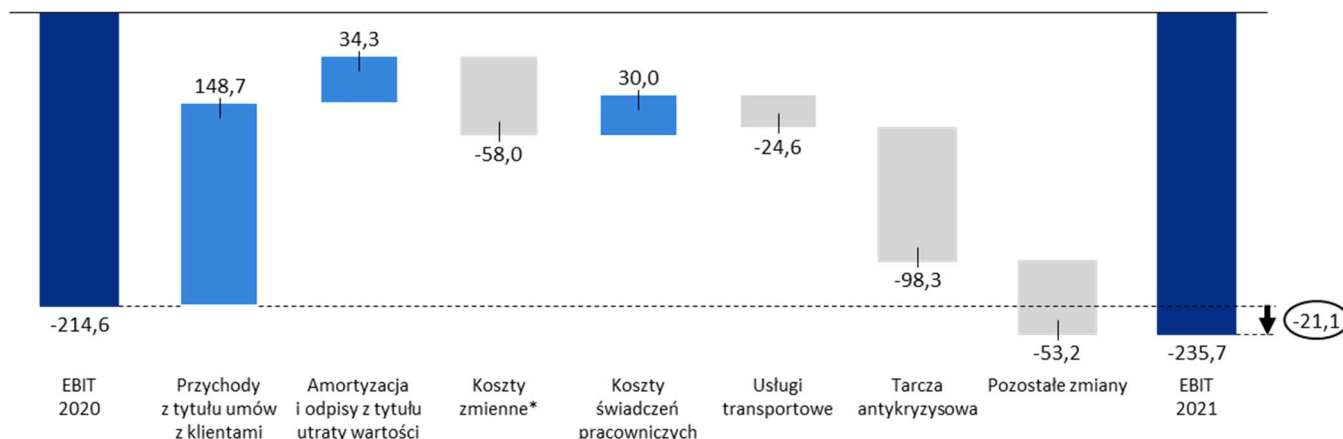
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2021 - 4,5994 PLN/EUR, 31.12.2020 – 4,6148 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2021 - 4,5775 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2020 - 4,4742 PLN/EUR.

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

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

W okresie 12 miesięcy 2021 r. wynik EBIT wyniósł -235,7 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 21,1 mln zł.

Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

* Koszty zmienne to koszty: paliwa i energii trakcyjnej oraz dostępu do infrastruktury

Wyjaśnienia najważniejszych czynników mających wpływ na zmianę wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2021 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2020 r. zostały przedstawione poniżej:

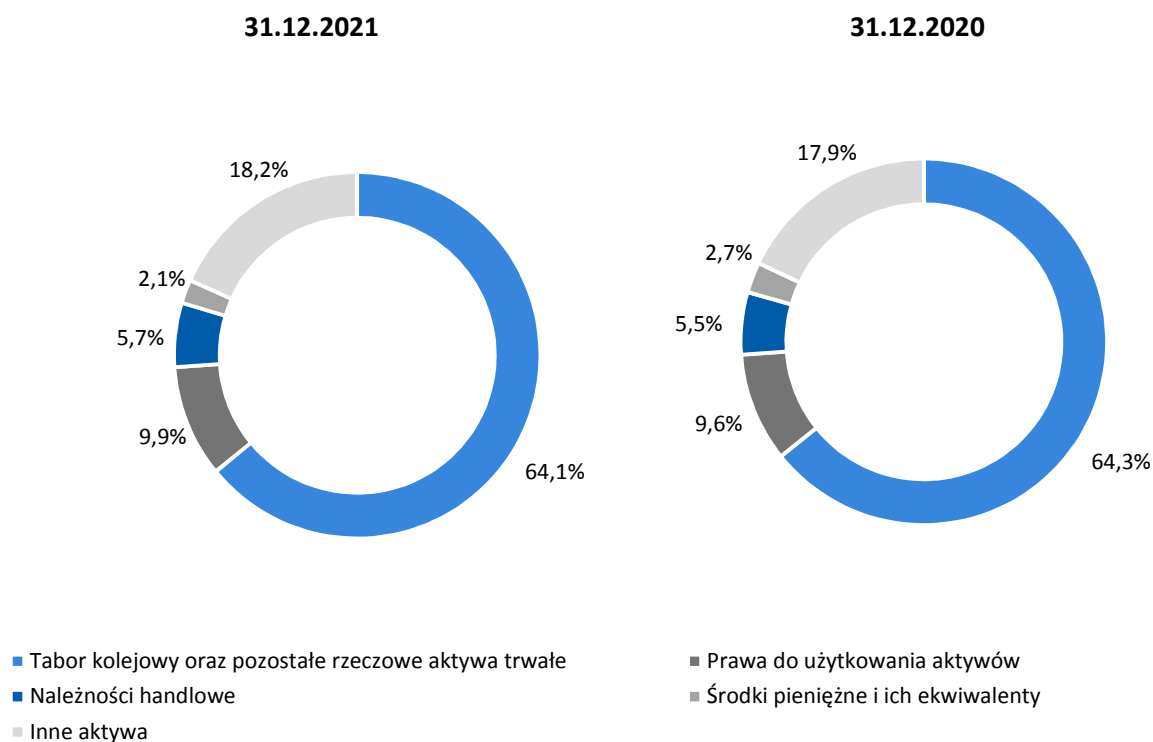
- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycyjnych, ale także przychodów z usług bocznicowych i trakcyjnych oraz ze sprzedaży materiałów) odzwierciedlał wzrost skali prowadzonej działalności (wzrost masy towarowej i pracy przewozowej o odpowiednio 9,2% i 7,4%), przy jednoczesnym spadku jednostkowych stawek przewozowych (nasilenie walki konkurencyjnej na rynku przewozowym w obliczu pandemii COVID-19);
- spadek kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie w związku z niższymi niż w poprzednich latach nakładami inwestycyjnymi w 2020 r. i 2021 r. oraz dokonaną aktualizacją wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31.12.2020 r. (niższa podstawa odpisów amortyzacyjnych rzeczowych aktywów trwałych);
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 6,0%, jako rezultat większej skali realizowanych przewozów (wzrost wykonanej pracy przewozowej o 7,4%), przy jednocześnie wyższych jednostkowych kosztach paliwa trakcyjnego oraz energii trakcyjnej z uwagi na obserwowany wzrost cen nośników energii;
- zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku ze spadkiem przeciętnego poziomu zatrudnienia o 1 256 osób r/r. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia](#);
- wzrost kosztów usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) skorelowany ze zwiększonym wolumenem przewozów;
- negatywny wpływ na wynik historycznych zdarzeń jednorazowych - otrzymanego w 2020 r. dofinansowania w ramach tarczy antykryzysowej w łącznej wysokości 98,3 mln zł (spadek pozostałych przychodów operacyjnych w ujęciu rok do roku);
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany, m.in. z uwagi na zwiększenie wartości sprzedanych materiałów w ślad za wzrostem przychodów z tytułu ich sprzedaży, wzrost wydatków z tytułu czynszów oraz opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru, a także wzrost kosztów usług remontowych i zużytych materiałów dot. taboru (powiązany ze zwiększonym wolumenem realizowanych przewozów), przy jednoczesnym osiągnięciem większego zysku z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych (główne sprzedaż zbędnego do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej taboru kolejowego).

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

AKTYWA

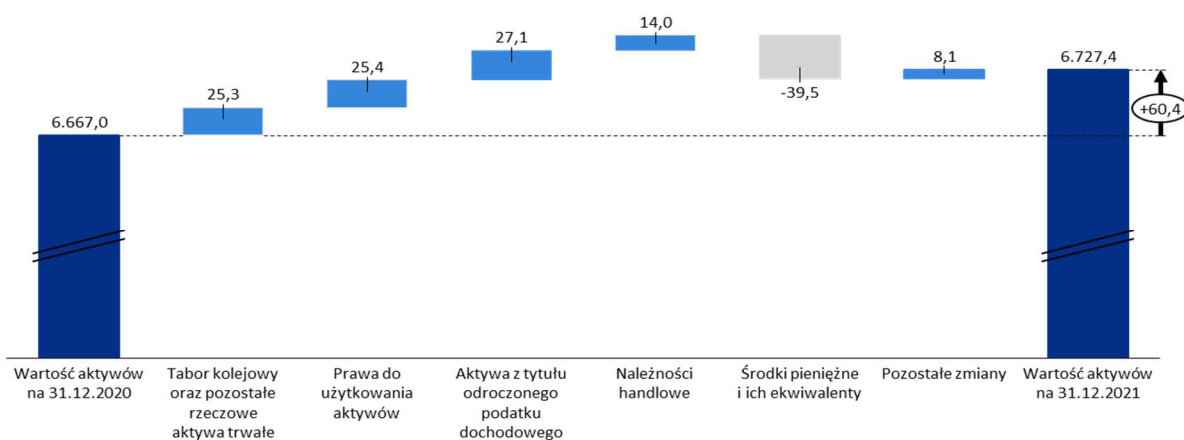
Największy udział w całości aktywów Spółki na dzień 31.12.2021 r. miały tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 64,1% sumy aktywów w stosunku do 64,3% na dzień 31.12.2020 r. Spośród aktywów obrotowych, największy udział na dzień 31.12.2021 r. posiadały należności handlowe, których wartość stanowiła w tym okresie 5,7% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 21 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Przyczyny najważniejszych zdarzeń wpływających na zmianę wartości aktywów na dzień 31.12.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych odzwierciedlał głównie efekt wyższych od kosztów amortyzacji nakładów inwestycyjnych w 2021 r. (głównie inwestycje taborowe oraz w obszarze nieruchomości – zakup fabryki wagonów w Gniewczynie Łańcuckiej), przy jednoczesnym zbyciu części zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej środków trwałych (w tym reklasyfikacja części aktywów trwałych do aktywów przeznaczonych do sprzedaży oraz do wartości rezydualnej w okresie kasacji – ujmowanej w pozycji bilansowej zapasów);
- wzrost praw do użytkowania aktywów na skutek wyższych od wartości amortyzacji nakładów inwestycyjnych MSSF 16 (przede wszystkim z uwagi na przeprowadzoną operację leasingu zwrotnego);
- wzrost aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego głównie na skutek notowanej bieżącej straty podatkowej oraz wykazywanej różnicy przejściowej na środkach trwałych;
- wzrost wartości należności handlowych skorelowany z wyższymi przychodami z działalności przewozowej (wzrost skali prowadzonej działalności), wraz z jednoczesnym zmniejszeniem wartości odpisów aktualizujących wartość należności;
- spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów jako wypadkowa poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 676,1 mln zł, spłaty kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 379,9 mln zł oraz wydatków z tytułu nabycia udziałów w jednej ze spółek zależnych w wysokości 33,0 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 500,5 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętego kredytu bankowego w wysokości 275,2 mln zł, wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 137,3 mln zł, otrzymanych dotacji w wysokości 83,3 mln zł oraz wpływach z tytułu cash pool równych 44,3 mln zł;
- zwiększenie wartości innych aktywów m.in. z uwagi na wzrost aktywów niefinansowych z tytułu rozliczeń międzyokresowych kosztów (w tym głównie zakupu energii oraz usług informatycznych), a także wzrost należności z tytułu przelewu wierzytelności.

Tabela 14 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2016 – 2021 (w dniach)

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana	Tempo zmian
							2021-2020	2021/2020
Wskaźnik rotacji zapasów*	131,3	184,7	94,6	96,8	128,9	107,8	-53,4	-28,9%

*wskaźniki rotacji zapasów wyliczone zostały dla: 360 dni i zużycia narastająco od początku danego roku sprawozdawczego
Źródło: Opracowanie własne.

Na koniec grudnia 2021 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 131,3 dni i względem 2020 r. spadł o 53 dni (-28,9% r/r). Do zauważalnego obniżenia wskaźnika przyczyniły się głównie następujące czynniki:

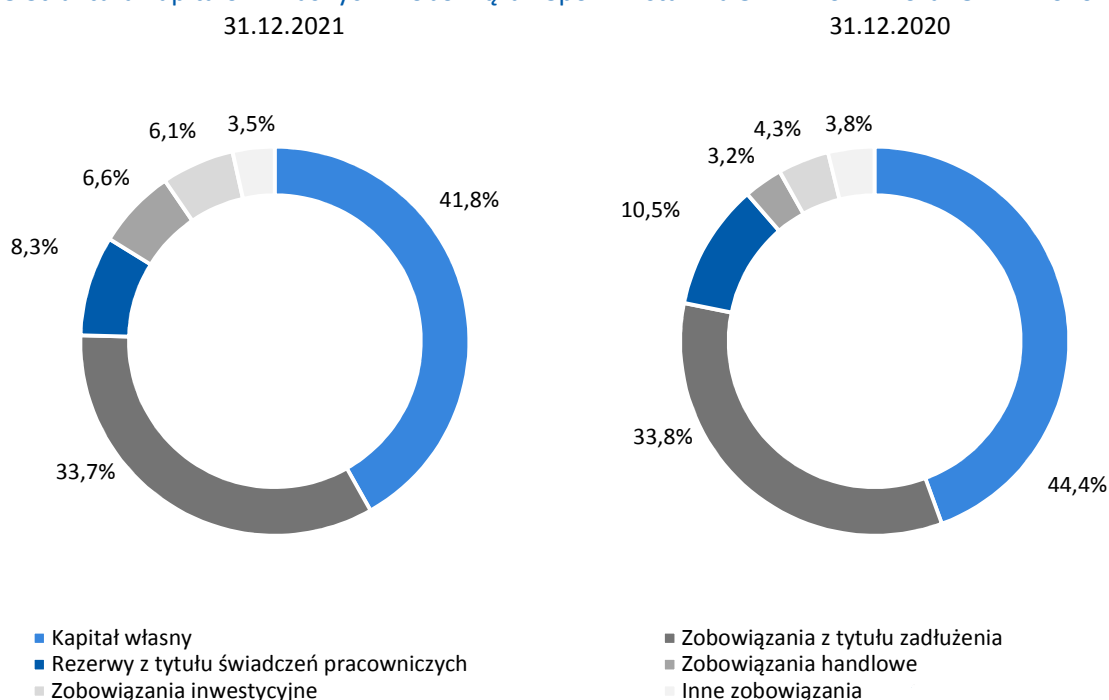
- poziom zapasu materiałów zmniejszony w porównaniu do 2020 r. o 7,7 mln zł;
- rozchody zwiększone względem 2020 r. o 54,0 mln zł, w tym wzrost zużycia materiałów o 38,8 mln zł oraz wzrost wartości sprzedanych materiałów o 16,0 mln zł.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w [Nocie 5.4. JSF](#).

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

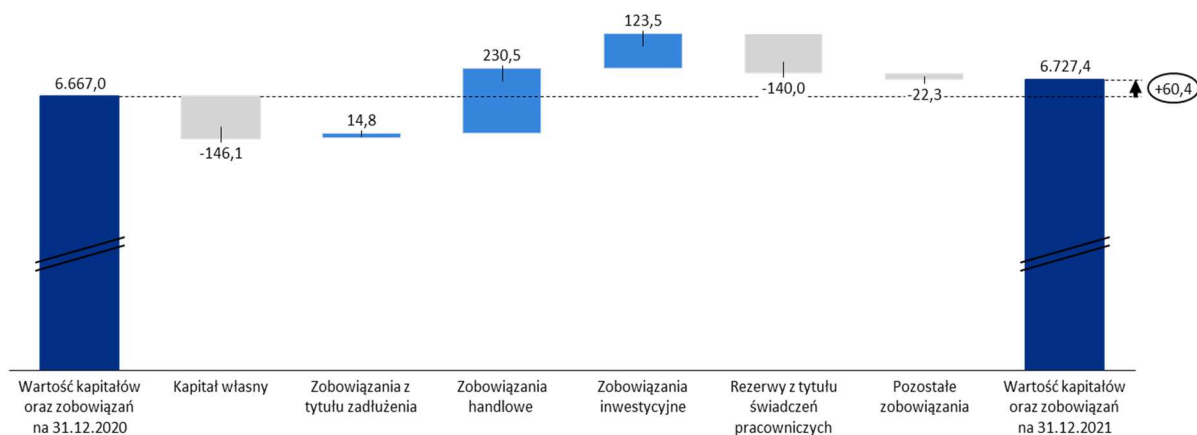
Największy udział w pasywach Spółki miał kapitał własny, który na dzień 31.12.2021 r. odpowiadał za 41,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań w stosunku do 44,4% na dzień 31.12.2020 r. Jednocześnie na dzień 31.12.2021 r. zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 33,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań względem 33,8% na 31.12.2020 r.

Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.12.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

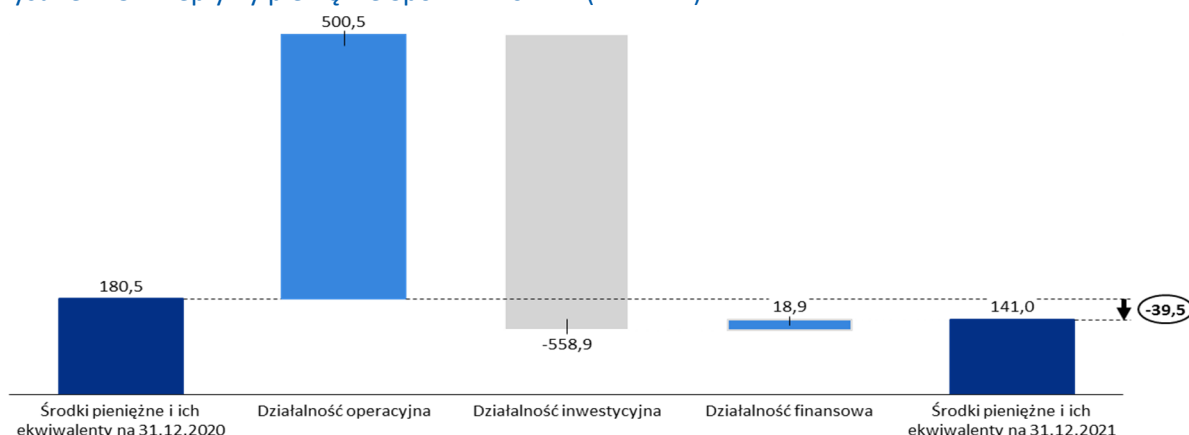
- zmniejszenie wartości kapitału własnego z uwagi na spadek zysków zatrzymanych (wykazana przez Spółkę za 2021 r. strata netto), przy jednoczesnym wzroście wartości pozostałych składników kapitału własnego (dokonana aktualizacja wycen rezerw aktuarialnych na świadczenia pracownicze oraz instrumentów w ramach rachunkowości zabezpieczeń);
- wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia, wynikający głównie ze zwiększenia zobowiązań z tytułu leasingu w ślad za analogicznym wzrostem praw do użytkowania aktywów (przeprowadzona operacja leasingu zwrotnego taboru). Jednocześnie odnotowano spadek zobowiązań z tytułu kredytów bankowych i pożyczek, z uwagi na ujemne saldo pomiędzy nowo zaciągniętymi kredytami bankowymi (275,2 mln zł), a spłaconym kapitałem kredytów i pożyczek (280,6 mln zł);
- wzrost zobowiązań handlowych powiązany z aktywnym zarządzaniem kapitałem obrotowym;

- zwiększenie zobowiązań inwestycyjnych, głównie na skutek wzrostu zobowiązań związanych z taboru kolejowym w wysokości 118,0 mln zł – m.in. wyższy poziom inwestycji taborowych pod koniec 2021 r. niż w analogicznym okresie 2020 r.;
- zmniejszenie długoterminowych rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych odzwierciedlające skokowy wzrost stopy dyskonta oraz spadek stanu zatrudnienia - w tym m.in. spadek wartości odpisów na ZFŚS dla emerytów i rencistów o 50,0 mln zł, spadek rezerw z tytułu nagród jubileuszowych o 48,0 mln zł oraz zmniejszenie rezerw z tytułu odpraw emerytalnych i rentowych o 30,1 mln zł;
- spadek dla podgrupy pozostałych zmian jest przede wszystkim rezultatem zmniejszenia pozostałych zobowiązań o 22,3 mln zł, w tym głównie zobowiązań z tytułu nabycia udziałów w jednostkach powiązanych, zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucji, wadium, gwarancji) oraz zobowiązań publicznoprawnych, przy jednoczesnym wzroście zobowiązań z tytułu cash pool.

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

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2021 r. względem stanu na dzień 31.12.2020 r. spadła o 39,5 mln zł.

Rysunek 25 Przepływy pieniężne Spółki w 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej były wypadkową wykazanej straty brutto na poziomie 268,4 mln zł oraz amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości na poziomie 580,8 mln zł. Ponadto odnotowano dodatnie przepływy wynikające ze zmian w kapitale obrotowym na poziomie 94,0 mln zł oraz pozostałych korekt na poziomie 89,0 mln zł (głównie aktualizacja wyceny aktuarialnej świadczeń pracowniczych ujętych w pozostałych całkowitych dochodach);
- przepływy z działalności inwestycyjnej były głównie rezultatem poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 676,1 mln zł oraz wydatków z tytułu podwyższenia kapitałów w jednej ze spółek zależnych przez objęcie udziałów w wysokości 33,0 mln zł, przy jednoczesnych wpływach w wyniku zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 137,3 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 9,2 mln zł;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłat kredytów, leasingów wraz z odsetkami w wysokości 379,9 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągnięcia kredytów w wysokości 275,2 mln zł, otrzymanych dotacjach w wysokości 83,3 mln zł oraz wpływach z tytułu cash pool na poziomie 44,3 mln zł.

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

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2021.

Tabela 15 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana	Tempo zmian
							2021 - 2020	2021 - 2020
Marża EBITDA ¹	11,0%	13,1%	17,3%	19,6%	16,5%	13,7%	-2,1 p.p.	-15,6%
Marża wyniku netto ²	-7,1%	-5,7%	-0,2%	6,4%	2,6%	-2,1%	-1,4 p.p.	-
ROA ³	-3,3%	-2,6%	-0,1%	4,2%	1,6%	-1,2%	-0,7 p.p.	-
ROE ⁴	-7,9%	-5,9%	-0,3%	7,7%	3,0%	-2,3%	-2,0 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	223,0	230,2	234,3	262,9	256,8	249,5	-7,2	-3,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 501,0	1 462,0	1 469,0	1 489,0	1 485,0	1 502,0	39,0	2,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	15,1	14,7	15,0	16,1	15,6	15,1	0,4	2,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 481,9	1 308,9	1 459,2	1 728,8	1 702,5	1 516,3	173,0	13,2%

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 pojazdodokilometrów (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) w PKP CARGO S.A. w danym okresie.

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego.

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2021 r. względem 2020 r. to:

- obniżenie w 2021 r. marży EBITDA w ujęciu rok do roku, przede wszystkim z uwagi na odnotowane w 2020 r. zdarzenia jednorazowe (otrzymane w ramach tarczy antykryzysowej dofinansowanie wraz z jednoczesnym wprowadzeniem przez Spółkę czasowej obniżki wymiaru etatu i wynagrodzeń skutkującej niższym kosztem wynagrodzeń). W tym okresie zaobserwowano również pogorszenie marży wyniku netto, a także wskaźników ROE i ROA w stosunku do 2020 r., głównie z uwagi na osiągniętą wyższą stratę netto. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale 5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.;
- pogorszenie średniodobowego przebiegu lokomotyw było przede wszystkim rezultatem obserwowanego wysokiego poziomu zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz spadku prędkości handlowej, wraz z jednoczesnym wzrostem liczby lokomotyw czynnych;
- wzrosty średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą oraz średniodobowego czasu pracy lokomotyw odzwierciedlały zwiększony popyt na usługi przewozowe świadczone przez Spółkę, i jednocześnie świadczą o optymalnym zarządzaniu posiadanymi zasobami taborowymi;

- dynamiczny wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego był wypadkową większej skali realizowanych przewozów (wzrost wolumenu wykonanej pracy przewozowej), wraz z jednoczesnym spadkiem średniorocznego poziomu zatrudnienia wyrażonego w etatach.

5.2.7. 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 16 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2016 – 2021

	w mln PLN					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Przychody z tytułu umów z klientami	3 085,3	2 936,6	3 572,0	3 910,8	3 563,6	3 219,0
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-500,1	-446,9	-527,8	-549,7	-484,6	-456,8
Usługi dostępu do infrastruktury	-521,0	-516,2	-576,9	-733,6	-714,5	-658,1
Pozostałe usługi	-357,9	-289,5	-322,0	-430,0	-450,7	-420,4
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 209,6	-1 239,6	-1 339,0	-1 265,2	-1 150,7	-1 089,1
Pozostałe koszty	-171,3	-147,7	-182,9	-170,2	-164,0	-153,9
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	19,7	103,8	0,6	9,1	-8,8	3,1
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	345,1	400,5	624,0	771,2	590,3	443,7
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-580,8	-615,1	-583,8	-453,0	-440,6	-474,8
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	-235,7	-214,6	40,2	318,2	149,7	-31,1
Przychody i koszty finansowe	-32,7	-6,9	-21,0	2,5	-24,2	-39,6
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	-268,4	-221,5	19,2	320,7	125,5	-70,7
Podatek dochodowy	45,1	47,6	-27,5	-66,7	-31,5	2,1
ZYSK/(STRATA) NETTO	-223,3	-173,9	-8,3	254,0	94,0	-68,6
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY						
Wycena instrumentów zabezpieczających	9,0	-49,8	9,4	-22,5	25,4	-4,7
Podatek dochodowy	-1,7	9,6	-1,8	4,3	-4,8	0,9
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	7,3	-40,2	7,6	-18,2	20,6	-3,8
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	86,3	-45,4	-46,2	-9,4	-33,6	22,8
Podatek dochodowy	-16,4	8,6	8,8	1,8	6,3	-4,3
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,0	-0,7	0,7	-	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	69,9	-37,5	-36,7	-7,6	-27,3	18,5
Suma pozostałych całkowitych dochodów	77,2	-77,7	-29,1	-25,8	-6,7	14,7
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	-146,1	-251,6	-37,4	228,2	87,3	-53,9
Zysk/(strata) 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	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	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy	-4,99	-3,88	-0,19	5,67	2,10	-1,53
Zysk/(strata) na akcję rozwodniony	-4,99	-3,88	-0,19	5,67	2,10	-1,53

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzona według MSSF UE.

Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2021

	w mln PLN					
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
AKTYWA						
Tabor kolejowy	3 827,5	3 809,2	3 892,3	3 425,7	3 056,0	2 982,4
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	481,7	474,7	492,9	543,1	555,2	579,6
Prawa do użytkowania aktywów	666,9	641,5	704,0	-	-	-
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	840,0	807,0	805,5	804,7	738,0
Należności leasingowe	23,4	24,4	19,7	-	-	-
Aktywa finansowe	4,9	4,9	7,4	5,7	8,6	6,3
Pozostałe aktywa	28,1	22,6	39,9	35,3	44,1	58,8
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	158,7	131,6	67,3	87,2	94,0	80,1
Aktywa trwałe razem	6 031,2	5 948,9	6 030,5	4 902,5	4 562,6	4 445,2
Zapasy	87,3	95,0	79,2	84,2	86,4	59,7
Należności handlowe	380,5	366,5	391,4	479,4	461,0	407,9
Należności leasingowe	1,5	2,8	1,2	-	-	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,7	1,8	50,8	2,9	-	1,3
Aktywa finansowe	-	2,3	4,8	203,4	281,6	-
Pozostałe aktywa	69,3	56,5	82,4	87,5	53,6	25,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	141,0	180,5	380,0	222,4	295,9	612,0
Aktywa obrotowe razem	681,3	705,4	989,8	1 079,8	1 178,5	1 106,4
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	14,9	12,7	-	-	-	6,0
AKTYWA RAZEM	6 727,4	6 667,0	7 020,3	5 982,3	5 741,1	5 557,6
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	744,7	744,7	596,7	589,2	589,2
Pozostałe składniki kapitału własnego	-62,3	-139,5	-61,8	-32,7	6,0	12,7
Zyski zatrzymane/(niepokryte straty)	-109,0	114,3	288,2	511,3	254,4	160,4
Kapitał własny razem	2 812,7	2 958,8	3 210,4	3 314,6	3 088,9	3 001,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 872,2	1 897,6	1 920,0	999,9	1 214,5	1 206,4
Zobowiązania inwestycyjne	110,1	143,0	153,6	109,7	-	0,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	459,9	606,1	585,4	528,8	520,0	490,5
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	-	-	-	-	-
Pozostałe rezerwy	0,7	-	-	14,2	14,2	16,4
Zobowiązania długoterminowe razem	2 442,9	2 646,7	2 659,0	1 652,6	1 748,7	1 713,9
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	393,9	353,7	336,5	231,3	250,4	221,3
Zobowiązania handlowe	446,1	215,6	233,5	292,6	276,1	228,7
Zobowiązania inwestycyjne	297,7	141,3	249,5	225,5	127,8	70,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	99,9	93,7	100,1	92,6	85,9	84,8
Pozostałe zobowiązania finansowe	42,6	2,7	2,2	1,7	-	59,0
Pozostałe rezerwy	17,7	13,0	33,4	19,4	16,9	11,6
Pozostałe zobowiązania	173,9	241,5	195,7	152,0	146,4	166,4
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 471,8	1 061,5	1 150,9	1 015,1	903,5	842,1
Zobowiązania razem	3 914,7	3 708,2	3 809,9	2 667,7	2 652,2	2 556,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 727,4	6 667,0	7 020,3	5 982,3	5 741,1	5 557,6

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzona według MSSF UE.

Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2021

	w mln PLN					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	500,5	417,1	649,4	709,7	478,4	237,5
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-558,9	-559,1	-693,4	-536,3	-780,2	-440,6
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	18,9	-57,5	201,6	-246,9	-14,3	731,0
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-39,5	-199,5	157,6	-73,5	-316,1	527,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	180,5	380,0	222,4	295,9	612,0	84,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	141,0	180,5	380,0	222,4	295,9	612,0

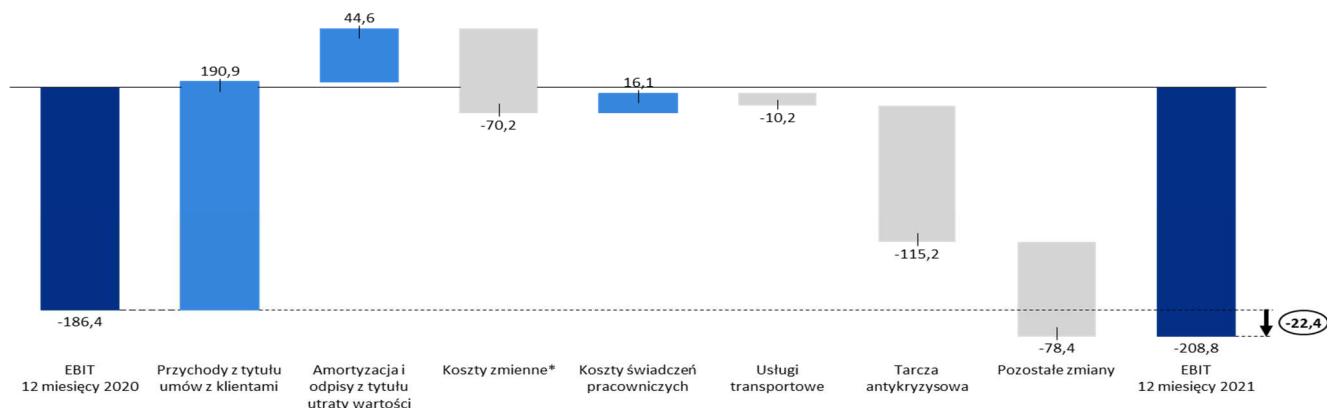
Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 r. sporządzona według MSSF UE.

5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.3.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2021 r. wynik EBIT wyniósł -208,8 mln zł, tj. pogorszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. o 22,4 mln zł.

Rysunek 26 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 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 2021 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2020 r. zostały opisane poniżej:

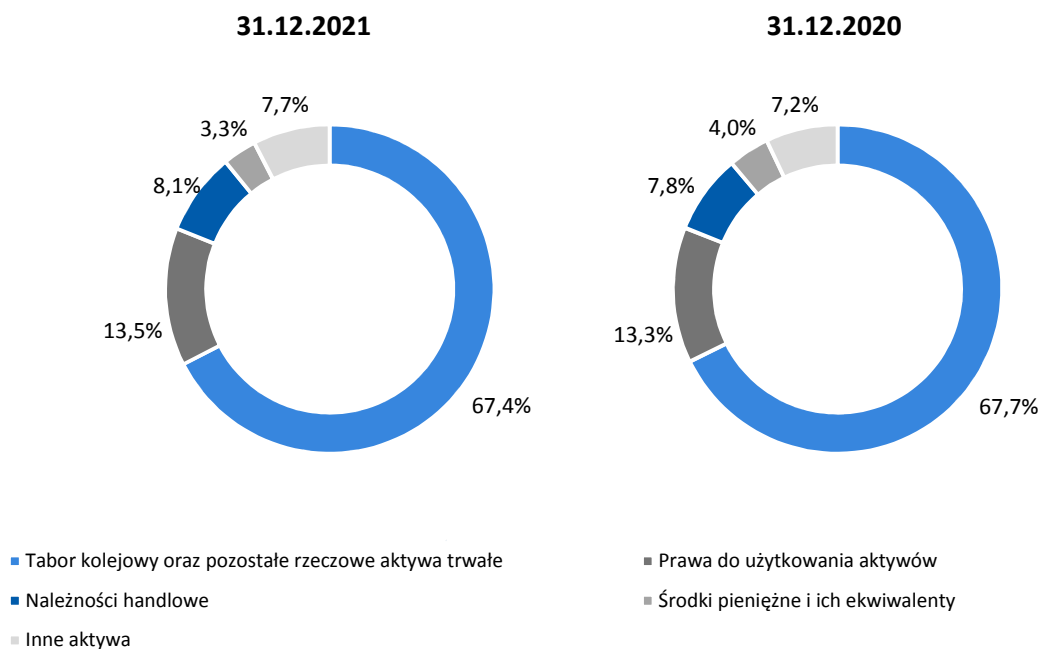
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. z usług bocznicowych, trakcyjnych oraz sprzedaży towarów i materiałów) było bezpośrednim efektem wzrostu wolumenu przewozów (w tym masy towarowej o 8,6% i wykonanej pracy przewozowej o 8,2%). Jednocześnie w analizowanym okresie odnotowano spadek stawek przewozowych wynikający m.in. z nasilenia walki konkurencyjnej na rynku kolejowych przewozów towarowych w obliczu pandemii COVID-19, szczególnie w segmencie ładunków masowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale 4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO;
- spadek amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem niższych niż w poprzednich latach nakładów inwestycyjnych (w tym inwestycji taborowych) w 2020 r. oraz na początku 2021 r., a także dokonanej na dzień 31.12.2020 r. aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego (zmniejszona skala amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych);
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 7,0% powiązany ze wzrostem skali realizowanych przewozów, dodatkowo obserwowany wzrost hurtowych cen energii oraz światowych cen paliw;
- zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych, wynikające m.in. ze spadku zatrudnienia o 1 069 etatów r/r (i skorelowanego z nim rozwiązania rezerw na świadczenia pracownicze). Szczegółowe informacje dot. zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale 4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia;
- wzrost kosztu usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) powiązany ze zwiększonym wolumenem przewozów;
- wpływ zdarzeń jednorazowych – efekt wysokiej bazy statystycznej z uwagi na otrzymanie w 2020 r. dofinansowania w ramach tarczy antykryzysowej w łącznej wysokości 115,2 mln zł (spadek pozostałych przychodów operacyjnych w ujęciu rok do roku);
- zwiększenie kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 78,4 mln zł, na skutek m.in. wzrostu wartości sprzedanych towarów i materiałów o 30,1 mln zł w ślad za zwiększonymi przychodami z tego tytułu, wyższych kosztów pozostałych usług o 7,2 mln zł czy też wyższych kosztów energii i paliwa nietrakcyjnego oraz wody i gazu o 9,2 mln zł (obserwowany wzrost cen nośników energii oraz paliw), przy jednoczesnym wzroście przychodów z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych o 14,6 mln zł oraz spadku zużycia materiałów o 4,6 mln zł.

5.3.2. Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

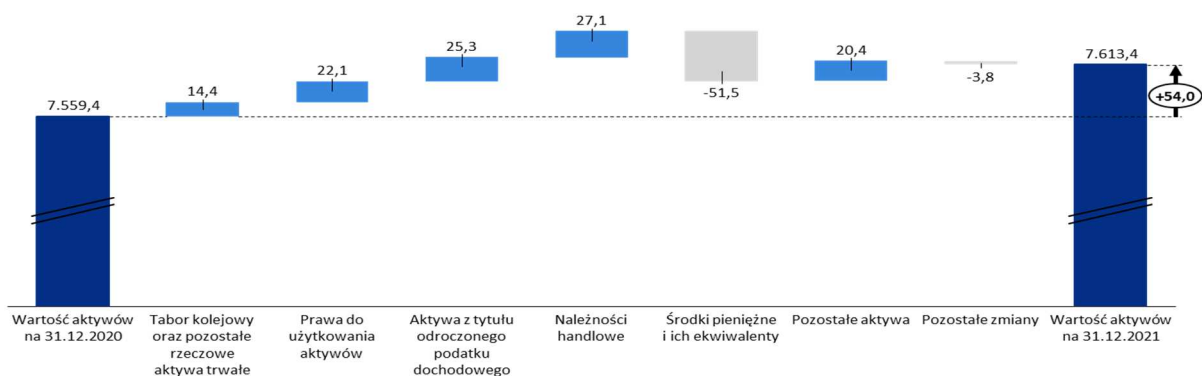
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2021 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 67,4% sumy aktywów wobec 67,7% na dzień 31.12.2020 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe.

Rysunek 27 Struktura aktywów – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 28 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

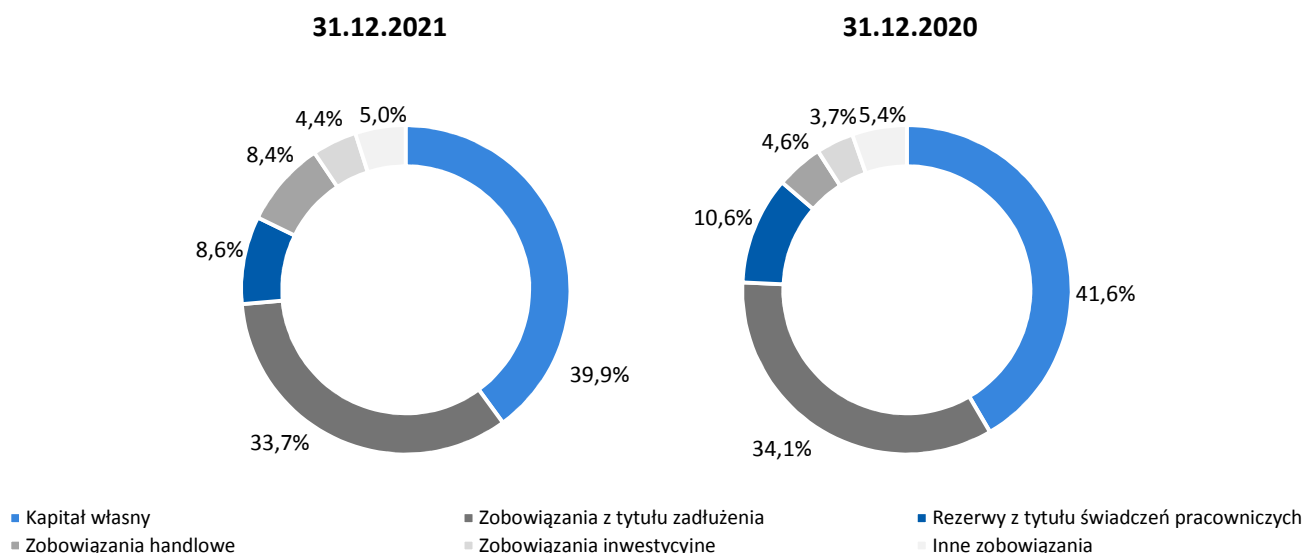
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.12.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych jako rezultat dokonanych przez Grupę PKP CARGO inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie w nieruchomości oraz tabor kolejowy), których sumaryczna wartość w analizowanym okresie była wyższa od amortyzacji oraz dokonanych odpisów aktualizujących;
- wzrost praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższych od amortyzacji nakładów inwestycyjnych (większa skala nabycia nowych praw do użytkowania aktywów od amortyzacji tych już wykorzystywanych, m.in. dokonana transakcja leasingu zwrotnego lokomotyw);
- wzrost aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego wynikający m.in. z osiągniętej przez wybrane spółki Grupy PKP CARGO bieżącej straty podatkowej oraz wykazanej różnicy przejściowej na środkach trwałych
- wzrost należności handlowych powiązany z większą skalą prowadzonej działalności operacyjnej (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 808,5 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingów wraz z odsetkami w kwocie 519,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 699,8 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 323,9 mln zł, wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 158,4 mln zł oraz otrzymanych dotacji równych 93,3 mln zł;
- wzrost wartości na pozycji pozostałe aktywa przede wszystkim na skutek zwiększenia kosztów rozliczanych w czasie o 13,2 mln zł (w tym głównie przedpłat na zakup energii elektrycznej), a także wykazywanych należności z tytułu sprzedaży udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. w wysokości 5,3 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

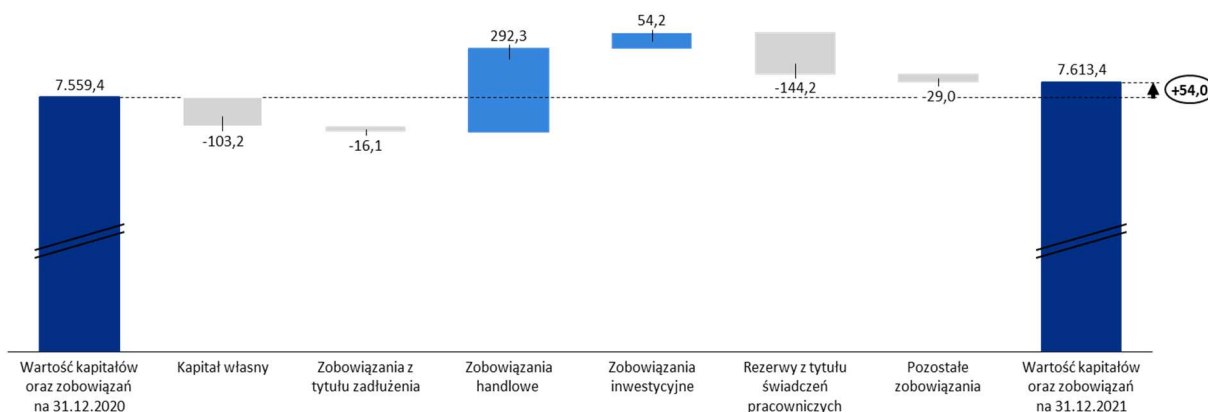
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2021 r. posiadał kapitał własny, który stanowił 39,9% sumy kapitałów własnych i zobowiązań względem 41,6% na dzień 31.12.2020 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 33,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań w stosunku do 34,1% na 31.12.2020 r.

Rysunek 29 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 30 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

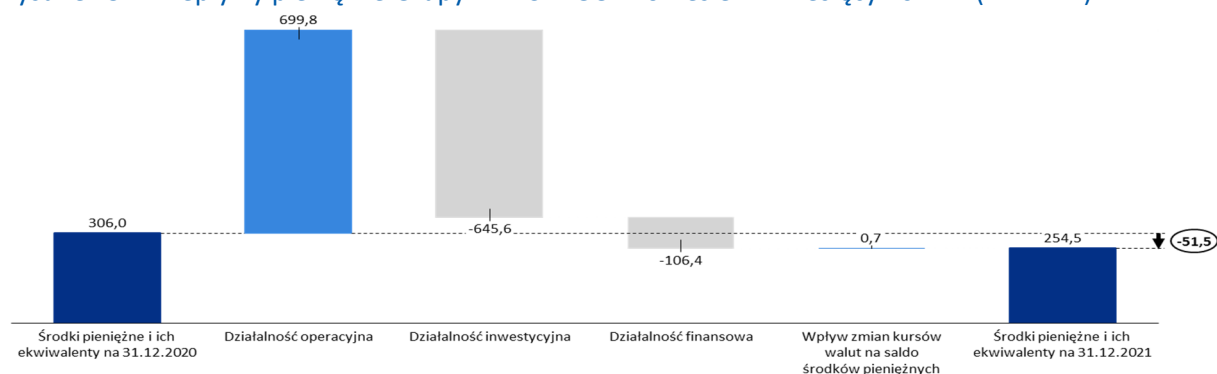
Wyjaśnienia najważniejszych czynników wpływających na wartość pasywów Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2021 r. względem dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- zmniejszenie wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez Grupę PKP CARGO stratę netto za 2021 r. (spadek zysków zatrzymanych oraz kapitału zapasowego), wraz z jednoczesnym wzrostem wartości pozostałych składników kapitału własnego w wysokości 84,4 mln zł (m.in. na skutek dokonanej aktualizacji wyceny rezerw na świadczenia pracownicze po okresie zatrudnienia z uwagi na wzrost stopy dyskonta, a także dodatniej zmiany wyceny instrumentów w ramach rachunkowości zabezpieczeń) oraz wykazanych dodatnich różnic kursowych z tytułu przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych w wysokości 37,7 mln zł;
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia był głównie rezultatem spłaty kredytów i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 519,5 mln zł - przy jednoczesnym zaciągnięciu nowych zobowiązań kredytowych i leasingowych w wysokości 360,7 mln zł, wzrostu zobowiązań z tytułu leasingu zwrotnego na poziomie 102,0 mln zł oraz modyfikacji istniejących umów leasingowych w wysokości 27,1 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w [Nocie 4.1 SSF](#);
- zwiększenie zobowiązań handlowych wynika z aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych ogółem, w tym głównie tych dotyczących taboru kolejowego (o 38,3 mln zł) oraz nieruchomości (o 10,0 mln zł);
- zmniejszenie rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych, m.in. na skutek spadku wartości odpisów na ZFŚS dla emerytów i rencistów o 53,8 mln zł, a także zmniejszenia wyceny rezerw z tytułu nagród jubileuszowych o 51,1 mln zł, rezerw z tytułu odpraw emerytalnych i rentowych o 29,3 mln zł oraz rezerw z tytułu świadczeń przejazdowych o 16,3 mln zł. Istotnym czynnikiem mającym wpływ na zmianę poziomu rezerw była dokonana na dzień 31.12.2021 r. aktualizacja stopy dyskonta (jej silny wzrost);
- spadek wartości pozostałych zobowiązań był głównie rezultatem zmniejszenia zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) o 12,3 mln zł oraz zobowiązań publicznoprawnych o 12,2 mln zł.

5.3.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2021 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2020 r. zmniejszyła się o 51,5 mln zł.

Rysunek 31 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze pozycje wpływające na saldo przepływów pieniężnych w roku 2021:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy wykazanej stracie brutto równej 264,4 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 722,0 mln zł, dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 125,1 mln zł (m.in. optymalizacja zarządzania cyklem obrotu należności i zobowiązań handlowych) oraz pozostałych korektach równych 92,0 mln zł (m.in. zmiana wyceny aktuarialnej świadczeń pracowniczych ujętych w pozostałych całkowitych dochodach);
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały głównie z poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych równych 808,5 mln zł (w tym inwestycje taborowe oraz zakup fabryki wagonów w Gniewczynie), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 158,4 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 519,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 323,9 mln zł oraz otrzymanych dotacji równych 93,3 mln zł.

5.3.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2016 – 2021.

Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2016 – 2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana	Tempo zmian
							2021 - 2020	2021 - 2020
Marża EBITDA ¹	11,9%	13,7%	17,7%	17,3%	14,8%	11,1%	-1,8 p.p.	-13,4%
Marża wyniku netto ²	-5,2%	-5,3%	0,7%	3,5%	1,7%	-3,0%	0,1 p.p.	-
ROA ³	-3,0%	-3,0%	0,5%	2,7%	1,2%	-2,1%	0,0 p.p.	-
ROE ⁴	-7,4%	-7,1%	1,1%	5,2%	2,5%	-4,1%	-0,3 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	209,8	216,8	222,3	250,1	244,7	238,4	-7,0	-3,2%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1474,0	1434,0	1 447,0	1 463,0	1 460,0	1436,0	40,0	2,8%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,5	14,2	14,6	15,8	15,2	14,8	0,3	2,1%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 206,5	1061,5	1 135,8	1 342,3	1 332,2	1216,7	145,1	13,7%

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 pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego.

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2021 r. względem 2020 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2021 r. marża EBITDA uległa pogorszeniu względem analogicznego okresu 2020 r., głównie z uwagi na występujące w 2020 r. zdarzenia jednorazowe (otrzymanie dofinansowania w ramach tarczy antykryzysowej oraz czasowe proporcjonalne obniżenie wymiaru etatu i wynagrodzeń przekładające się na spadek kosztów pracowniczych). Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA Grupy PKP CARGO są przedstawione w rozdziale 5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO;
- niższa wartość wskaźnika ROE wynika głównie ze spadku wartości kapitałów własnych, przy zbliżonym poziomie osiągniętego wyniku netto;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz powiązaniem z tym spadkiem średniej prędkości handlowej, przy jednoczesnym wzroście ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennym poziomie przewozów;
- odnotowany wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą oraz średniego czasu pracy lokomotywy dziennie 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 8,2% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 4,8% r/r.

5.3.5. Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO

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

Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2016 – 2021

	w mln PLN					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Przychody z tytułu umów z klientami	4 266,5	4 075,6	4 781,6	5 183,0	4 689,1	4 372,0
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-550,2	-492,7	-583,8	-615,1	-544,8	-514,5
Usługi dostępu do infrastruktury	-530,0	-517,3	-572,6	-732,0	-717,6	-668,6
Usługi transportowe	-350,7	-340,5	-363,3	-463,1	-450,6	-431,7
Pozostałe usługi	-413,9	-365,8	-408,6	-529,6	-450,6	-472,8
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 622,0	-1 638,1	-1 737,3	-1 651,4	-1 510,3	-1 442,3
Pozostałe koszty	-309,1	-264,6	-292,8	-298,9	-297,3	-274,3
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	22,6	123,6	36,7	14,1	-17,6	-78,3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	513,2	580,2	859,9	907,0	700,3	489,5
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-722,0	-766,6	-716,5	-629,4	-546,9	-621,6
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	-208,8	-186,4	143,4	277,6	153,4	-132,1
Przychody i koszty finansowe	-60,3	-82,2	-71,6	-42,0	-37,7	-22,3

Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	4,7	1,7	1,7	3,7	0,8	3,5
Wynik ze sprzedaży udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności	-	-	-	4,5	-	-
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	-264,4	-266,9	73,5	243,8	116,5	-150,9
Podatek dochodowy	39,1	42,6	-37,5	-59,9	-34,8	17,1
ZYSK/(STRATA) NETTO	-225,3	-224,3	36,0	183,9	81,7	-133,8
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY						
Wycena instrumentów zabezpieczających	13,2	-50,8	9,9	-23,4	27,9	-3,9
Podatek dochodowy	-2,5	9,7	-1,9	4,4	-5,3	0,7
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	37,7	27,3	1,7	16,5	-0,6	28,5
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	48,4	-13,8	9,7	-2,5	22,0	25,3
Zyski /(straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	91,0	-50,2	-52,2	-13,2	-36,9	21,5
Podatek dochodowy	-17,3	9,5	10,0	2,5	7,0	-4,1
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-0,7	0,7	-	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	73,7	-41,4	-41,5	-10,7	-29,9	17,4
Suma pozostałych całkowitych dochodów	122,1	-55,2	-31,8	-13,2	-7,9	42,7
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	-103,2	-279,5	4,2	170,7	73,8	-91,1
Zysk netto przypadający:						
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	-225,3	-224,3	36,0	183,9	81,7	-133,8
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-	-
Suma całkowitych dochodów przypadających:						
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	-103,2	-279,5	4,2	170,7	73,8	-91,1
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-	-
Zysk/(strata) 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	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	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	-5,03	-5,01	0,80	4,11	1,82	-2,99

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzone wg MSSF UE.

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2021

	w mln PLN					
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
AKTYWA						
Tabor kolejowy	4 241,6	4 245,0	4 329,6	3 997,0	3 750,4	3 734,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	893,4	875,6	872,4	949,9	937,6	966,0
Prawa do użytkowania aktywów	1 030,7	1 008,6	1 078,8	-	-	-
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	36,7	42,0	40,4	47,3	53,6	58,2
Należności handlowe	4,2	3,0	3,0	0,7	1,8	2,2
Należności leasingowe	8,5	10,3	10,9	-	-	-
Pozostałe aktywa	40,5	35,1	55,0	56,7	70,4	91,7
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	203,1	177,8	113,7	135,6	137,7	111,5
Aktywa trwałe razem	6 458,7	6 397,4	6 503,8	5 187,2	4 951,5	4 964,2
Zapasy	164,6	165,8	161,0	161,7	148,5	121,2
Należności handlowe	611,7	585,8	591,3	684,6	687,0	613,8
Należności leasingowe	0,6	0,7	0,7	-	-	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	4,5	2,9	51,4	3,0	0,1	2,8
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	-	-	201,1	253,8	-
Pozostałe aktywa	103,1	88,1	132,7	121,4	88,0	54,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	254,5	306,0	550,4	447,3	516,8	755,9
Aktywa obrotowe razem	1 139,0	1 149,3	1 487,5	1 619,1	1 694,2	1 547,9
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	15,7	12,7	-	-	-	-
AKTYWA RAZEM	7 613,4	7 559,4	7 991,3	6 806,3	6 645,7	6 512,1

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	771,7	782,4	781,4	628,2	619,3	618,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-75,8	-160,2	-77,7	-44,2	-1,6	5,7
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	142,5	104,8	77,5	75,8	59,9	60,5
Zyski zatrzymane/(niepokryte straty)	-37,1	177,5	402,8	584,4	400,3	319,2
Kapitał własny razem	3 040,6	3 143,8	3 423,3	3 483,5	3 317,2	3 243,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 090,3	2 101,8	2 201,4	1 156,5	1 403,7	1 414,5
Zobowiązania handlowe	2,3	1,5	2,7	0,5	1,3	1,3
Zobowiązania inwestycyjne	111,8	145,5	157,0	109,8	-	0,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	529,1	684,3	657,1	591,5	575,7	542,1
Pozostałe rezerwy	7,0	5,7	5,4	20,5	22,5	26,4
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	93,3	90,7	92,3	88,5	107,4	106,7
Pozostałe zobowiązania	-	-	-	1,8	0,3	1,0
Zobowiązania długoterminowe razem	2 833,8	3 029,5	3 115,9	1 969,1	2 110,9	2 092,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	473,9	478,5	421,3	270,5	297,7	376,0
Zobowiązania handlowe	639,0	347,5	412,2	499,4	445,9	376,0
Zobowiązania inwestycyjne	221,4	133,5	181,5	177,6	79,1	45,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	127,3	116,3	127,1	115,5	108,5	103,5
Pozostałe rezerwy	23,3	24,1	45,6	56,9	59,7	25,0
Pozostałe zobowiązania	254,1	286,2	264,4	233,8	226,7	249,8
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 739,0	1 386,1	1 452,1	1 353,7	1 217,6	1 176,1
Zobowiązania razem	4 572,8	4 415,6	4 568,0	3 322,8	3 328,5	3 268,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 613,4	7 559,4	7 991,3	6 806,3	6 645,7	6 512,1

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzone wg MSSF UE.

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2021

	w mln PLN					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	699,8	553,1	806,5	863,0	600,7	380,0
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-645,6	-655,1	-814,8	-612,0	-740,0	-568,6
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-106,4	-145,9	111,4	-322,9	-99,4	663,9
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-52,2	-247,9	103,1	-71,9	-238,7	475,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	306,0	550,4	447,3	516,8	755,9	276,2
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,7	3,5	-	2,4	-0,4	4,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	254,5	306,0	550,4	447,3	516,8	755,9

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzone wg MSSF UE.

5.4. Informacje o majątku produkcyjnym

5.4.1. 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 taborom 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 iloścach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak kasacja i sprzedaż taboru oraz jego zakup. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw,

które nie mają wpływu na ogólny bilans taboru, natomiast mają wpływ na zmianę struktury wiekowej i w niektórych przypadkach powodują zmianę ilości w poszczególnych seriach, gdy w wyniku modernizacji zmienia się seria lokomotywy i przeznaczenie.

W 2021 r. tendencja spadkowa liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę została utrzymana. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowych lokomotyw oraz wagonów i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru.

Najnowocześniejsza część naszej floty liczy 29 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym, które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania, co pozwala na m.in. na oszczędność energii elektrycznej) oraz 10 nowoczesnych sześćoosiowych lokomotyw elektrycznych Dragon (seria ET25) - 3 sztuki - oraz 7 sztuk lokomotyw Dragon 2 (seria ET26) wyposażonych w spalinowy moduł dojazdowy. Spośród nich, 20 pojazdów to lokomotywy nowe, nabyte w ciągu ostatnich 3 lat.

W posiadanym parku wagonów aż 3 797 szt. to platformy intermodalne (z czego w 2020 r. zakupiono 400 szt., w 2021r. zakupiono 428 szt.). W 2022 roku jest realizowany dalszy zakup takich platform.

Ponadto, w ramach napraw głównych, dokonywane są modernizacje lokomotyw - w ciągu 12 miesięcy 2021 roku wykonano 7 napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) oraz 10 napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw serii ST44.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2017-2021.

Tabela 23 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji

Wyszczególnienie	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	Zmiana 2021-2020
lokomotywy spalinowe	850	1 103	1 261	1 286	1 272	-253
w tym PKP CARGO S.A.	671	912	1 065	1 077	1 076	-241
lokomotywy elektryczne	969	968	1 079	1 066	1 062	1
w tym PKP CARGO S.A.	946	949	1 059	1 049	1 048	-3
Razem	1 819	2 071	2 340	2 352	2 334	-252
w tym PKP CARGO S.A.	1 617	1 861	2 124	2 126	2 124	-244

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów

Wyszczególnienie	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	Zmiana 2021-2020
Wagony posiadane na własność i w leasingu	56 183	58 453	62 330	64 151	64 760	-2 270
w tym PKP CARGO S.A.	51 533	53 619	57 272	59 127	60 268	-2 086

Źródło: Opracowanie własne

5.4.2. 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 2017 – 2021.

Tabela 25 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	Zmiana 2021-2020
Grunt własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 441	1 415	1 449	1 479	1 573	26
w tym PKP CARGO S.A.	550	520	517	536	566	30
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	728 944	693 213	723 962	738 392	749 492	35 731
w tym PKP CARGO S.A.	571 841	535 910	539 554	542 337	564 091	35 931

Źródło: Opracowanie własne

W analizowanym okresie nastąpiło zwiększenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) w wyniku zakupu nieruchomości w Gniewczynie (32,9872 ha). Ponadto prowadzono na bieżąco weryfikacje wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i podległych spółek dostosowując do profilu prowadzonej działalności (-11,25 ha), w tym spółka CARGOTOR (-6,3422 ha).

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

5.5.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 17.05.2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24.05.2022r.

W dniu 16.06.2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 60.000.000,00 EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża).

W dniu 18.06.2021 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN (WIBOR + marża) z 12 miesięcznym okresem dostępności.

W dniu 18.06.2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 100.000.000,00 PLN. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.

W dniu 09.07.2021 r. Spółka z Grupy zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, zmniejszający limit do kwoty 400.000,00 PLN oraz wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 09.07.2022r.

W dniu 26.11.2021 r. Spółka z Grupy zawarła z konsorcjum banków: ING Bank N.V., UCB CR and SR i Raiffeisen bank a.s. Umowę o kredyt inwestycyjny do maksymalnej kwoty 8.500.000,00 EUR (oprocentowanie stałe) z okresem spłaty do 26.11.2026 r.

W listopadzie 2021 r. Spółka z Grupy zawarła z ING Bank N.V. Umowę kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 3.000.000,00 EUR (stałe oprocentowanie).

W dniu 17 grudnia 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19.03.2023 r.

W badanym okresie nie nastąpiło wypowiedzenie umów kredytowych lub pożyczkowych.

5.5.2. Informacje o udzielonych pożyczkach

W badanym okresie Jednostka Dominująca i Spółki z Grupy nie udzielały pożyczek.

5.5.3. 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.

5.5.4. 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.

5.5.5. 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 2021 roku PKP CARGO S.A. posiadała trzy umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 300.000.000,00 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 zarówno przez Spółkę, jak i 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. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Spółki i Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

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.

W 2021 r. Spółka zawarła umowy o limity na gwarancje bankowe, na podstawie których istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty związane z udzielaniem zabezpieczeń.

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

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2021 r. zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres nieprzekraczający 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.5.7. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO posiada zdolność do regulowania swoich zobowiązań. Na dzień 31.12.2021 r. nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące istotne pogorszenie sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO lub zagrożenie kontynuacji działalności. Nadal aktualne pozostają ryzyka związane z trwającą pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć wpływ na sytuację finansową Grupy PKP CARGO. Zarząd PKP CARGO S.A. podejmuje stosowne działania zmierzające do ograniczenia negatywnych skutków pandemii COVID-19, a tym samym zapewnia niezagrażonej kontynuacji działalności Grupy PKP CARGO.

5.6. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

5.6.1. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

W 2022 roku Grupa PKP CARGO będzie się mierzyć z niepewnością co do warunków i perspektyw funkcjonowania w otoczeniu gospodarczym, wynikającą nie tylko z trwającej pandemii COVID-19, ale przede wszystkim z nowej sytuacji związanej z inwazją Rosji na Ukrainę. Sytuacja na wschodzie będzie miała bezpośredni wpływ na międzynarodową działalność Spółki, zwłaszcza w relacjach z partnerami utrzymującymi kontakty gospodarcze z krajami Europy Wschodniej i Azji.

Wobec ogłoszonych i planowanych sankcji obejmujących ograniczenie obrotu gospodarczego z podmiotami z Federacji Rosyjskiej i Białorusi należy spodziewać się wymiernych skutków finansowych oraz ewentualnych retorsji (zwłaszcza w zakresie wzrostów cen surowców energetycznych, paliw i stali). Niemniej materializacja tych ryzyk jest w chwili obecnej trudna do przewidzenia, gdyż nie wiadomo jak długo potrwa konflikt i jakie sankcje ostatecznie zostaną wprowadzone oraz w jakim czasie.

Ryzyko związane z inwazją Rosji na Ukrainę

Sytuacja na terytorium Ukrainy ma wpływ na pracę przejść granicznych Grupy PKP CARGO i wielkość realizowanych przewozów. Zagrożenie przewozów węgla i rudy z granicy wschodniej, w tym z Rosji, może zmienić kierunki pozyskiwania surowców.

W związku z dużą niepewnością i brakiem stabilizacji na rynku paliwowo-naftowym (brak ciągłości tranzytu przez Ukrainę), okresowo mogą pojawiać się zaburzenia w funkcjonowaniu łańcucha dostaw, m.in. oleju napędowego do konkretnych stacji paliw PKP CARGO, jak również dystrybucji oleju napędowego od producentów paliw do baz wysyłkowych, w których zaopatrują się wykonawcy umów. W celu ograniczenia ryzyka podjęte zostaną negocjacje z wykonawcami, którzy będą w stanie zapewnić ciągłość tego procesu. Drugi kanał dystrybucji oleju napędowego obejmujący tankowanie lokomotyw na stacjach paliw PKP Energetyka S.A. w chwili obecnej działa prawidłowo i poddawany jest stałemu monitoringowi.

Dodatkowo sytuacja polityczno-gospodarcza może wpłynąć na realizację przewozów artykułów chemicznych i nawozów oraz spadek realizacji usług w segmencie automotive, w tym do odbiorcy na terenie Węgier.

Spadek może nastąpić również w przewozie metali (zarówno w kontenerach, jak i wagonach konwencjonalnych), a także w przewozie kontenerów z Chin na Nowym Jedwabnym Szlaku (tranzytem przez Federację Rosyjską oraz Białoruś) ze względu na ograniczenia w przewozach kontenerów z wykorzystaniem terytoriów Rosji i Białorusi.

W związku z ogłoszeniem przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa alertu trzeciego stopnia CHARLIE–CRP podjęto szereg działań mitygujących i zabezpieczających w obszarze bezpieczeństwa informatycznego Spółki.

Ryzyka związane z COVID-19

Dalszy rozwój pandemii, w tym pojawienie się nowych mutacji wirusa COVID-19 przed osiągnięciem wystarczającego poziomu powszechnego zaszczepienia populacji, mogą wymusić ponowne zaostrzenie uprzednio już zniesionych obostrzeń i restrykcji. Tym samym rodzi się ryzyko – groźba zachorowań pracowników, co z kolei wpłynąć może na ewentualne ograniczenia oferowanych usług lub wpłynąć na pogorszenie ich jakości. Dodatkowo przedłużający się stan epidemii powoduje kumulację liczby pracowników, którzy po jej odwołaniu będą musieli przystąpić do wykonania badań okresowych. Silne zróżnicowanie tempa post-pandemicznego ożywienia pomiędzy poszczególnymi krajami potencjalnie skutkuje powstaniem nierównowag makroekonomicznych w światowej gospodarce. Dodatkowo może pojawić się możliwość pojawienia się ryzyka związanego z wahaniami produkcji w różnych segmentach przemysłu istotnych z punktu widzenia transportu kolejowego (m.in. sektor hutniczy, budownictwo, energetyka), co w przypadku Grupy PKP CARGO może mieć w konsekwencji wpływ na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy. W 2021 r. sektor przemysłowy pozostał relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19 i pełnił rolę stabilizatora polskiej gospodarki. Dane wskazują obraz dobrej koniunktury w krajowym przemyśle, a sektor przemysłowy w 2021 r. był beneficjentem ożywienia w światowej gospodarce oraz post-pandemicznego

skoku popytu. Dalszy rozwój sytuacji epidemicznej, a także ścieżka wzrostu dynamiki polskiej i czeskiej gospodarki będą w rezultacie kluczowymi determinantami tempa wzrostu produkcji przemysłowej i – pośrednio – skali przewozów Grupy PKP CARGO w perspektywie kolejnych kwartałów 2022 r.

Ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych

Destabilizacja otoczenia rynkowego

Z uwagi na konflikt zbrojny w Ukrainie, w 2022 r. PKB Polski, zgodnie z prognozami analityków, może obniżyć się o ok. 1,0%-1,5%. Dodatkowymi czynnikami pogorszenia dynamiki PKB będzie: rosnąca inflacja, niski sentyment inwestycyjny przy wysokim ryzyku związanym z inwestycjami w kraju oraz pogarszające się nastroje konsumentów i przedsiębiorców.

Światowa koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym (szczególnie w Niemczech i pozostałych krajach UE, z którymi relacje ekonomiczne są najmocniejsze) ma znaczący wpływ na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach, a tym samym przekłada się – pośrednio – na wyniki operacyjne i przychody spółek należących do Grupy PKP CARGO. Polska i Czechy są istotnymi podmiotami europejskiej i światowej wymiany handlowej, pozostają także silnie zintegrowane w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości. Po tym jak w 2020 r. światowa gospodarka doświadczyła wywołanej pandemią COVID-19 recesji, w 2021 r. globalna koniunktura gospodarcza stopniowo poprawiała się. Sprzyjały temu m.in. postępujący proces szczepień (szczególnie w gospodarkach rozwiniętych), umożliwiający luzowanie uprzednio wprowadzonych restrykcji natury ekonomicznej i społecznej, adaptacja konsumentów i przedsiębiorstw do realiów pandemii oraz wsparcie ze strony polityki fiskalnej i monetarnej. Zgodnie z projekcjami ekonomistów MFW ze stycznia 2022 r., w 2021 r. światowy PKB zanotował silne odbicie i wzrósł o +5,9% r/r po spadku o -3,3% r/r w 2020 r. Również w 2022 r. przewiduje się, że globalna gospodarka pozostanie na ścieżce stabilnego wzrostu z dynamiką PKB równą +4,4%. Jednocześnie w ocenie ekonomistów MFW tempo post-pandemicznego odbicia gospodarczego pozostanie silnie zróżnicowane pomiędzy poszczególnymi krajami. W 2023 r. gospodarka światowa będzie rosła w tempie ok. +3,8% w skali roku.

Istnieje podwyższone ryzyko intensyfikacji napięć handlowych (w tym związanych z geopolityką), zwłaszcza w przypadku państw wschodnich, Stanów Zjednoczonych, Chin - eskalacja przełoży się na wyniki globalnego wzrostu.

Pomimo pozytywnych sygnałów płynących w 2021 r. ze światowej gospodarki, skala niepewności na rynkach finansowych jest obecnie bardzo wysoka z uwagi na nieprzewidywalne skutki gospodarcze konfrontacji zbrojnej między Rosją i Ukrainą oraz perspektyw rozwoju tego konfliktu (w tym globalnych skutków wprowadzanych sankcji). Wymiernymi ryzykami pozostają nadal nieprzewidywalność rozwoju sytuacji epidemiologicznej na świecie oraz rosnąca inflacja. Obszar niepewności stanowią również problemy gospodarcze Chin.

Sankcje (w tym także finansowe) nakładane na Federację Rosyjską, bezpośrednio wpłyną na wyniki gospodarcze obydwu stron. Europa jest silnie związana z Rosją w zakresie importu surowców, w tym surowców energetycznych – a wprowadzane sankcje mogą prowadzić do całkowitego przemodelowania powiązań gospodarczych w skali światowej. Produkcja polska jest w dużej mierze nakierowana na bezpieczny rynek unijny, jednak ilość komponentów importowanych spoza Europy jest znaczna. Analiza Goldman Sachs pokazuje wpływ potencjalnej eskalacji konfliktu w Ukrainie na europejską gospodarkę. W ujęciu strefy euro ten wpływ jest potencjalnie niewielki (wymiana handlowa z Rosją i Ukrainą jest na poziomie ok. 1% PKB), natomiast dla Polski wynosi on ok. 2% PKB (gdzie skutki ewentualnego konfliktu będą odczuwalne szczególnie w obszarze energetyki).

Ponadto, wprowadzone przez Unię Europejską sankcje wobec Białorusi, związane ze wsparciem przez nią rosyjskiej inwazji na Ukrainę obejmują zakaz importu wielu surowców i towarów. Nowe sankcje obejmą około 70% całego białoruskiego importu w tym m.in. surowca drzewnego, tarcicy i wyrobów z drewna, cementu, gumy i paliw. Sankcjami objęto też eksport stali i żelaza (które łącznie stanowią blisko 40% całego białoruskiego eksportu do UE).

Należy pamiętać o wyższych cenach produkcji i dystrybucji towarów oraz usług wynikających głównie ze wzrostu cen surowców energetycznych (konflikt w Ukrainie pogłębi te tendencje) i polityki klimatycznej UE (ceny uprawnień do emisji CO₂, program „Fit for 55”), cen energii, gazu oraz wahań cen rynkowych np. oleju napędowego, inflacji, kłopotów z dostępnością oraz cen surowców i komponentów wpływających na koszty produkcji oraz napięć w globalnych sieciach dostaw. Wpływ wysokich cen niektórych grup surowców na koszty produkcji w innych kategoriach (np. nawozy vs surowce rolno-spożywcze, czy energia vs metale) i niemożliwe do przewidzenia czynniki pogodowe (podaż produkcji roślinnej, popyt na surowce grzewcze).

Ponowne nasilenie problemów natury podażowej (zwiększona skala absencji pracowników, zaburzenia w ramach łańcuchów dostaw - utrzymanie zakłóceń w międzynarodowych łańcuchach dostaw), negatywnie wpływa na produktywność oraz przekłada się na wzrost kosztów działalności przedsiębiorstw, co będzie skutkować m.in. dalszą presją inflacyjną.

Mają miejsce większe niepokoje społeczne z uwagi na obecną sytuację związaną m.in. z rosnącymi cenami, brakiem zaufania do rządów czy też problemami na rynku pracy. Pogorszenie nastrojów i spadek apetytu na ryzyko na globalnych rynkach finansowych może wymusić szybsze od oczekiwanego tempo normalizacji polityki pieniężnej oraz zacieśnienie warunków finansowych (wpływające szczególnie negatywnie na stabilność finansową oraz wypłacalność krajów charakteryzujących się wysokim poziomem zadłużenia). Obserwujemy coraz częściej notowane cyberataki, w tym związane z telepracą i automatyzacją procesów w gospodarce, które mogą skutecznie spowalniać wzrosty. Nastąpiły zmiany zachowań ekonomicznych ludności, wywołane przez pandemię COVID-19 (m.in. dotyczące spadku mobilności), których rezultatem może być np. stałe zmniejszenie popytu na pewne rodzaje usług.

Nasiliły się tendencje autarkicznych (ponowny wzrost barier w globalnym handlu, mniejsza skala inwestycji zagranicznych czy też ograniczenie dyfuzji technologii).

Nastąpiła konieczność dostosowania się przemysłu do nowych regulacji UE (m.in. dot. „zielonej” transformacji) - przeorientowanie gospodarki na ekologię (m.in. pakiet Fit for 55 oraz CBAM), nowe prawo konsumenckie niosące wiele zmian, nowy system ETCS (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2016/797 w sprawie interoperacyjności urządzeń bezpieczeństwa w sieci kolejowej zobowiązuje poszczególne państwa członkowskie do wdrożenia obowiązkowych elementów ERTMS w systemach krajowych). Konflikt zbrojny w Ukrainie może spowodować redefinicje i konieczność ponownego ustalenia kierunków i celów energetycznych.

Dodatkowymi czynnikami ryzyka dla średnio i długoterminowych perspektyw światowego wzrostu gospodarczego pozostają również kwestie demograficzne (obserwowany proces starzenia się społeczeństw, przede wszystkim w gospodarkach rozwiniętych) oraz wyzwania związane z polityką klimatyczną.

Mocna dywergencja cen aktywów finansowych oraz wyników realnej sfery gospodarki, zagraża długofalowej stabilności finansowej i potencjalnie skutkuje wywołaniem kolejnego kryzysu finansowego.

Stan trwającego konfliktu zbrojnego powoduje niepewną i bardzo napiętą sytuację geopolityczną. Wraz z przedłużającym się okresem pandemii COVID-19 (np. w wyniku pojawienia się nowych, bardziej zakaźnych, czy odpornych na aplikowane szczepionki wariantów) oraz materializacją choć części pozostałych wymienionych powyżej czynników ryzyka może przyczynić się do trwałego ubytku globalnego potencjału produkcyjnego i zmian w łańcuchach dostaw (w tym także gospodarek Polski i Czech) – m.in. na skutek trwałego spadku stopy inwestycji, czy też ogółem niższego tempa wzrostu produktywności w horyzoncie nadchodzących kwartałów i lat.

Sytuacja na rynku pracy

Zgodnie z prognozami Narodowego Banku Polskiego w 2022 r. kontynuowany będzie wzrost popytu na pracę w gospodarce. Świadczy o tym m.in. wysoki odsetek firm deklarujących wakaty oraz optymistyczne prognozy zatrudnienia firm działających w sektorze przedsiębiorstw. Przed wojną w Ukrainie spodziewano się dalszego spadku bezrobocia, zgodnie z prognozami Konfederacji Lewiatan spadek na koniec 2022 roku miał wynieść 5-5,1%. Jednak sytuacja mocno się zmieniła z inwazją Rosji na Ukrainę. Mamy teraz do czynienia z wieloma nowymi procesami, które w różny sposób będą wpływać na rynek pracy w najbliższych miesiącach. Nie wiemy, jak będzie wyglądał sam konflikt, ani czy będą nakładane kolejne sankcje na Rosję. Wszystko to pośrednio lub bezpośrednio będzie wpływało na polski rynek pracy.

Najważniejsze czynniki, które wystąpiły w ostatnich tygodniach 2022 roku to: odpływ mężczyzn narodowości ukraińskiej z polskiego rynku pracy, głównie z budownictwa i transportu w związku z powrotem do Ukrainy, celem obrony kraju oraz napływ uchodźców z Ukrainy, głównie osób starszych oraz kobiet z dziećmi. Należy się zatem spodziewać jeszcze większych problemów w niektórych branżach szczególnie w budownictwie i transporcie w krótkim okresie czasu, ale także poprawy sytuacji w wielu branżach, w takich jak gastronomia, turystyka, ochrona zdrowia, rolnictwo, przetwórstwo rolne, w których prace mogą znaleźć

obywatelki Ukrainy. Ponadto można spodziewać się trudności polskich spółek zaangażowanych w kontrakty budowlane w Ukrainie, wynikające z braku możliwości prowadzenia inwestycji. Niemniej jednak, jeśli dojdzie do deeskalacji konfliktu w Ukrainie to sytuacja na rynku pracy może ulec zmianie.

Inflacja

Zgodnie z informacją sygnałową GUS inflacja w 2021 r. wyniosła +5,1% r/r (wobec +3,4% r/r w 2020 r.). W ujęciu kwartalnym w 2021 r. widoczny był także kroczący wzrost poziomu inflacji w stosunku do odpowiednich okresów roku poprzedniego, w przypadku I kwartału 2021 r. wzrost ten wyniósł +2,7% r/r, następnie w II kwartale 2021 r. +4,5% r/r, w III kwartale 2021 r. o +5,4% r/r, by w IV kwartale osiągnąć poziom +7,7% r/r.

Z uwagi na konflikt zbrojny w Ukrainie występuje ryzyko pogorszenia dynamiki PKB Polski w 2022 r. Zgodnie z prognozami analityków PKB Polski może obniżyć się o ok. 1,0%-1,5%, a dodatkowymi czynnikami pogorszenia dynamiki PKB, obok rosnącej inflacji, będzie niski sentyment inwestycyjny przy wysokim ryzyku związanym z inwestycjami w kraju oraz pogarszające się nastroje konsumentów i przedsiębiorców. Zgodnie z marcową projekcją NBP inflacja w 2022 r. wyniesie 10,8%, w 2023 r. znajdzie się na poziomie 9,0%, a w 2024 r. wyniesie 4,2%.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Oprócz czynników związanych bezpośrednio z konsekwencjami panującego konfliktu zbrojnego oraz pandemii COVID-19 istotnymi czynnikami ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO w horyzoncie kolejnych kwartałów były kwestie opisane poniżej.

Wpływ na rynek węglowy

Zmniejszenie skali wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce polskiej będzie wynikało zarówno z czynników podażowych (m.in. postępujący spadek rentowności wydobywania w kopalniach oraz ich planowane zamknięcia), jak i popytowych (wzrost znaczenia innych nośników energii w ślad za implementacją założeń polityki klimatycznej UE oraz spadająca konkurencyjność cenowa produkcji energii z węgla - wysokie opłaty za emisję CO₂, czy też ogólny wzrost efektywności energetycznej).

W lutym 2021 r. został przyjęty przez Radę Ministrów dokument „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.” (PEP), w którym określono stopniowe zmniejszanie zużycia węgla kamiennego w polskiej gospodarce w horyzoncie nadchodzących lat, podkreślając że ma się to stać w sposób uwzględniający sprawiedliwą transformację i poszanowanie interesów wszystkich zainteresowanych podmiotów. Dodatkowo zgodnie z postanowieniami dokumentu PEP w 2030 r. udział OZE w końcowym zużyciu energii brutto ma wynieść minimum 23%. W dokumencie poinformowano o dalszym rozwoju energetyki wiatrowej - uruchomieniu w Polsce elektrowni jądrowej po 2030 r. Należy też mieć na uwadze wymogi Unii Europejskiej dotyczące ochrony środowiska/klimatu, które wpłyną na przewoźników kolejowych węgla kamiennego i brunatnego, powodując przejście przedsiębiorstw (ciepłownie i elektrownie) na inne źródła energii, zwiększając zapotrzebowanie na tabor oraz personel).

Obserwowana tendencja spadkowa w konsumpcji węgla w energetyce, ciepłownictwie, jak i przemyśle, będzie trwać w perspektywie nadchodzących lat. Dowodem na to są informacje z Ministerstwa Klimatu i Środowiska o planowanym wyłączeniu w Polsce ok. 70% bloków węglowych w ciągu najbliższych 20 lat. Potwierdzeniem tego jest odłączenie w styczniu 2021 r. od sieci starych bloków węglowych o łącznej mocy 1 645 MW (w grupie Tauron oraz w grupach PGE i ZE PAK). Do końca 2023 r. w grupie PGE planowane jest wyłączenie bloków o łącznej mocy 900 MW (z czego w sierpniu 2021 r. wyłączono już kolejne 450 MW);

Problem likwidacji górnictwa węgla kamiennego występuje również w Czechach, gdzie zakłada się że wydobycie węgla kamiennego (głównie kokсового) ustanie najpóźniej do końca 2022 r. Ta sytuacja stanowi z jednej strony ryzyko dla spadku przewozów podmiotów z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech (w których duży udział mają wolumeny węgla kamiennego), ale z drugiej strony stwarza to szanse na pojawienie się nowych rynków eksportowych dla polskich kopalń (Polska jest wiodącym eksporterem koksu i węgla kokсового do krajów UE). W związku z tym, że koks został ponownie uznany przez UE za jeden z surowców strategicznych, ożywienie gospodarcze w okresie po pandemii powinno sprzyjać popytowi na ten surowiec niezbędny do produkcji stali. W konsekwencji, przyszła sytuacja w Czechach stwarza perspektywę dla Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. (największego producenta węgla kokowego w UE, klienta PKP CARGO S.A.) i Polskiej Grupy Górniczej (klient PKP CARGO S.A.). Ponadto nowy rząd czeski w oświadczeniu programowym na najbliższe 4 lata poinformował o planie całkowitego odejścia od węgla do 2033 r. a jeden z czeskich zakładów energetycznych CEZ ogłosił planowane ograniczenie zużycia węgla w operacjach energetycznych i grzewczych, co spowoduje w ciągu najbliższych 8 lat spadek ilości energii elektrycznej produkowanej z węgla z 39% do 12,5%.

Innym czynnikiem mającym wpływ na dynamikę przewozów jest wzrost cen uprawnień do emisji CO₂, który przekłada się wprost na ceny energii (udział uprawnień do emisji CO₂, zgodnie z analizą Banku Pekao wzrósł z ok. 1/4 w 2016 r. do blisko 3/4). Zgodnie z danymi podanymi przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii do produkcji 1 kWh energii elektrycznej w Polsce konieczna jest emisja na poziomie ok. 724 g CO₂, podczas gdy średnia dla Europy jest na poziomie ok. 226 g. Zatem wysoka emisyjność jest główną przyczyną wysokich cen energii w Polsce i póki ten stan się nie zmieni, ceny prądu pozostaną na najwyższych poziomach w Europie;

Dodatkowo wzrost cen uprawnień do emisji CO₂ skutkuje m.in. ograniczaniem inwestycji w ciepłowniach i stwarza znaczne ryzyko uzależnienia gospodarki krajowej w coraz większym stopniu od importu energii z Niemiec czy Czech. Wysoka cena pozwoleń na emisje przy ograniczeniu przez Polskę ich darmowych limitów spowodowała brak opłacalności wytwarzania ciepła z węgla (koszt zakupu pozwolenia na emisję jest wyższy niż koszt węgla w procesie wytworzenia jednego GJ ciepła).

Unia Europejska zapowiedziała wprowadzenie pakietu „Fit for 55”, którego celem jest podwyższenie celu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. z 40% do 55%, co z kolei spowoduje, że pula nowych uprawnień dostępnych w systemie będzie zmniejszana szybciej. Niesie to jednak poważne skutki dla krajowej i europejskiej gospodarki (szczególnie dla polskiej energetyki i przemysłu, działających w oparciu o emisyjne konwencjonalne źródła energii), bowiem spowoduje dalszy wzrost cen prądu.

Wpływ na rynek hutniczy

Trwający konflikt zbrojny w Ukrainie może doprowadzić do zerwania łańcuchów dostaw (z Rosji oraz z Ukrainy Polska nabywa np.: żelazostopy) oraz może się przełożyć na problemy importerów stali (w 2021 r. Ukraina sprzedała do Polski 1,37 mln ton stali, a Rosja 1,36 mln ton). Z kolei sankcje Unii Europejskiej wobec Rosji mogą skutkować turbulencjami na unijnym rynku, lecz nie powinny stanowić dużego problemu dla tego rynku (Rosja już znacznie zmniejszyła swój eksport stali na rynek europejski gdy w sierpniu 2021 r. chcąc chronić ceny na własnym rynku ustanowiła wysokie cła). Konflikt zbrojny pomiędzy Ukrainą i Rosją, najwięksi dostawcy rudy żelaza do Europy Środkowo- Wschodniej, w dłuższej perspektywie może spowodować eliminację dostaw rudy żelaza z obu krajów.

Na sytuację całego sektora hutniczego wpływać będą potencjalne kolejne fale pandemii i ewentualne ograniczenia związane z COVID-19, co w konsekwencji może wpłynąć na zakłócenia w łańcuchach dostaw. Co więcej może wpłynąć na ograniczenia popytu na wyroby sektora hutniczego, a w rezultacie także na surowce wykorzystywane w procesie produkcji (rudy żelaza oraz koks).

Doświadczenia z roku 2020 pokazały, że stalochłonne sektory przemysłu (tj. produkcja automotive, produkcja maszyn) zostały jednymi z najmocniej dotkniętych gałęzi gospodarki. Spadek zużycia stali oraz większości wyrobów stalowych w 2020 r. i w pierwszych miesiącach 2021 r. był przede wszystkim następstwem osłabienia koniunktury gospodarczej w efekcie pandemii (skutek osłabienia aktywności w działach przemysłu, które są znaczącymi odbiorcami wyrobów stalowych oraz budownictwa).

Jednocześnie w ostatnich latach widoczne jest stopniowe obniżanie się zdolności produkcyjnych dot. produkcji krajowej stali oraz wyrobów stalowych, co z pewnością można powiązać z czynnikami strukturalnymi tj. np. wyższa konkurencyjność cenowa produkcji importowanej, nadwyżki zdolności produkcyjnych na rynku globalnym (w tym unijnym) w okresach poprzednich, czy choćby polityka energetyczno-klimatyczna Unii Europejskiej (rosnące koszty emisji CO₂). Należy mieć na uwadze fakt, że wprowadzenie dodatkowych opłat w ramach rynku mocy i podwyżki na rynku towarowym energii stało się jedną z przyczyn zamknięcia na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty, co niekorzystnie przekłada się na konkurencyjność branży stalowej w kraju.

Wpływ na rynek paliw ciekłych i chemikaliów

Konflikt zbrojny w Ukrainie już powoduje dodatkowe wahania cen surowców energetycznych, co przyczynia się do konieczności poszukiwania nowych źródeł zaopatrzenia. Brak stabilizacji na rynku paliwowo-naftowym z uwagi na czynniki makroekonomiczne oraz polityczne (w tym brak ciągłości tranzytu przez Ukrainę) oraz wpływ dalszego rozwoju sytuacji pandemicznej są czynnikami determinującymi sytuację w sektorze paliw ciekłych i chemikaliów.

W Polsce i na świecie istnieje duża zależność sektora paliw ciekłych i chemikaliów od zmian koniunktury gospodarczej (dynamika produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych jest zbliżona do tempa wzrostu PKB z uwagi na fakt, że wyroby sektora chemicznego są najczęściej zużywane w ramach procesów wytwórczych w innych gałęziach gospodarki).

Rosnące koszty energii oraz opłat za emisję CO₂ ograniczają konkurencyjność krajowych producentów z sektora chemicznego, co negatywnie wpływa na ich wyniki operacyjne i finansowe. Dodatkowo wpływ na rozwój branży paliwowej i chemicznej mają działania i dyrektywy Unii Europejskiej – w tym pakiet „Fit for 55” stanowiący bazowy element koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu, w znaczący sposób wpływający na funkcjonowanie całego europejskiego, w tym polskiego przemysłu chemicznego. Należy się spodziewać gwałtownych zmian spowodowanych regulacjami krajowymi i unijnymi w tym sektorze, bowiem produkty chemiczne są kluczowymi dla rozwoju i istnienia innych branż w gospodarkach.

Rok 2022 przyniesie prawdopodobnie ostateczny kształt aktów legislacyjnych wchodzących w skład pakietu „Fit for 55”, a otoczenie regulacyjne w dużej mierze zdecyduje o dalszych perspektywach branży paliwowo - chemicznej w Europie. Z pewnością jednak całą branżę paliwowo-energetyczną czekają wyzwania związane z ochroną klimatu i regulacjami polityki klimatycznej (dekarbonizacja i obniżanie śladu węglowego produktów).

Sytuacja na rynku nawozów również jest trudna z uwagi na wysokie ceny gazu oraz surowców niezbędnych do ich produkcji (dodatkowo wzmagana przez wysokie koszty uprawnień do emisji i wysokie ceny frachtu), co wpływa negatywnie na producentów. Obecnie ceny gazu stanowią nawet 90% udziałów w koszcie produkcji nawozów azotowych (powodem jest wzrost cen o około 600% w skali roku), a cena nawozów skokowo wzrosła w trakcie roku. Należy mieć również na uwadze potencjalne zagrożenia związane ze niestabilnością polityczną w Białorusi, która jest istotnym eksporterem nawozów na rynek Unii Europejskiej).

Wpływ na rynek budowlany:

Utrzymujący się wzrost cen surowców i materiałów wykorzystywanych w budownictwie (np. cen stali) może doprowadzić do hamowania skali dynamiki produkcji budowlano-montażowej w kraju w kolejnych kwartałach. Według Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa (PZPB) w najbliższych latach kumulacja prac związanych z ogromnymi inwestycjami drogowymi, kolejowymi oraz infrastrukturalnymi doprowadzi do niekontrolowanego wzrostu cen materiałów i usług.

Dodatkowo na spowolnienie inwestycyjne na rynku budowlanym ma wpływ brak środków z Funduszu Odbudowy UE, które mają pomóc w niwelowaniu gospodarczych skutków pandemii COVID-19 i odbudowie europejskiej gospodarki po koronakryzysie (wnioskowana kwota to 36 mld euro). Jednocześnie Nowa Perspektywa Unijna, w której określono łączną skalę przedsięwzięć drogowych i kolejowych, plany dotyczące sektora energetycznego i samorządów, mogą przekroczyć zdolności firm budowlanych (głównie spowodowane brakami kadrowymi, sprzętowymi itp.) i wyniki finansowe szczególnie dużych firm.

Wpływ na branżę cementową

Z uwagi na zaangażowanie Białorusi w konflikcie zbrojnym Rosji z Ukrainą wprowadzone zostały sankcje gospodarcze na cement i inne wyroby gotowe, co w konsekwencji prowadzić może do wzrostu cen na polskim rynku i konieczność pozyskania nowych źródeł zaopatrzenia.

Negatywny wpływ na rynek cementu będą mieć również rosnące koszty zakupu uprawnień do emisji CO₂ oraz rosnące ceny energii. W 2022 r. w Polsce spodziewany jest dalszy wzrost popytu i kosztów, co z pewnością przełoży się na wzrost cen surowca. Krajowe cementownie emitują rocznie 12 mln ton CO₂, natomiast uprawnienia pokrywają 8,6 mln ton tej emisji. Różnica jest dokupywana przez spółki, co generuje koszt rzędu nawet 300 mln euro rocznie, przy założeniu braku wzrostu cen uprawnień powyżej 90 euro/tonę. Dodatkowo na wzrost cen uprawnień do emisji nakłada się sytuacja z drożącą skokowo energią elektryczną (udział prądu w kosztach cementowni wynosi od 30% do 35%).

Istotnym ryzykiem dla branży jest fakt, że w 2022 r. duża liczba realizowanych inwestycji we wschodniej Polsce (np. Via Carpatia, Via Baltica czy Rail Baltica) może zachęcić producentów ze wschodu do zwiększenia eksportu do Polski.

Postulaty europejskiej branży cementowej, która chce wprowadzenia podatku CBAM i utrzymania bezpłatnych uprawnień do emisji CO₂ na obecnych zasadach (w okresie przejściowym do 2030 r.) a także informacje z Komisji Europejskiej odnośnie pakietu „Fit for 55” wpłyną znacząco na branżę cementową w najbliższej przyszłości.

Wpływ na branżę papierniczą i drzewną

Zakaz importu wielu surowców i towarów z Białorusi (w tym m.in. surowca drzewnego, tarcicy i wyrobów z drewna) wprowadzony przez Unię Europejską w ramach sankcji związanych ze wsparciem przez to państwo rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Białoruś w ostatnich latach była jednym z największych zagranicznych dostawców drewna do Polski.

Dodatkowo rosnące ceny energii oraz uprawnień do emisji CO₂, skokowy wzrost cen surowców (drewna, masy celulozowej, makulatury), problemy z ich dostępnością czy rosnące ceny frachtu, utrudniają dostawy surowca producentom. Do tego zintensyfikowane praktyki spekulacyjne na globalnym rynku powodują, że firmy odnotowują olbrzymi wzrost kosztów, co przekłada się na wzrost cen. W celu przeciwdziałania powyższemu ryzyku Grupa PKP CARGO podejmuje działania pozwalające na dynamiczne reagowanie na zmieniającą się sytuację rynkową i panującą na rynku towarowych przewozów kolejowych trendy. Działania Grupy PKP CARGO są nakierowane na systematyczną dywersyfikację przewozów (czemu służą m.in. inwestycje w specjalistyczny tabor przeznaczony do przewozów intermodalnych oraz w rozbudowę sieci terminali), a także optymalizację całego procesu przewozowego (m.in. w obliczu licznych okresowych zamknięć torowych na sieci PKP PLK).

Negatywny wpływ na branżę sprzętową i maszynową:

Problem rosnących cen energii, surowców i komponentów wpływa na ich dostępność, a co za tym idzie zapewnienie ciągłości dostaw w warunkach ewentualnego ograniczonego dostępu do kontenerów i kontenerowców oraz wahań podaży i cen surowców oraz podzespołów.

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

Kluczową rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych pełni transport drogowy, który równocześnie w ostatnich latach zagospodarowuje większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej. Z roku na rok widocznie wzrasta wolumen przewiezionej masy towarowej, lecz dane pokazują, iż to transport drogowy w głównej mierze jest beneficjentem tych zmian. Co więcej transport samochodowy w warunkach pandemii wzrósł r/r prawie dwa razy więcej, niż przewiozła cała kolej (tj. 218,4 mln ton) a udział transportu samochodowego w 2020 r. w transporcie ładunków zwiększył się po raz kolejny zarówno w zakresie masy towarowej, gdzie w 2020 r. wyniósł już 89,2% (wobec 86,5% w 2019 r.), podczas gdy udział transportu kolejowego spadł do 8,4% (z 10,5% w 2019 r.).

Utrzymujące się dysproporcje w cenach źródeł energii transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego), rosnące ceny prądu (głównie z uwagi na szybko powiększającą się opłatą za emisję CO₂) i cen ropy naftowej, wymagają zmian regulacyjnych, wyrównujących warunki konkurencyjności kolei z transportem samochodowym. Należy też mieć na uwadze fakt, że koszty dostępu do infrastruktury drogowej (siatka dróg, w ramach której obowiązują systemy poboru opłat) jest relatywnie mała względem rozmiaru całej sieci drogowej) są niskie. Tymczasem przewoźnicy kolejowi płacą zarządcy infrastruktury za przejazd pociągu każdego 1 km.

Implementowane przez Grupę PKP CARGO inicjatywy operacyjne dążą do uzyskania przez transport kolejowy pozycji komplementarnego wobec transportu drogowego środka transportu (m.in. przewozy dużych wolumenów towarów masowych na długie dystanse, przy ich jednoczesnej obsłudze przez ciężarówki na punktach krańcowych - tzw. „ostatnia mila”). Grupa PKP CARGO systematycznie zwiększa też skalę prowadzonej działalności w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej w segmentach rynku, które dominują w przewozach kolejowych, i jednocześnie charakteryzują się dużym potencjałem wzrostu (m.in. przewozy intermodalne). Ogólna pozycja konkurencyjna transportu kolejowego powinna ulec poprawie po zakończeniu prac modernizacyjno-inwestycyjnych na sieci PKP PLK, prowadzonych w ramach „Krajowego Programu Kolejowego”. Choć długofalowo rozwój infrastruktury kolejowej przyczyni się do poprawienia pozycji konkurencyjnej kolei jako środka transportu, to obecnie przyczynia się on do obniżenia średniej prędkości handlowej pociągów (co bezpośrednio przekłada się na spadek terminowości oraz wolniejszy obrót taboru), a także wymusza częste stosowanie objazdów (co zwiększa koszty prowadzenia działalności i tym samym obniża rentowność spółek kolejowych).

Ryzyka związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Rynek przewozów towarowych zdefiniowany jest m.in. dynamicznym wzrostem liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe. Zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 112 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 21 grudnia 2021 r.). 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. W ostatnich latach walka konkurencyjna na krajowym rynku nasiliła się, a systematycznemu wzrostowi liczby działających na nim operatorów towarzyszy jednocześnie coraz mniejsza koncentracja udziałów (w 2020 r. na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działało jeszcze 84 przewoźników posiadających licencję prezesa UTK i realizujących na jej podstawie swoje usługi transportowe).

Wraz z rosnącą liczbą operatorów kolejowych, rośnie liczba przewoźników starających się o licencje na przewozy rzeczy świadczą liczba wniosków jakie w ostatnich latach wpływają do UTK. Dodatkową przyczyną znacznego zainteresowania

uzyskaniem licencji było w tym przypadku również wejście IV pakietu technicznego (europejskich regulacji dotyczących wydawania dokumentów z obszaru bezpieczeństwa kolejowego).

Spółki starały się, aby zdążyć z uzyskaniem certyfikatu bezpieczeństwa na dotychczasowych/krajowych zasadach, informując jednocześnie Urząd o odsunięciu w czasie terminu rozpoczęcia działalności przewoźnika kolejowego.

Wśród nowych przewoźników kolejowych oczywiście znalazły się firmy, rozszerzające swoją działalność o intermodalne przewozy kolejowe (których dotychczasowa działalność oparta była na innych elementach łańcucha dostaw np. działalność operatora intermodalnego, terminalowa, spedycyjna).

Rok 2021 to wzrost wolumenu przewiezionych ładunków, jak i zrealizowanej pracy przewozowej r/r, a także kontynuacja poszerzania się listy operatorów, którzy przekroczyli w trakcie trwania 2021 r. próg udziału rynkowego na poziomie 0,5% rynku, co powiązać można ze zjawiskiem powoływania spółek kolejowych w celu realizacji transportu kolejowego jako działalności pomocniczej do głównej działalności przedsiębiorstwa.

Rok 2021 pokazał wzrastający udział przewozów innych grup towarowych w strukturze przewozów ładunków transportu kolejowego. Pandemia wpłynęła m.in. na znaczny rozwój rynku e-commerce oraz wzrost zakupów wysyłkowych przez internet (znacznie wzrosło więc zapotrzebowanie rynku szczególnie na dostawy towarów bezpośrednio do klienta, przewozy w komunikacji międzynarodowej, dostawy zróżnicowanych towarów itp.). Szczególnie widać to przy transporcie intermodalnym, który zwiększa swoje udziały rynkowe. Udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych systematycznie rośnie, a w trakcie trzech kwartałów 2021 r. wyniósł już 10,9% wg masy). W 2021 r. (podobnie jak w 2020 r.) w Polsce pomimo dalszych skutków pandemii wpływających na gospodarkę, segment intermodalny nadal bardzo stabilnie rósł. Pandemia nie spowolniła rozwoju tego segmentu, a wszystkie jego parametry odnotowały wyraźny wzrost r/r.

Według danych UTK w trakcie trzech kwartałów 2021 r. w segmencie kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce całkowity wolumen przetransportowanych ładunków intermodalnych wyniósł 19,6 mln ton (+14,7% r/r), a wykonana praca przewozowa była równa 6,0 mld tkm (+6,0% r/r).

PKP CARGO wykonało w tym czasie, podobnie jak w latach poprzednich, przewozy intermodalne na największą skalę pozostając nadal liderem rynkowym w tym segmencie przewozów towarowych. Duży wzrost wolumenu masy przewozów intermodalnych r/r w tym czasie odnotowali jednak operatorzy, którym udział przewozów intermodalnych w całkowitym wolumenie transportowanych ładunków zauważalnie wzrósł r/r, co w połączeniu m.in. z zapowiadanyymi przez nie inwestycjami w specjalistyczny tabor oraz rosnącym znaczeniem międzynarodowych grup logistycznych (Metrans, Rail Cargo Carrier) wskazuje na wysokie prawdopodobieństwo dalszego zaostrzenia walki konkurencyjnej w segmencie intermodalnym w horyzoncie nadchodzących kwartałów.

Sytuacja w sektorze kolejowych przewozów towarowych będzie wymagać zwiększania skali działalności przez działające podmioty na tym rynku. Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą już obecnie pełen zestaw usług przewozowych i okołoprzewozowych, m.in. całopociągowe transporty węgla i koks, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, paliw płynnych czy też chemikaliów. W przypadku niektórych spółek możliwe są też przewozy w ruchu rozproszonym (pojedyncze wagony) oraz przewozy specjalne (m.in. długie szyny). Część podmiotów oferuje również kompleksową obsługę spedycyjno-logistyczną, bądź zapewnia kursowanie regularnych pociągów operatorskich. Biorąc pod uwagę relatywnie niskie bariery wejścia na rynek (m.in. możliwość korzystania z licencji międzynarodowej czy też leasingu taboru), a także w dalszym ciągu dobre perspektywy rozwojowe m.in. dla segmentu intermodalnego - w nadchodzących kwartałach można oczekiwać dalszego wzrostu liczby konkurentów Grupy PKP CARGO na krajowym rynku, wraz z równoczesnym zwiększeniem skali działalności przez niektóre z już działających podmiotów.

Na rynku czeskim głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i zdecydowany lider na rynku przewozów), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, koncentrujący działalność w segmencie transportu kontenerów w obszarze Trójmorza), ORLEN Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo) oraz IDS CARGO. 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).

Biorąc pod uwagę nasilającą się walkę konkurencyjną na polskim i czeskim rynku przewozu towarów koleją, Grupa PKP CARGO prowadzi działania zmierzające do systematycznej poprawy jakości oferowanych usług, ich rozwoju (m.in. inwestycje w wyspecjalizowany tabor posiadający homologacje w ruchu międzynarodowym, współpraca transgraniczna z lokalnymi operatorami czy lepsze dopasowanie oferty handlowej - w tym pojawienie się pociągów operatorskich), a także świadczenia kompleksowej obsługi logistycznej dla klientów z różnych gałęzi przemysłu.

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Wykluczenia w infrastrukturze kolejowej zarówno w Polsce, jak i w Czechach mają wpływ na przepustowość tras. W przypadku rekonstrukcji lub remontów głównych korytarzy i tras znacznym ryzykiem jest wydłużenie czasu transportu. Z kolei konieczność uruchamiania tras objazdowych wpływa na wzrost kosztów transportu i obniżenie jakości usługi. Obecnie w Polsce skumulowały się prace w strategicznych miejscach infrastruktury kolejowej, m.in. na styku z infrastrukturą portową. Co więcej z uwagi na przesunięcie w czasie inwestycji z Unijnego Funduszu Odbudowy projekty z nowej perspektywy budżetowej mogą się nakładać.

Konsekwencją zaistniałej sytuacji jest realne przedłużenie prowadzonych przez wykonawców prac, co może przełożyć się na jednoczesne dalsze zmniejszenie przepustowości linii i skutecznie wyeliminować transport kolejowy z części przewozów (brak terminowości). Wydłużone czasy oczekiwania od zarządcy infrastruktury na pozyskanie możliwego terminu przewozu, czy wręcz czasowe zablokowanie możliwości przewozu na danych odcinkach, będzie działać niekorzystnie na przewozy kolejowe, zmniejszając konkurencyjność transportu kolejowego wobec transportu samochodowego.

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

Znaczną część kontraktów zawieranych przez Grupę PKP CARGO i jej klientów cechuje ich długoterminowy charakter. W konsekwencji, wymiennie ogranicza to skalę niepewności związanej z prowadzoną działalnością przewozową – umożliwia zakontraktowanie z odpowiednim wyprzedzeniem transportu dużych wolumenów towarów masowych, tj. węgla kamiennego, kruszyw, metali czy rud, wraz z równoczesnym zagospodarowaniem odpowiednich zasobów taborowych czy ludzkich.

W treści umowy zawarty jest deklarowany wolumen przewozu, choć jednocześnie w uzasadnionych przypadkach może on podlegać późniejszej renegotjacji – zarówno w stronę jego zwiększenia, jak i redukcji. W rezultacie, zmiana warunków umowy może wpłynąć na konieczność zapewnienia dodatkowych zasobów w celu przetransportowania nadprogramowej masy towarowej, bądź też negatywnie przełożyć się na poziom faktycznie zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów. Grupa PKP CARGO oferuje usługi przewozowe, których odbiorcami są głównie podmioty działające w kilku gałęziach przemysłu – przemyśle wydobywczym, energetyce, hutnictwie, produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych czy budownictwie. Jednocześnie powyższe gałęzie gospodarki charakteryzuje dość wysoka koncentracja wytworzonej produkcji. W konsekwencji, w obliczu potencjalnego ograniczenia skali produkcji przez jednego z klientów (oraz równoczesnej zaostrej walki konkurencyjnej na rynku przewozów), coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie kontrahentów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych, ale niezrealizowanych przewozach.

Równocześnie zmiany w strukturze działalności podmiotów, na rzecz których usługi transportowe świadczy Grupa PKP CARGO mogą przybrać formę całkowitej zmiany lub dywersyfikacji obszaru działalności (np. w przypadku podmiotów działających na rynku petrochemicznym, bądź energetycznym przy potencjalnym ograniczeniu dotychczasowej działalności atrakcyjna jest działalność w zakresie źródeł odnawialnych, gdzie transport kolejowy nie jest wymagany). Ponadto, część dużych klientów decyduje się również na powołanie spółek zależnych, koncentrujących się na obsłudze transportowej wyprodukowanych przez daną firmę towarów.

W 2021 r. na polskim rynku przewozów operowało kilkanaście takich podmiotów, przy czym ich znaczenie rynkowe wciąż się zwiększa (większość z nich odnotowała wzrost transportowanych wolumenów w ujęciu rok do roku, przy jednocześnie silnie kurczącym się rynku przewozów kolejowych ogółem). Choć w sytuacji tzw. „górkę przewozowej” zasoby taborowe czy kadrowe spółek wyspecjalizowanych są często niewystarczające do obsługi całego wolumenu zgłaszanego do transportu przez spółki macierzyste, to w momencie pogorszenia koniunktury na rynku ich potencjał taborowy często pozostaje wystarczający.

Biorąc pod uwagę panujące na rynku przewozowym trendy (w tym systematyczny wzrost wolumenów transportowanych przez spółki wyspecjalizowane), prawdopodobne jest dalsze poszerzenie przez nie skali działalności, w tym również na zasadach komercyjnych (usługi przewozowe świadczone na rzecz innych niż spółka-matka klientów).

W konsekwencji, powyższe czynniki mogą negatywnie wpływać na wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym przez Grupę PKP CARGO).

Długoterminowa strategia Grupy PKP CARGO zakłada systematyczne zwiększanie efektywności, konkurencyjności i jakości oferowanych usług przewozowych i logistycznych. Dzięki podejmowanym działaniom ryzyko potencjalnej dywersyfikacji przewoźników przez kluczowych klientów jest ograniczona.

Ryzyko niewspółmiernego wzrostu kosztów wynagrodzeń

W dniu 1 marca 2022 r. podczas spotkania Stron ZUZP Zarząd PKP CARGO S.A. zwrócił się do Związków Zawodowych działających w imieniu pracowników Zakładów i Centrali PKP CARGO S.A. z wnioskiem o przedłużenie prowadzonego dialogu społecznego w sprawie wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 roku, co najmniej do czasu dokonania oceny wyników finansowych Spółki za 2021 rok i pierwszy kwartał 2022 roku, a tym samym o odroczenie ewentualnych decyzji w kwestii wzrostu płac w PKP CARGO S.A.

W odpowiedzi Organizacje Związkowe będące Stroną ZUZP podtrzymały postulat wdrożenia podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022 roku w wynagrodzeniu zasadniczym w wysokości 600 zł dla pracowników wynagradzanych wg ZUZP oraz proporcjonalnej podwyżki dla pracowników wynagradzanych wskaźnikowo, zastrzegając jednocześnie, że nieuwzględnienie żądań w terminie do 7 marca 2022 r. skutkować będzie wszczęciem sporu zbiorowego. Zarząd Spółki odnosząc się do podtrzymanych żądań poinformował związki zawodowe, iż mając na względzie aktualną sytuację finansową oraz niepewne perspektywy działalności PKP CARGO S.A., wynikające z niekorzystnych warunków otoczenia (pandemia, wojna na Ukrainie), nie może obecnie spełnić postulatów płacowych co do wysokości i terminu ich wdrożenia.

Wobec odmowy przez PKP CARGO S.A. uwzględnienia żądania w zakresie przedstawionego postulatu, z dniem 1 marca 2022 r. został skutecznie wszczęty spór zbiorowy. Okoliczność ta powoduje konieczność rozpoczęcia procedury przewidzianej przepisami ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.

W związku z powyższym w Spółce zaistniało ewentualne ryzyko ogłoszenia strajku przez organizacje związkowe oraz ryzyko możliwości wzrostu płac. Jednakże z uwagi na trudny do określenia rezultat podejmowanych czynności w ramach sporu zbiorowego w chwili obecnej nie można oszacować stopnia ich wpływu na przyszłe wyniki finansowe.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Na rynku kolejowych przewozów towarowych zarówno w Polsce, jak i w Czechach istnieje silna konkurencja między poszczególnymi przewoźnikami widoczna nie tylko w postaci walki o klienta, lecz również w postaci walki o odpowiednio wyszkolony personel (przeciąganie pracowników na podobnych stanowiskach, szczególnie tak gdzie występuje duże zapotrzebowanie i braki rynkowe np. maszynistów). Dopełnieniem tego zjawiska jest ekspansja centrów logistycznych (np.: koło Ostrawy w Czechach), gdzie personel z wiedzą i doświadczeniem w branży kolejarskiej często preferuje pracę w centrach logistycznych.

Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry, realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej Spółki oraz mając na uwadze obecną sytuację w kraju związaną z COVID-19, w 2021 roku kontynuowano tylko wybrane działania, wspierające zatrudnianie nowych pracowników.

W 2021 r. realizowano program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami program jest skierowany do uczniów wybranej szkoły branżowej I stopnia na okres 3-letniej nauki w szkole. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, w 2021 roku ponownie otrzymali stypendia naukowe. Dodatkowo, po zakończeniu szkoły i uzyskaniu kwalifikacji zawodowych, mogą otrzymać propozycję pracy na stanowiskach związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru w spółce. Ze względu na zdalną formę nauczania wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, w 2021 roku analogicznie jak w roku 2020, nie zrealizowano programu staży zawodowych oraz programu staży letnich.

Poza wskazanymi powyżej działaniami wzmacniającymi pozyskanie nowych pracowników, prowadzone były bieżące rekrutacje zgodnie ze zgłaszanymi potrzebami komórek organizacyjnych Spółki. W trakcie zatrudnienia pracownicy mieli możliwość szkolenia od podstaw, aby uzyskać przygotowanie do pracy na stanowisku maszynisty, rewidenta czy manewrowego.

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). Grupa PKP CARGO posiada zdolność do regulowania swoich zobowiązań.

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 2021 roku liniach kredytowych została przedstawiona w nocie 1.4. do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2021 rok. Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2021 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi, stopami procentowymi. Celem procesu zarządzania ryzykiem rynkowym jest ograniczenie niepożądanych wpływów zmian czynników ryzyka rynkowego na przepływy pieniężne oraz wyniki w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Spółka dominująca zarządza ryzykami rynkowymi wynikającymi z powyższych czynników w oparciu o wewnętrzne procedury, które określają zasady pomiaru poszczególnych ekspozycji, parametry i horyzont czasowy. Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Spółki dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje w zakresie instrumentów pochodnych zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur.

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2021 r. 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. Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa stosowała w 2021 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN dla części wolnej ekspozycji netto. Grupa w 2021 r. zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN zgodnie z poziomami i okresem zapadalności transakcji, które zostały wyznaczone zgodnie z procedurami Polityki Zarządzania Ryzykiem Finansowym. 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 2021 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 2021 r. odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M i EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Ryzyko kredytowe

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

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych zgodnie z obowiązującymi procedurami następuje wstrzymanie dostawy usług i uruchamiane są procedury windykacji. W związku z sytuacją konfliktu zbrojnego na terenie Ukrainy i sankcjami nałożonymi na Rosję i Białoruś, Grupa PKP CARGO S.A. prowadzi wzmożony monitoring terminowości płatności należności. W przypadku zaniechania płatności przez Klientów zidentyfikowanych jako gospodarczo powiązani poprzez wymianę handlową z kontrahentami z terenów Ukrainy oraz Rosji i Białorusi Spółka może zawiesić stosowanie odroczonego terminu płatności, w celu ograniczenia negatywnych skutków ryzyka kredytowego Klientów.

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).

5.6.2 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 odbywa się z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2021 roku Jednostka Dominująca stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe takie jak terminowe transakcje sprzedaży walut oraz 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. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1. Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ

- W dniu 14 stycznia 2021 r. Polskie Koleje Państwowe S.A. – akcjonariusz Spółki, powołał do składu Rady Nadzorczej z dniem 14 stycznia 2021 r. Pana Marcina Kowalczyka.
- W dniu 25 stycznia 2021 r., Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wybrała Pana Marcina Kowalczyka do pełnienia funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII kadencji.

LUTY

- Zawiadomienie o wyborze przez 2. Regionalną Bazę Logistyczną w Warszawie oferty PKP CARGO S.A. jako najkorzystniejszej w postępowaniu prowadzonym w celu zawarcia 7-letniej umowy ramowej na świadczenie usługi transportu kolejowego.
- Zawarcie umowy na przewozy kolejowe węgla ze spółką Tauron Wydobycie. Umowa obowiązuje od 5 lutego 2021 r. i została zawarta na 12 miesięcy. Jej wartość wynosi ok. 68 mln zł.
- Przedłużenie współpracy pomiędzy PKP CARGO CONNECT a Eurasian International Freight GmbH. PKP CARGO CONNECT zapewni organizację transportu kolejowego kontenerów w UE i na innych odcinkach Nowego Jedwabnego Szlaku - kompleksowy transport kolejowy z dedykowanymi usługami celnymi. Ponadto polska strona zadba o usługi przeładunkowe i składowania kontenerów. Te ostatnie świadczyć będzie PKP CARGO Terminale.
- Wpisanie do Rejestru Układów Zbiorowych Pracy nowego układu dla Spółki PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. z datą obowiązywania od 1 marca 2021 r.

MARZEC

- Podpisanie umowy ramowej ze Skarbem Państwa - 2. Regionalną Bazą Logistyczną w Warszawie na świadczenie usług przewozu transportem kolejowym sprzętu wojskowego oraz personelu wojskowego na potrzeby jednostek organizacyjnych resortu obrony narodowej w komunikacji krajowej i międzynarodowej. Umowa została zawarta na okres 7 lat od dnia jej podpisania. Maksymalna całkowita wartość zamówienia oszacowana została przez zamawiającego na kwotę 1,1 mld zł netto (ok. 1,4 mld zł brutto).
- Konsorcjum PKP CARGO i PKP CARGO SERVICE podpisało umowę na przewozy kolejowe węgla kamiennego w latach 2021-2022 ze spółką Tauron Ciepło. Wartość kontraktu to ponad 36 mln zł. Umowa realizowana jest od marca 2021 r. W ramach kontraktu do Zakładów Wytwarzania Tauron Ciepło dostarczone zostanie ok. 780 tys. ton / rok węgla kamiennego z Zakładów Górniczych Tauron Wydobycie S.A., kopalń Polskiej Grupy Górniczej S.A. oraz od innych nadawców. Konsorcjum obsługiwało będzie także bocznicę kolejową Tauron Ciepło w Zakładach Wytwarzania Tychy, Katowice, Bielsko-Biała EC1 i EC2.

KWIECIEŃ

- Wydanie przez Prezesa UOKiK zgody na dokonanie koncentracji polegającej na utworzeniu przez PKP CARGO S.A. oraz LTG Cargo Polska Sp. z o.o. wspólnego przedsiębiorcy.
- Dokonanie zmian w Statucie PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

MAJ

- W dniu 17 maja 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki 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 2022 r.

CZERWIEC

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgody na zawarcie umów z Forespo Poland S.A. dotyczących nabycia nieruchomości i ruchomości po byłej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. oraz zaciągnięcia przez PKP CARGO S.A. zobowiązania w łącznej kwocie 7 380 000,00 EUR brutto. W dniu 16 czerwca 2021 r. PKP CARGO S.A.

oraz Forespo Poland S.A. zawarły warunkową umowę sprzedaży oraz warunkową przedwstępną umowę sprzedaży.

- W dniu 16 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 60 mln EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża).
- W dniu 18 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do maksymalnej kwoty 100 mln zł (WIBOR + marża) z 12 miesięcznym okresem dostępności.
- W dniu 18 czerwca Jednostka Dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 100 mln zł. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.
- W dniu 28 czerwca 2021 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in. uchwałę o: pokryciu straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok 2020, przyjęciu zmian do „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmianie w § 14 ust. 6 pkt 1 Statutu PKP CARGO S.A. oraz uchwałę o zmianie uchwały dot. wyboru firmy audytorskiej.
- W dniu 30 czerwca 2021 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 988 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 14,1 mln zł.
- PKP CARGO S.A. otrzymała waiver od banku, z którym ma zawarte umowy kredytów inwestycyjnych zawierające zapisy dot. weryfikacji wskaźników na dzień 30.06.2021 r.

LIPIEC

- Podpisanie umów dot. przewozów węgla kamiennego z LW Bogdanka do Grupy ENEA (3 umowy z ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. i 2 umowy z ENEA Elektrownia Połaniec S.A.). łączna suma podpisanych kontraktów to ponad 150 mln zł.
- Rejestracja zmian w Statucie Spółki.
- Uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w sprawie dokonania zmian w Akcie założycielskim polegających na rozszerzeniu działalności spółki oraz przyznaniu pracownikom spółki prawa do wyboru jednego swojego przedstawiciela (kandydata) do Rady Nadzorczej, który będzie powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie Wspólników.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność przy PKP S.A. wszczęła spór zbiorowy wobec PKP CARGO CONNECT, dotyczący wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki.
- W dniu 12 lipca 2021 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 61/VII/2021 przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Zmiany Statutu PKP CARGO S.A. zostały zatwierdzone przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy w dniu 28 czerwca 2021 roku oraz zgłoszone do Krajowego Rejestru Sądowego. Spółka otrzymała postanowienie Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie o dokonaniu wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego zmian w Statucie Spółki uchwalonych przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. Zgodnie z otrzymanym postanowieniem, ww. wpis został dokonany z datą 16 lipca 2021 r.
- W dniu 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT zawarła z RENTRANS CARGO Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie („RENTRANS CARGO”) warunkową umowę nabycia udziałów w celu umorzenia, na mocy której PKP CARGO CONNECT dokonała zbycia wszystkich posiadanych w spółce RENTRANS CARGO 249 udziałów. W wyniku powyższego, własność 249 udziałów w RENTRANS CARGO w dniu 22 marca 2021 r. przeszła na tę spółkę, co oznacza, że z dniem 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT przestała być współnikiem RENTRANS CARGO, w związku z czym spółka RENTRANS CARGO przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO S.A.

SIERPIEŃ

- Zawarcie porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, dotyczące jednorazowej nagrody i zwiększenia gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza. Spółka szacuje, że łączny koszt gratyfikacji wyniesie 23,9 mln zł i zostanie on ujęty w wynikach trzeciego (21,4 mln zł) i czwartego (2,5 mln zł) kwartału 2021 r.

WRZESIEŃ

- Zmiana nazwy spółki PRIMOL RAIL d.o.o. na PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

- W dniu 13 września 2021 r. Wojewoda Lubelski zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę i rozbiórkę, obejmującą inwestycję pn. „Rozbudowa i budowa infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią”.
- W dniu 16 września 2021 r. zakończył się spór zbiorowy wszczęty wobec PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. przez Organizację Międzyzakładową NSZZ „Solidarność” przy PKP S.A., dotyczący wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki.
- Podpisanie z konsorcjum Newag i Newag Lease aneksu do umowy na dostawę 31 lokomotyw. Aneks obejmuje przesunięcie dostawy 12 lokomotyw z 2021 r. na 2022 r. oraz ostatnich 12 szt. z roku 2022 na 2023. Powodem zmiany harmonogramu były m.in. utrudnienia w procesie homologacyjnym lokomotyw wynikające głównie z pandemii COVID-19 oraz obostrzeń wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania. Pozostałe warunki umowy nie zmieniły się.

PAŹDZIERNIK

- Podpisanie listu intencyjnego z Wagony Świdnica sp. z o.o. dotycząca ewentualnej współpracy w zakresie produkcji wagonów kolejowych w związku z zamiarem wybudowania przez PKP CARGO fabryki wagonów towarowych. List pozostaje w mocy do 30 czerwca 2022r. lub do dnia podpisania umowy, w zależności od tego które z tych zdarzeń nastąpi wcześniej. Nabycie od Forespo Poland sp z o.o. prawa użytkowania wieczystego oraz prawa własności do siedmiu nieruchomości w miejscowości Gniewczyna Łądcucka, wraz z budynkami, budowlami, ruchomościami i infrastrukturą za łączną kwotę 7,38 mln euro brutto.
- W dniu 18 października Rada Nadzorcza odwołała 4 członków Zarządu PKP CARGO S.A., tj. Pana Czesława Warsewicza - Prezesa Zarządu, Pana Leszka Borowca – Członka Zarządu ds. Finansowych, Pana Piotra Wasatego – Członka Zarządu ds. Handlowych, Pana Witolda Bawora – Członka Zarządu ds. Operacyjnych, i postanowiła delegować Pana Władysława Szczepkowskiego, członka Rady Nadzorczej do wykonywania czynności Prezesa Zarządu Spółki na okres nie dłuższy niż 3 miesiące oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 18 października 2021 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę odwołującą Pana Władysława Szczepkowskiego ze składu Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII kadencji i powołującą Pana Pawła Sosnowskiego do składu ww. Komitetu.
- W dniu 22 października 2021 r., Uchwałą Nr 81/VII/2021, Rada Nadzorcza wszczęła postępowanie kwalifikacyjne na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.
- Nabycie przez PKP CARGO S.A. od spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., 100% udziałów w spółce PKP Linia Chelmska Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Chelmie.

LISTOPAD

- Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałami z dnia 16 listopada 2021 r. udzielił prokur łącznych: Pani Annie Wierchowskiej, Pani Alicji Chyle oraz Panu Karolowi Sikorze.
- W dniu 18 listopada 2021 r. Walne Zgromadzenie spółki PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. wyraziło zgodę na:
 - zawarcie między PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. a ING Bank N.V. umowy kredytu terminowego w wysokości 8,5 mln EUR na okres 5 lat oraz wieloproduktowej umowy kredytu w przedmiocie udzielenia PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. linii kredytowych w łącznej wysokości 12,5 mln EUR, tj. kontokorentowej linii kredytowej w wysokości 3 mln EUR oraz ramę (limit) do wystawiania gwarancji bankowych, tj. linię gwarancyjną w wysokości 9,5 mln EUR,
 - zawarcie między PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. a Raiffeisenbank a.s. umowy ramowej dla bankowych produktów kredytowych, której przedmiotem jest udzielenie linii kredytowej do maksymalnej łącznej kwoty 60 mln CZK, z terminem ważności każdej wystawionej gwarancji bankowej do dnia 30 września 2029 r. oraz z terminem płatności gwarancji bankowych do dnia 30 września 2029 r. oraz akredytyw do dnia 31 marca 2023 r.,
 - obciążenie wierzytelności i majątku PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., obciążenie majątku AWT ROSCO a.s. oraz obciążenie majątku AWT Rekultivace a.s., poprzez ustanowienie przez te spółki stosownych zabezpieczeń wierzytelności na rzecz wskazanych banków, na podstawie ww. umów.

- W dniu 30 listopada 2021 r. spółka PKP CARGO podpisała z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. list intencyjny, którego przedmiotem jest wyrażenie zainteresowania przez PKP CARGO i PKP PLK podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia transakcji nabycia przez PKP PLK od PKP CARGO 100% udziałów w CARGOTOR Sp. z o.o.

GRUDZIEŃ

- W dniu 31 grudnia 2021 r. Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. zawarł pięć umów przewozowych ze spółkami z Grupy PGE (PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. z siedzibą w Bełchatowie, PGE Energia Ciepła S.A. z siedzibą w Warszawie, Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. z siedzibą we Wrocławiu), których przedmiotem jest realizacja przewozu transportem kolejowym węgla kamiennego i sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 19,4 mln ton. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi 619,06 mln zł netto tj. 761,44 mln zł brutto. Zawarte umowy będą obowiązywać w okresie od 01.01.2022 r. do 31.12.2024 r.

STYCZEŃ 2022

- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 1/VII/2022 w sprawie zakończenia oddelegowania Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 2/VII/2022 ustalając, iż w skład Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej VIII kadencji nie będzie wchodziło w tym samym czasie więcej niż 5 osób.
- W wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. w dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 6/VII/2022 o powołaniu na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych Pana Marka Olkiewicza.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 7/VII/2022 delegującą Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 (trzy) miesiące.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 9/VII/2022 w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. bez rozstrzygnięcia i wszczęcia nowego postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.
- W dniu 19 stycznia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 12/2022 czasowo powierzył nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki:
 - Panu Władysławowi Szczepkowskiemu – delegowanemu przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgodnie z uchwałą z dnia 13 stycznia 2022 roku, nr 7/VII/2022 do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A., należącymi do zakresu kompetencji: Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., oraz czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. do dnia 02 lutego 2022 r.
 - 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.
- W dniach 27 stycznia oraz 01 lutego 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 11/VII/2022 oraz Uchwałę nr 12/VII/2022 w sprawie przyjęcia zmian do 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.

LUTY 2022

- W dniu 11 lutego 2022 r. PKP CARGO S.A. podpisała umowę 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. Harmonogram zakłada dostawę 5 lokomotyw w I kwartale 2023 roku. 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.
- W dniu 28 lutego 2022 roku PKP CARGO S.A. otrzymało od Urzędu Patentowego decyzję o udzielenie prawa ochronnego na znak towarowo-graficzny PKP CARGO.

MARZEC 2022

- W wykonaniu zawartego 27 sierpnia 2021 roku Porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy przewidującego podjęcie do 31 stycznia 2022 roku rozmów dot. wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 roku 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 rok i pierwszy kwartał 2022 roku, 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 roku, Strony w dniu 1 marca 2022 roku podpisały protokół kończący dialog społeczny. Z dniem 1 marca 2022 roku został wszczęty przez Związki Zawodowe spór zbiorowy.
- W dniu 11 marca 2022 roku PKP CARGO S.A. zawarło umowę z PKP S.A. dotyczącą zbycia udziałów przez PKP S.A. wszystkich posiadanych przez PKP S.A. 50 (słownie: pięćdziesięciu) udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, 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.

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

Polityka środowiskowa – Taksonomia – nowe standardy dbałości o środowisko

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 roku w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje (dalej: „Rozporządzenie” lub „Rozporządzenie o taksonomii”), od 2021 roku przedsiębiorstwa niefinansowe są zobligowane do przedstawienia odsetka działalności ujętego w taksonomii, bez wymogu określania szczegółowej zgodności z taksonomią.

W PKP CARGO S.A. udział procentowy działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki w łącznym obrocie, kapitale i wydatkach operacyjnych wyliczono na poziomie 87%. Pozostała działalność, która nie została ujęta w systematyce to 13% działalności Spółki.

Podstawowym filarem działalności PKP CARGO S.A. jest transport kolejowy towarów. Zgodnie z polityką klimatyczną Unii Europejskiej transport szynowy ma szansę stać się istotnym elementem w osiąganiu celów redukcji CO₂. Zgodnie z art. 19 ust. 4 Rozporządzenia UE nr 2020/852, techniczne kryteria kwalifikacji obejmują kryteria dotyczące działalności związanej z przejściem na mobilność neutralną dla klimatu, w szczególności dzięki przesunięciom międzygałęziowym, środkom w zakresie efektywności i paliwom alternatywnym.

Spółka w ciągu ostatnich lat wykonywała średnio 90 % swojej pracy przewozowej z wykorzystaniem trakcji elektrycznej. Zgodnie z technicznymi kryteriami kwalifikacji, taki transport jako posiadający zerową emisję z rury wydechowej, po wyłączeniu transportu paliw kopalnych, jest zgodny z działalnością zrównoważoną środowiskowo.

Z uwagi na to, że Rozporządzenie o taksonomii ma być narzędziem umożliwiającym przeprowadzenie transformacji klimatycznej w Unii Europejskiej, poprzez przekierowanie przepływów pieniężnych tylko i wyłącznie na działania i produkty ekologiczne, istnieje duże prawdopodobieństwo, że nasza działalność będzie wspierana przez inwestorów oraz fundusze Unii Europejskiej.

Sytuacja na rynku przewozów kolejowych

Skutki pandemii COVID-19 są nadal odczuwalne w portach chińskich. Część dostaw jest nadal obciążona dużymi opóźnieniami z uwagi na trudności występujące w transporcie z Chin, zarówno drogą morską, jak i kolejową. Brak dostępnych kontenerów, a co za tym idzie zaporowe ceny, nie przyczyniły się do normalizacji tego rynku. Prace remontowe prowadzone na liniach kolejowych w Polsce również w znaczącym stopniu utrudniają sprawną organizację transportu.

Zauważalnym problemem jest znaczny wzrost stawek za transport zarówno samochodowy jak i kolejowy związany m.in. ze wzrostem cen za paliwa (ok. 35% względem roku 2020) czy energii trakcyjnej o ponad 20%. Niemniej jednak dobiegają końca prace modernizacyjne w porcie Gdańsk. W 2022 roku rynek spodziewa się zwiększenia przepustowości i punktualności. Jednak przesuwające się prace modernizacyjne na ciągach komunikacyjnych jeszcze przez kilka lat będą miały istotne znaczenie w punktualności dostaw do portów morskich.

Metale i surowce hutnicze

W dalszym ciągu są odczuwalne braki wagonowe oraz znacznie wydłużony czas transportu. Ze względu na sytuację na rynku przewozów kontrahenci zastosowali dodatkowe wzrosty stawek zarówno w III jak i IV kwartale 2021 roku. Nadal występuje silny wzrost konkurencji w przypadku transportów ze Wschodu.

Całkowicie wygaszony piec hutniczy w Krakowie (pomimo zapewnień ArcelorMittal Poland o planowanym ponownym uruchomieniu) skutkuje nadal ograniczoną ilością przewozów hutniczych. Dodatkowo negatywne skutki były związane z utrzymaniem się ubiegłorocznych czynników, takich jak drastyczny wzrost ceny dla transportów rozproszonych – ponad 100%, dla przesyłek min. 240 ton nawet o ok. 50-80% w stosunku do 2020 roku oraz wzrost opłat za pobyty wagonów w dyspozycji. Należy pamiętać, że stawki kolejowe są niekorzystne w porównaniu z drogowymi, naszym głównym konkurentem jest właśnie transport drogowy.

Inwestycje infrastrukturalne

Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane m.in. z kontynuacją modernizacji infrastruktury portowej w obrębie rejonów załadunkowych portów Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia oraz na odcinkach linii dojazdowych, co w konsekwencji utrudniało sprawne prowadzenie obsługi kluczowych bocznic oraz kontynuację modernizacji węzła Czechowice-Dziedzice, Oświęcim, Trzebinia, Mysłowice, Zebrzydowice/Petrovice czy przebudowa węzła warszawskiego, rejonu Małaszewicz i Lublina.

W perspektywie roku 2022 przewidywana jest tendencja wzrostowa poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych z powodu opóźnień i kumulacji kolejnych modernizacji do wykonania w końcowym etapie realizacji Krajowego Programu Kolejowego.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

Rynek przewozów intermodalnych w 2021 roku był uzależniony od trwających remontów i ograniczeń na szlakach kolejowych PKP CARGO S.A. i PKP PLK S.A., a także w terminalach portowych i przeładunkowych, co konsekwencji bezpośrednio wpłynęło na możliwości realizacji przewozów i pełne wykorzystanie obiegu wagonów/platform kontenerowych. Ponadto brak dostatecznej infrastruktury kolejowej (krótkie tory) na depotach kontenerowych w portach wpływał na utrudnienia w obsłudze kolejowej tychże punktów ładunkowych, zaś zbyt niskie zdolności przeładunkowe terminala DCT Gdańsk w stosunku do potrzeb, powodowały utrudnienia lub niemożliwość pozyskania okien załadunkowych/wyładunkowych dla nowych przewozów.

Krótkie tory załadunkowe i wyładunkowe na terminalu DCT Gdańsk (618m) w stosunku do możliwości linii kolejowej (Warszawa, Łódź- 730m) ograniczało długość pociągów intermodalnych i podwyższało koszty przewozu kontenerów na tych relacjach. Na sytuację nałożył się brak możliwości zabezpieczenia przez przewoźnika wystarczającej ilości taboru, a także awarie i wyłączenia, co z kolei spowodowało konieczność wynajęcia z rynku prywatnych wagonów kosztem osiągniętej marży, tak aby zapewnić realizację planów przewozowych. Na sytuację rynku intermodalnego wpływ miała również utrzymująca się

przewaga konkurencyjna transportu drogowego do kolejowego i brak regulacji ustawowych wspierających segment intermodalny.

Koszty dostępu infrastruktury kolejowej

Koszty dostępu do infrastruktury kolejowej nadal stanowią istotną pozycję kosztów operacyjnych. Na strukturze ogólnokrajowej w rozkładzie jazdy na lata 2020/2021 w zakresie dostępu do infrastruktury w PKP PLK S.A., stosowane były cenniki niezmienione względem poprzednich rozkładów. Z kolei zarządcy prywatni infrastruktury kolejowej zależnie od sytuacji stosowali w cennikach stawki z wcześniejszych rozkładów lub wyższe.

W związku z sytuacją epidemiczną w 2021 r. PKP PLK nie stosowała ulg w opłatach, natomiast zarządca CARGOTOR Sp. z o.o. stosował 20% rabat na wszystkie usługi.

Do utrudnień na infrastrukturze zagranicznej należy zaliczyć wprowadzenie w Niemczech od 13 grudnia 2020 roku przepisów ustawy dot. ochrony środowiska przed hałasem i zakaz jazdy wagonów ze wstawkami żeliwnymi, co skutkować będzie w przyszłości nałożeniem kar za stosowanie taboru ze wstawkami żeliwnymi.

Usługi agencji celnych

Wykorzystanie kwoty 200 mln złotych, pochodzących ze zwolnienia ze złożenia gwarancji na przewóz towarów w ramach tranzytu do obsługi dużych przedsiębiorców o dużej częstotliwości odpraw celnych lub wysokich należnościach celno-podatkowych w różnych rodzajach transportu (kolejowym, morskim i drogowym).

Ponadto wyjście Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej jest szansą dla agencji celnych na dokonywanie odpraw celnych w ramach procedury eksportowej do Wielkiej Brytanii oraz dla importu z Wielkiej Brytanii.

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

Umowy z dostawcami

Podpisanie umowy z PKP PLK S.A.

W dniu 7 grudnia 2021 r. została podpisana umowa, która obowiązuje w okresie od dnia 12 grudnia 2021 r. do dnia 10 grudnia 2022 r. Przedmiotem Umowy jest udostępnienie spółce PKP CARGO przez PKP PLK S.A. infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 541,5 mln zł netto (666,1 mln zł brutto).

Umowa jest kluczowa dla realizacji podstawowej działalności Emitenta. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

Podpisanie umowy z Forespo Poland S.A.

W dniu 16 czerwca 2021 r. PKP CARGO S.A. podpisało roku umowę z Forespo Poland S.A. na zakup majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna w Gniewczynie Łańcuckiej koło Przeworska (Podkarpacie). Zgodnie z zapisami aktu notarialnego PKP CARGO odkupiło od słowackiej spółki Forespo 33 ha gruntów, na których stoją hale fabryczne o powierzchni 4 ha. W skład majątku wchodzi także 7,5 km torów. Wartość umowy to około 33 mln zł. Podpisanie umowy zakupu majątku po dawnej fabryce w Gniewczynie to kolejny krok w celu wznowienia produkcji wagonów w tym miejscu.

Umowy z odbiorcami

Podpisanie umowy z Tauron Wydobycie S.A.

W dniu 11 lutego 2022 r. PKP CARGO S.A. podpisało kolejną umowę na przewozy kolejowe węgla ze spółką Tauron Wydobycie. Jej wartość wynosi ok. 68 mln zł. Umowa obowiązuje od 5 lutego 2021 r. i została zawarta na 12 miesięcy. Przewidywana łączna ilość transportowanego węgla to około 3,7 mln ton, z czego ok. 3,3 mln ton to węgiel przeznaczony dla Tauron Wytwarzanie S.A. (Elektrownia Jaworzno II, Elektrownia Jaworzno III, Elektrownia Łagisza i Elektrownia Łaziska) oraz spółki Nowe Jaworzno Grupa Tauron z Zakładów Górniczych Tauron Wydobycie S.A. Natomiast około 400 tysięcy ton węgla zostanie przewiezione do innych odbiorców hurtowych i przemysłowych, rozproszonych na terenie całej Polski.

Podpisanie umowy ze Skarbem Państwa- Regionalną Bazą Logistyczną w Warszawie

W dniu 2 marca 2021 r. PKP CARGO S.A. podpisało siedmioletnią umowę z Regionalną Bazą Logistyczną w Warszawie na wykonywanie transportów kolejowych na potrzeby armii. Umowa ramowa będzie obowiązywać przez siedem lat i dotyczy krajowych oraz międzynarodowych transportów wojskowych (w tym przewóz uzbrojenia i innego sprzętu, jak i ludzi). Szacowana całkowita wartość zamówienia wyniesie 1,4 mld zł brutto, przy czym ponad 70 proc. tej kwoty będzie przypadać na przewozy w komunikacji krajowej, a reszta na transporty międzynarodowe. Wykonywanie konkretnych usług przewozowych przez PKP CARGO będzie się odbywać na podstawie odrębnych umów realizacyjnych.

Podpisanie umowy z Tauron Ciepło

W dniu 3 maja 2021 r. Konsorcjum PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Spółka z o.o. podpisało umowę na przewozy kolejowe węgla kamiennego w latach 2021-2022 ze spółką Tauron Ciepło. Wartość kontraktu to ponad 36 mln złotych. Umowa realizowana jest od marca 2021 roku. W ramach kontraktu do Zakładów Wytwarzania Tauron Ciepło dostarczone zostanie ok. 780 tys. ton / rok węgla kamiennego z Zakładów Górniczych Tauron Wydobyte S.A., kopalń Polskiej Grupy Górniczej S.A. oraz od innych nadawców. Konsorcjum obsługiwało będzie także bocznice kolejowe Tauron Ciepło w Zakładach Wytwarzania Tychy, Katowice, Bielsko-Biała EC1 i EC2. Przewozy realizowane będą w zwartych składach w wagonach węglarkach budowy normalnej oraz specjalnej. Nowy kontrakt jest przedłużeniem dotychczasowej współpracy, w ramach której PKP CARGO S.A. obsługuje Grupę Tauron od 2012 roku.

Podpisanie umowy z ENEA Elektrownia Połaniec S.A.

W dniu 13 kwietnia 2021 r. PKP CARGO S.A. podpisało z ENEA Elektrownia Połaniec S.A. umowy dotyczące przewozów z kopalń śląskich, które będą obowiązywać przez kolejne osiemnaście miesięcy. Szacunkowa wartość zawieranych umów to prawie 31,77 mln złotych brutto, w ramach których PKP CARGO S.A. przewiezie 1,5 mln ton węgla kamiennego.

Podpisanie umowy z Grupą ENEA

W dniu 5 lipca 2021 r. PKP CARGO S.A. podpisało pięć umów dotyczących przewozów węgla kamiennego z LW Bogdanka do Grupy ENEA (3 umowy z ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. i 2 umowy z ENEA Elektrownia Połaniec S.A.). Umowy są efektem dwóch wygranych postępowań przetargowych. Łączna suma podpisanych kontraktów to ponad 150 mln brutto zł. Szacowana wartość kontraktów podpisanych z ENEA Wytwarzanie wynosi prawie 116 mln złotych brutto.

Dodatkowo PKP CARGO podpisało dwie kolejne już w tym roku umowy na przewozy węgla do elektrowni Grupy ENEA w Połańcu, tym razem na przewozy z LW Bogdanki. Realizacja transportów będzie obejmowała około 1,7 mln ton węgla w okresie od lipca 2021 roku do grudnia 2022 roku. Szacowana wartość kontraktu to około 37 mln zł. Wraz z podpisanymi wcześniej zamówieniami PKP CARGO dostarczy do Elektrowni Połaniec 3,2 mln ton węgla z LW Bogdanka i kopalń śląskich.

Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym znanych grupie umowach zawartych pomiędzy akcjonariuszami (wspólnikami), umowach ubezpieczenia, współpracy lub kooperacji

W dniu 17 maja 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24.05.2022 r.

W dniu 16 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 60.000.000,00 EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża).

W dniu 18 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN (WIBOR + marża) z 12 miesięcznym okresem dostępności.

W dniu 18 czerwca Jednostka Dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 100.000.000,00 PLN. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.

W dniu 26 listopada 2021 r. Spółka z Grupy zawarła z konsorcjum banków: ING Bank N.V., UCB CR and SR i Raiffeisen bank a.s. Umowę o kredyt inwestycyjny do maksymalnej kwoty 8.500.000,00 EUR (oprocentowanie stałe) z okresem spłaty do 26.11.2026 r.

W dniu 17 grudnia 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19.03.2023 r.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2021 rok.

7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

7.1. Opis zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja gospodarcza



Polska i Czechy są istotnymi podmiotami europejskiej i światowej wymiany handlowej, pozostają także silnie zintegrowane w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości.

Po tym jak w 2020 r. światowa gospodarka doświadczyła wywołanej pandemią COVID-19 recesji, w 2021 r. globalna koniunktura gospodarcza stopniowo poprawiała się. Sprzyjały temu m.in. postępujący proces szczepień (szczególnie w gospodarkach rozwiniętych), umożliwiający luzowanie uprzednio wprowadzonych restrykcji natury ekonomicznej i społecznej, adaptacja konsumentów i przedsiębiorstw do realiów pandemii oraz wsparcie ze strony polityki fiskalnej i monetarnej. Pomimo pozytywnych sygnałów płynących w 2021 r. ze światowej gospodarki, skala niepewności na światowych rynkach finansowych jest duża z uwagi na konfrontację zbrojną między Rosją i Ukrainą, kolejną falę pandemii, a także wysoką inflację oraz rosnące oczekiwania na podwyżki stóp. Obszarem niepewności są tu również problemy gospodarcze Chin. Z uwagi na nadal niski poziom inwestycji przy jednoczesnym wysokim ryzyku nie wypłacenia środków unijnych przewidzianych w ramach Krajowego Planu Odbudowujemy spodziewać się pogorszenia dynamiki PKB Polski w 2022 r. Na gorszy wynik PKB w 2022 r. przełoży się również studzenie gospodarki stopami procentowymi, konflikt z UE oraz pogarszające się nastroje konsumentów i przedsiębiorców. Co więcej, światowa koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym (szczególnie w Niemczech i pozostałych krajach UE, z którymi relacje ekonomiczne są najmocniejsze) ma znaczący wpływ na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach, a tym samym przekłada się – pośrednio – na wyniki operacyjne i przychody spółek należących do Grupy PKP CARGO.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych



Obecna sytuacja geopolityczna pogłębia niepewność i napiętą sytuację w globalnej gospodarce, co może mieć konkretne i odczuwalne skutki biznesowe. Konflikty zbrojne mogą stanowić duże ryzyko, a ich skutki są na ten moment nieprzewidywalne. Produkcja polska jest w dużej mierze nakierowana na bezpieczny rynek unijny, jednak ilość komponentów importowanych spoza Europy jest znaczna. Panująca niepewność wpływa również na decyzję dotyczące ewentualnego lokowania inwestycji w Polsce. Analiza Goldman Sachs pokazuje wpływ potencjalnej eskalacji konfliktu na Ukrainie na europejską gospodarkę. W ujęciu strefy euro ten wpływ jest niewielki (wymiana handlowa z Rosją i Ukrainą jest na poziomie ok. 1% PKB), natomiast dla Polski jest to już ok. 2% PKB (gdzie skutki ewentualnego konfliktu będą odczuwalne szczególnie w obszarze energetyki, z uwagi na import 30-40% gazu do Europy z Rosji). Mimo tego, przewozy węgla w dalszym ciągu będą stanowiły 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.

Sytuacja na rynku kruszyw



W 2021 r. w przewozach kruszyw i materiałów budowlanych odnotowano tendencję wzrostową o ok. 13,8% (wg pracy przewozowej) i 10,8% (wg masy przewozowej).

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych



Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych. Przewozy intermodalne PKP CARGO stanowiły w 2021 roku ok. 9% przewozów Spółki w masie ogółem (w 2010 r. było to 10%). W stosunku do 2020 r. masa w tonach zwiększyła się o 1,7%. Analizując dynamikę przewozów za 2021 rok PKP CARGO przewiozło 6 926 886 ton ładunków intermodalnych, podczas gdy w 2020 r. – 6 907 500 ton. Ogólna sytuacja panująca na rynku intermodalnym na świecie – w dalszym ciągu trwająca pandemia, presja inflacyjna i wzrost kosztów energii przełożyły się na ilość przewiezionych ładunków w tym segmencie rynku. Przewozy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, które uległy zmniejszeniu w 2021 r. o 7%) r/r spowodowane były pogorszeniem przepustowości i pracami modernizacyjnymi na trasie do Niemiec. Mimo niesprzyjającego otoczenia geopolitycznego i makroekonomicznego Grupa pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku i kontynuacja przewozów do Niemiec, Holandii, Czech, Węgier, Francji, Belgii, Włoch; w przewóz pociągów kontenerowych w relacji do / z portów Gdańsk/Gdynia, czy też regularne połączenia kontenerowe w relacji Gliwice-Duisburg-Gliwice realizowane z Duisport Agency Polska.

Stan infrastruktury kolejowej



Inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, realizowane przez Zarządcę tj. PKP PLK S.A., powodowały utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów. Zamknięcia torowe mają bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji. Jednakże w przyszłości prowadzone inwestycje wpłyną korzystnie na poprawę przepustowości linii, a tym samym na możliwości przewozowe. Z kolei duże inwestycje rozbudowy sieci kolejowej w kierunku portów, otworzą przed PKP CARGO S.A. perspektywę przejęcia w kolejnych latach dodatkowego potoku ładunków.

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.

Zmiana regulacji prawnych



Działalność prowadzona zarówno przez PKP CARGO S.A., jak i spółki z Grupy PKP CARGO, podlega określonym regulacjom prawnym. Wśród nich znajdują się m.in. Ustawa z dnia 23 lipca 2021 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U.2021.1556); Ustawa z dnia 29 października 2021 roku o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2105); Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających przypadki naruszenia prawa Unii. Szczegółowy wpływ tych regulacji został opisany w [rozdziale 8.2](#).

Finansowanie nakładów inwestycyjnych



Grupa PKP CARGO będzie finansować nakłady inwestycyjne ze środków własnych, kredytów inwestycyjnych, a także z innych źródeł.

Prowadzenie dialogu społecznego



Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wyływających 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.

7.2. Opis 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

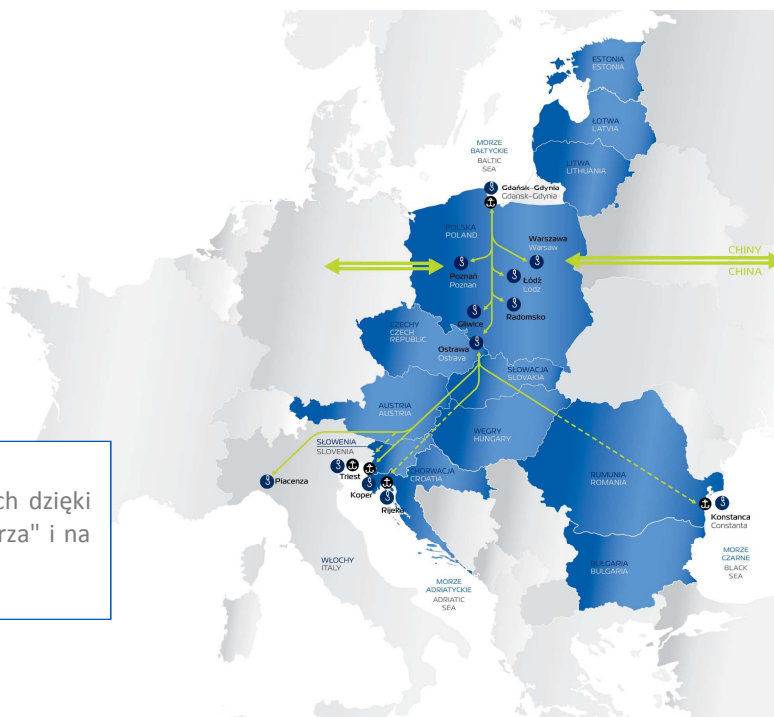
Strategia Grupy PKP CARGO, która została przyjęta w listopadzie 2018 r. i określiła wizję i misję Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023, a także długoterminowe i krótkookresowe cele strategiczne.

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 kolejowych przewozów towarowych i usług intermodalnych dającej pozycję dostawcy pierwszego wyboru.



PKP CARGO dąży do przygotowania konkurencyjnej oferty dla swoich partnerów biznesowych na terenie Polski i międzynarodowym, w tym na Nowym Jedwabnym Szlaku i w obszarze Trójmorza. Grupa PKP CARGO stara się wykorzystywać naturalne przewagi Polski, atuty, jakimi są szybki rozwój gospodarczy i przez to jej rosnąca pozycja międzynarodowa. Atutem przez wielu ekspertów uważanym za pierwszoplanowy jest położenie Polski na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków handlowych.

Osiągnięcie celów opiera się na realizacji 13 inicjatyw strategicznych uszeregowanych w trzech filarach:

Rysunek 32 Inicjatywy strategiczne

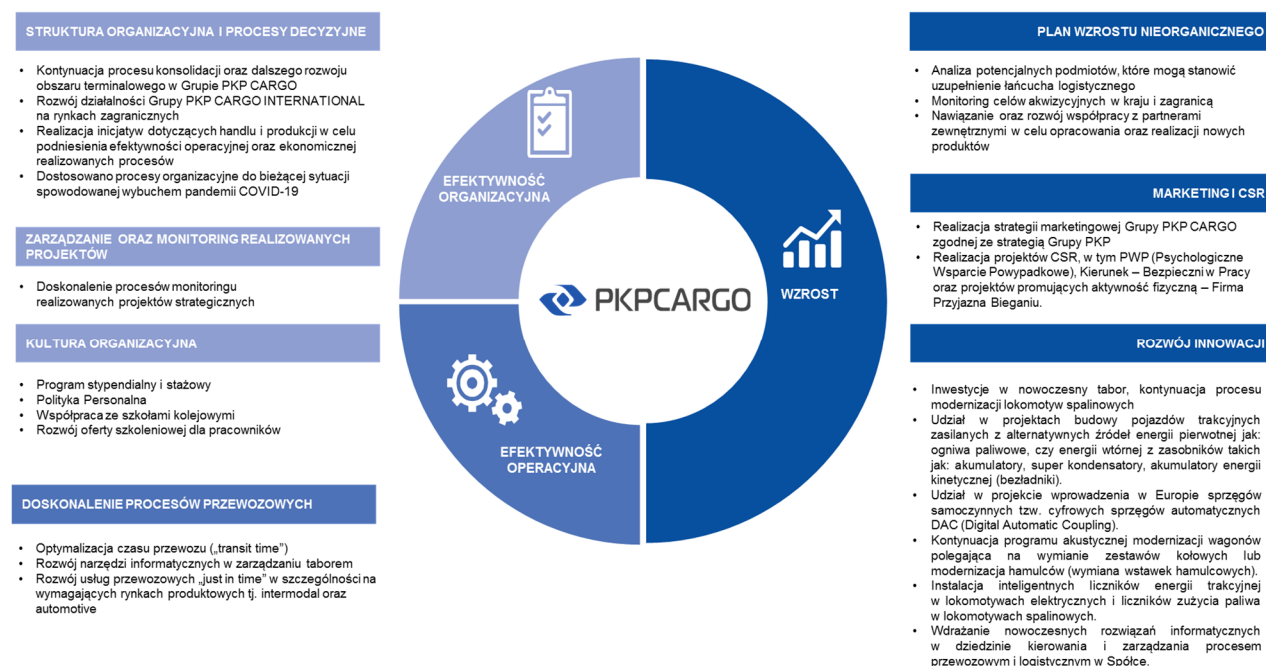
Wzrost	Efektywność operacyjna	Efektywność organizacyjna
1. Przyjęcie i realizacja planu wzrostu organicznego na rynku krajowym	7. Cyfryzacja i informatyzacja	11. Optymalizacja procesów decyzyjnych oraz dostosowanie struktury Grupy PKP Cargo
2. Przyjęcie i realizacja planu wzrostu nieorganicznego na rynku krajowym	8. Optymalizacja procesów przewozowych	12. Rozwój kultury organizacyjnej, kapitału ludzkiego oraz zarządzania opartego na celach (MBO)
3. Skoordinowanie ekspansji zagranicznej	9. Modernizacja i optymalizacja zasobów taborowych i procesów utrzymaniowych	13. Przyjęcie polityki zarządzania projektami oraz powołanie centralnej jednostki PMO
4. Dostosowanie oferty w celu integracji łańcucha dostaw do klienta	10. Optymalizacja zarządzania majątkiem	
5. Przyjęcie i realizacja planu działania dla obszaru marketing oraz CSR w koordynacji z Grupą PKP		
6. Rozwój innowacji		

Źródło: Opracowanie własne

W dotychczasowym okresie obowiązywania Strategii, działania podejmowane przez Grupę skupione były na konsekwentnej realizacji inicjatyw ze wszystkich trzech obszarów – wzrostu, efektywności operacyjnej i efektywności organizacyjnej. Grupa PKP CARGO w sposób ciągły poprawia efektywność procesów wykorzystania taboru i jego modernizacji oraz optymalizuje politykę gospodarowania majątkiem wszystkich spółek. Równie ważny jest wzrost efektywności organizacyjnej. Konsekwentne dostosowywanie struktury Grupy do realizowanych działań dokonuje się poprzez tworzenie wyspecjalizowanych dywizji (tabor, intermodal, terminale, serwis, rozwój działalności zagranicznej). Ponadto w Grupie optymalizowane są procesy decyzyjne, opracowana została polityka zarządzania projektami oraz bieżący monitoring.

Poniżej przedstawiono schemat działań realizowanych w ramach obowiązującej Strategii w 2021 roku:

Rysunek 33 Schemat działań zrealizowanych w ramach obowiązującej Strategii w 2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

8.1. Zmiany regulacji prawnych

Ustawa o ochronie osób zgłaszających naruszenia prawa- Dyrektywa o ochronie sygnalistów

Obecnie trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o ochronie osób zgłaszających naruszenia prawa, która ma za zadanie wdrożyć do krajowego porządku prawnego przepisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających przypadki naruszenia prawa Unii, zwana Dyrektywą o ochronie sygnalistów. Dyrektywa nakłada na przedsiębiorców obowiązek przyjęcia regulacji prawnych określających tryb zgłaszania naruszeń oraz wskazujących zakres ochrony osób zgłaszających ww. naruszenia (tzw. sygnalistów). Biorąc pod uwagę, iż procedura dot. zgłoszeń stanowi nowe rozwiązanie w polskim systemie prawnym, jej opracowanie będzie wymagało konsultacji ww. regulacji wewnętrznej z partnerami społecznymi oraz szeregu uzgodnień z właściwymi komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki, w szczególności z zakresu ochrony danych osobowych, kwestii pracowniczych, prawnych. Brak wdrożenia odpowiednich procedur w Spółce i podmiotach zależnych objęty jest sankcjami ustawowymi.

Dodatkowo w celu prawidłowego spełnienia wymogów prawnych przewidzianych zarówno w prawie europejskim jak i krajowym, w PKP CARGO S.A. Decyzją Nr 55 Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 16 listopada 2021 roku został powołany

Zespół ds. zgłaszania naruszeń prawa, którego zadaniem jest m.in. przygotowanie odpowiednich procedur wewnętrznych w zakresie dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa.

Zmiana ustawy o transporcie kolejowym - Ustawa z dnia 23 lipca 2021 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U.2021.1556)

Zmiany wprowadzane przepisami ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 roku (z wyjątkami) i dotyczą:

- przekształcenia ośrodków szkolenia i egzaminowania w ośrodki szkoleniowe;
- wprowadzenia jednolitego państwowego egzaminu na licencję maszynisty oraz na świadectwo maszynisty;
- wprowadzenia opłaty za egzaminowanie przez Prezesa UTK kandydatów na maszynistów, która nie może być wyższa niż równowartość połowy minimalnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, bez wypłat nagród z zysku w pierwszym kwartale roku poprzedniego;
- utworzenia rejestru egzaminatorów;
- utworzenia rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe (obowiązek przekazania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 3 stycznia 2023 r., danych o zatrudnionych maszynistach lub prowadzących pojazdy kolejowe);
- dodania do katalogu kar pieniężnych sankcji za nieprzekazanie danych do rejestru, nieterminowe ich przekazanie lub przekazanie danych nieprawdziwych.

Ustawy o podatkach dochodowych

Ustawa z dnia 29 października 2021 roku o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2105). Zmiany wprowadzone przepisami ustawy weszły w życie z dniem 1 stycznia 2022 roku (z wyjątkami) i dotyczą m. in.:

- podwyższenia kwoty wolnej od podatku;
- podwyższenia kwoty zmniejszającej miesięczne zaliczki podatkowe;
- podwyższenia progu podatkowego;
- likwidacji możliwości odliczenia składki zdrowotnej od podatku;
- wprowadzenia tzw. ulgi dla klasy średniej;
- wprowadzenie zwolnienia dla podatnika – aktywnego zawodowo emeryta;
- przepisów o cenach transferowych;
- złączenia reguł związanych z powstawaniem i funkcjonowaniem podatkowych grup kapitałowych (PGK);
- ryczałtu od dochodów spółek.

Uchwała Rady Giełdy Papierów Wartościowych nr 13/1834/2021 z dnia 29 marca 2021 roku

Uchwałą Nr 13/1834/2021 z dnia 29 marca 2021 roku Rada Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie przyjęła nowe zasady ładu korporacyjnego dla spółek notowanych na Głównym Rynku GPW – „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021”, które weszły w życie z dniem 1 lipca 2021 roku. W DPSN 2021 znalazły się zagadnienia z obszaru ESG, m. in. kwestie ochrony klimatu, zrównoważonego rozwoju, różnorodności w składzie organów spółek i równości wynagrodzeń.

W dniu 29 lipca 2021 roku PKP CARGO S.A. opublikowała Informację na temat stanu stosowania przez spółkę zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021.

Ponadto Spółka PKP CARGO na bieżąco monitoruje projekty związane z:

- ustawą o ochronie osób zgłaszających naruszenia prawa – mającej za zadanie wdrożyć do prawa polskiego przepisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających przypadki naruszenia prawa Unii, zwanej Dyrektywą o ochronie sygnalistów. Dyrektywa nakłada na przedsiębiorców obowiązek przyjęcia regulacji prawnych określających tryb zgłaszania naruszeń oraz wskazujących zakres ochrony osób zgłaszających ww. naruszenia (tzw. sygnalistów).
- ustawą o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw, mającej na celu wprowadzenie do polskiego prawa regulacji prawa holdingowego, rozszerzenia i przyznania nowych kompetencji radom nadzorczym oraz uzupełnienia dotychczasowych regulacji w zakresie praw i obowiązków przyznanych członkom organów spółek;
- ustawą o zmianie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, przewidującej wprowadzenie do ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nowej kategorii podmiotów ponoszących odpowiedzialność antymonopolową

tw. przedsiębiorców wywierających decydujący wpływ na innego przedsiębiorcę, który dopuścił się naruszenia przepisów - art. 6, art. 9 ustawy w związku z art. 6aa i art. 9a projektu;

- ustawą o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw przewidujący: możliwość kontroli stanu trzeźwości, jak i obecności środków działających podobnie do alkoholu w organizmach pracowników, osób zatrudnionych na innej podstawie niż stosunek pracy oraz osób prowadzących na własny rachunek działalność gospodarczą, w celu ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia pracodawcy; ii. uregulowania zasad pracy zdalnej.

8.2. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

8.2.1. 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.

8.2.2. 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.

8.2.3. Nabycie akcji własnych

W 2021 r. PKP CARGO S.A. nie przeprowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

8.2.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Akcje objęte przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach PGP 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.

8.2.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Zgodnie z wiedzą Spółki, stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające w okresie od dnia 24.11.2021 r., tj. dnia publikacji raportu za III kwartał 2021 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawia się następująco:

Tabela 26 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 24/11/2021	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 24/11/2021 [zł]
Włodysław Szczepkowski	0	0	0	0
Zenon Kozendra	46	46	2 300	2 300
Marek Olkiewicz	0	n/a	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z wiedzą Spółki, stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 24.11.2021 r., tj. dnia publikacji raportu za III kwartał 2021 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawia się następująco:

Tabela 27 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej		Wartość nominalna akcji	
	stan na dzień przekazania raportu	stan na dzień 24/11/2021	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 24/11/2021[zł]
Krzysztof Mamiński	0	0	0	0
Marcin Kowalczyk	0	-	0	-
Krzysztof Czarnota	70	70	3 500	3 500
Zofia Dzik	0	0	0	0
Dariusz Górski	0	0	0	0
Tadeusz Stachaczyński	0	0	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0	0	0
Jerzy Sośnierz	70	70	3 500	3 500
Paweł Sosnowski	0	0	0	0
Izabela Wojtyczka	0	0	0	0
Antoni Duda	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z wiedzą Spółki, osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31.12.2021 r. oraz na dzień przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO.

8.2.6. Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 28 czerwca 2021 roku, Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę Nr 6/2021 w sprawie niewypłacania dywidendy za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2020 roku.

8.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2021 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](#).

8.4. 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.

8.5. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

PKP CARGO S.A. i Szkoła Wyższa Wymiaru Sprawiedliwości podpisały w maju 2021 roku porozumienie o współpracy w obszarach działalności badawczo-eksperyckiej, szkoleniowo-dydaktycznej, edukacyjno-promocyjnej oraz wydawniczej. Zakres współpracy obejmuje udział PKP CARGO S.A. w przedsięwzięciach prowadzonych przez Szkołę Wyższą Wymiaru Sprawiedliwości (SWWS), takich jak inicjowanie oraz prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych w obszarze bezpieczeństwa publicznego i powszechnego, powoływanie zespołów zadaniowych do realizacji projektów badawczych oraz komercjalizacja wyników badań naukowych i prac rozwojowych oraz transferu wyników prac naukowych do gospodarki. Współpraca między PKP CARGO S.A. i SWWS zakłada także organizowanie konferencji i seminariów naukowych, doradztwo naukowo-badawcze, konsultacje techniczno-technologiczne i ekspertyzy, organizowanie szkoleń, kursów oraz wymianę wiedzy i doświadczeń.

8.6. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Zgodność z Taksonomią Unii Europejskiej („UE”)

Taksonomia UE jest systemem klasyfikacji ustanawiającym wykaz działalności gospodarczej zrównoważonej środowiskowo. Zadaniem Taksonomii jest ukierunkowanie inwestycji przedsiębiorstw z obszaru Unii Europejskiej w stronę bardziej zrównoważonych inwestycji, aby wspierać realizację celów energetycznych UE w horyzoncie 2030 roku. Taksonomia Unii Europejskiej dostarczyłaby firmom, inwestorom i decydentom odpowiednich definicji działalności zrównoważonej środowiskowo. W ten sposób taksonomia pomoże chronić firmy i inwestorów m.in. przed zjawiskiem „greenwashingu”.

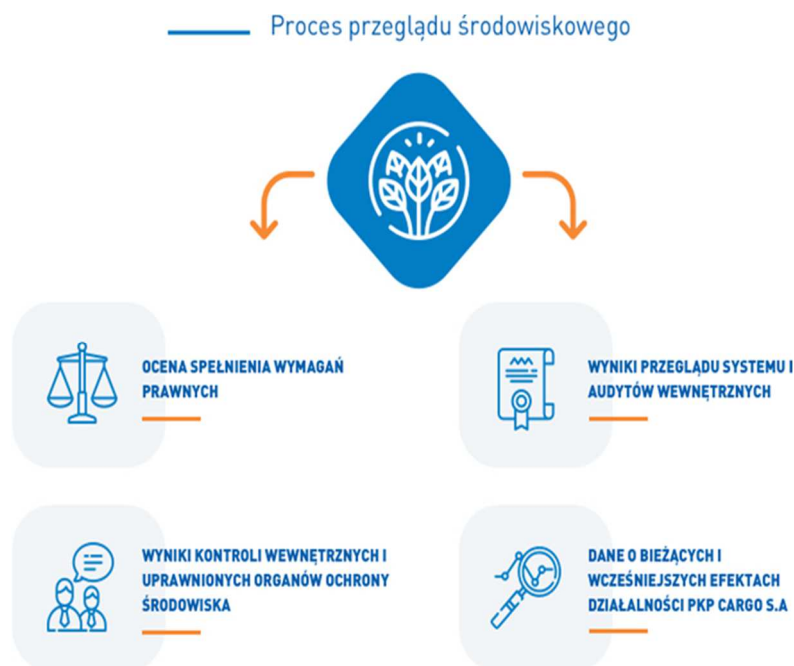
Zgodnie z art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje (Rozporządzenie 2020/852) oraz Rozporządzeniem Delegowanym Komisji UE 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. ustanawiającym techniczne kryteria kwalifikacji służące określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych (Techniczne kryteria kwalifikacji), a także w oparciu o rozporządzenie delegowane Komisji UE 2021/2178 z dnia 6 lipca 2021 r., uzupełniające rozporządzenie 2020/852 przez sprecyzowanie treści prezentacji informacji dotyczących zrównoważonej środowiskowo działalności gospodarczej, które mają być ujawniane przez przedsiębiorstwa podlegające art.19a lub 29a dyrektywy 2013/34/UE, oraz określenie metody spełnienia tego obowiązku ujawniania informacji (Rozporządzenie dotyczące ujawnień) - regulacje te dalej zwane Taksonomią - PKP CARGO S.A. ujawniło udział procentowy działalności gospodarczej kwalifikującej się oraz działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki Taksonomii w łącznym obrocie, nakładach inwestycyjnych i wydatkach operacyjnych oraz wymagane informacje jakościowe (kluczowe wskaźniki wyników, kluczowe wskaźniki).

Taksonomia ma na celu określenie systemu klasyfikacji działalności, który zapewni jasność, co do tego, która działalność kwalifikuje się jako zrównoważona, a która nie. Ustanowienie kryteriów dotyczących zrównoważonej środowiskowo działalności gospodarczej jest istotne z punktu widzenia celu Unii Europejskiej, którym jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju oraz przejście na bezpieczną, neutralną dla klimatu, odporną na zmiany klimatu i bardziej zasobooszczędną gospodarkę o obiegu zamkniętym.

Realizacja strategii w zakresie zagadnień środowiska naturalnego Spółki opiera się na dostosowaniu jej zasobów i organizacji do wymogów nowoczesnego rynku transportowego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, zgodnie z przyjętą polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania /ZSZ/: jakość, bhp, ochrona środowiska.

Polityka środowiskowa Spółki stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania firmą. Strategicznym celem odpowiedzialnego działania PKP CARGO S.A. w obszarze ochrony środowiska jest prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe. Spółka inwestuje zarówno w zakupy nowego taboru i modernizację taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru. Celem tych działań jest uzyskanie wysokich standardów utrzymania taboru oraz ochrona środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru.

W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzanego co roku) dokonywana jest ocena efektów działalności środowiskowej, formułowanie celów i zadań środowiskowych na lata następne wg kryteriów ustalanych na podstawie:



Spółka szczegółowo monitoruje aspekty środowiskowe ocenione jako znaczące. Celem monitorowania aspektów znaczących jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, lecz realizacja programu ochrony środowiska celem uzyskiwania poprawy wskaźników emisyjności (energochłonności). Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, Spółka minimalizuje oddziaływanie na środowisko w stosunku do prowadzonych działań.

Znaczące aspekty środowiskowe są związane z podstawową działalnością Spółki dotyczącą przewozu towarów oraz utrzymania i napraw taboru. Najważniejsze z nich to:

Ochrona klimatu



Transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla realizacji europejskich celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Kolejowy transport towarów to prawie 9 razy mniejsza emisja CO₂ niż towarowy transport drogowy. Kolej to najbardziej zdekarbonizowany, zmotoryzowany sposób podróżowania: emisje CO₂ z kolei stanowią mniej niż 3% emisji z całego transportu, mimo że przewożą one 17% transportu lądowego (wg. CER Factsheet Klimat 2018). Wszelkie działania prowadzące do rozwoju i wzrostu rynku kolejowego, skutkujące zwiększeniem udziału tego transportu w ogólnej puli prowadzonego transportu, zawsze przekładają się na efekt ekologiczny w postaci poprawy jakości powietrza i łagodzenia zmian klimatu. Dlatego też realizowane przez nas zadania, skupiają się na sukcesywnym unowocześnianiu i odmładzaniu naszego parku lokomotyw spalinowych i elektrycznych, co prowadzi do zmniejszania emisji szkodliwych gazów i pyłów do środowiska, pozwala na oszczędzanie paliw i energii oraz zmniejszania emitowanego do środowiska hałasu.

Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych w PKP CARGO S.A.

Emisję bezpośrednią PKP CARGO S.A. (zakres 1 emisji GHG), w swojej największej części wynikają z wykorzystywania w naszej działalności lokomotyw spalinowych oraz paliw kopalnych w kotłowniach. Należy zaznaczyć, że średnio tylko 10 % pracy przewozowej realizowanej przez naszą Spółkę odbywa się z udziałem trakcji spalinowej. Emisje bezpośrednie gazów cieplarnianych to obszar o znacznym potencjale redukcji emisji na który mamy bezpośredni wpływ.

Nasze plany na najbliższe lata obejmują sukcesywną rezygnację z wykorzystania zasobów nieodnawialnych jakimi są węgiel czy olej napędowy. Będzie to realizowane przez coraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz rezygnację z

eksploatacji lokomotyw spalinowych na rzecz paliwa wodorowego. Zmiany będą wprowadzane stopniowo, zgodnie z polityką klimatyczną jaka zostanie przyjęta przez PKP CARGO S.A.

Pośrednie emisje gazów cieplarnianych w PKP CARGO S.A.

Praca przewozowa PKP CARGO S.A. realizowana jest w ok. 90% trakcją elektryczną. Ze względu na wielkość świadczonych przez nas usług, zużycie energii, a tym samym emisje pośrednie gazów cieplarnianych (zakres 2 emisji GHG), są znaczące. Kolej elektryczna, po wyłączeniu przewozu paliw stałych, spełnia wymogi działalności wnoszącej znaczący wkład w łagodzenie zmian klimatu. Jeśli wykonany przez nas transport, zostałby obsługiwany przez transport drogowy, emisja gazów cieplarnianych byłaby prawie 9-krotnie wyższa.

Na wielkość śladu węglowego PKP CARGO S.A. emitowanego w wyniku eksploatacji lokomotyw elektrycznych, w największym stopniu wpływa struktura paliw i innych nośników energii pierwotnej, użytych przez dostawcę energii do wyprodukowania energii elektrycznej. Z tego powodu, w kwestii redukcji emisji pośredniej, jesteśmy zależni od czynników zewnętrznych. Jeśli producenci energii zwiększą wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, przełoży się to na znaczący spadek naszej emisji pośredniej. Nasze bezpośrednie działania, pozwalające na zmniejszanie emisji gazów cieplarnianych z zakupionej energii elektrycznej, będą skupiały się na poprawie efektywności energetycznej, realizowanej między innymi przez zakup nowoczesnych lokomotyw i modernizację posiadanego taboru.

Zakres pozostałych emisji pośrednich (zakres 3 emisji GHG), w działalności PKP CARGO S.A. wynika głównie z zagospodarowania odpadów, zakupu surowców oraz podróży służbowych naszych pracowników.

Nie spodziewamy się jego znaczącego udziału w całości naszych emisji gazów cieplarnianych. Z racji zapewnienia naszym pracownikom, dofinansowania do podróży koleją, znacząca część podróży służbowych odbywa się z wykorzystaniem pociągów. Ponadto z uwagi na ograniczenia związane z pandemią COVID - 19, większość szkoleń, spotkań, konferencji a nawet audytów i kontroli, odbywa się z wykorzystaniem technicznych środków komunikacji na odległość. Jest to trend, który będzie najprawdopodobniej podtrzymywany, ze względu na możliwości obniżenia kosztów delegacji pracowników.

PKP CARGO S.A. zleciła firmie zewnętrznej weryfikację dotychczasowego sposobu wyliczania śladu węglowego Spółki. Procesy wyliczania emisji gazów cieplarnianych we wszystkich 3 zakresach, zostaną formalnie przyjęte w 2022 roku.

Ochrona przed szkodami w środowisku



Spółka PKP CARGO S.A. jest kolejowym przewoźnikiem towarów. Szczególnemu monitorowaniu podlega przewóz materiałów niebezpiecznych, który w przypadku wypadków, może spowodować znaczne szkody w środowisku. W ciągu ostatnich lat Spółka nie odnotowała zdarzeń związanych z nieprawidłowym przewozem towarów niebezpiecznych, w wyniku których wystąpiły szkody w środowisku. Mamy świadomość ewentualnych kosztów przywracania środowiska do wymaganych standardów i dlatego w sposób ciągły nadzorujemy jakość bezpieczeństwa naszych przewozów. Proces ten jest wspierany przez doskonalenie diagnostyki i przeglądów taboru, poprzez przeznaczenie na ten cel znaczących środków finansowych, w tym na: zakup sprzętu diagnostycznego, naprawczego, wyposażenia warsztatowego do diagnostyki i napraw lokomotyw i wagonów oraz zakupy nowego taboru i modernizację wagonów.

W kwestii eksploatacji obiektów stacjonarnych, aby zapobiegać ewentualnym szkodom w środowisku, PKP CARGO S.A. wyłączyła z eksploatacji wszystkie stacje paliw ze zbiornikami jednopłaszczowymi i wybudowała nowoczesne, kontenerowe stacje paliw. Z użytkowania wycofano także stare, jednopłaszczowe zbiorniki na olej przepracowany. Zastąpiono je nowoczesnymi instalacjami wymuszonego spustu oleju przepracowanego, z sygnalizatorami nieszczelności. W przypadku powstania przecieku, akustyczny sygnał alarmowy, pozwala na szybkie reagowanie, sprawdzenie zbiornika i usunięcie ewentualnego wycieku.

Ochrona wód



PKP CARGO S.A. zużywa wodę na cele socjalno-bytowe oraz technologiczne (mycie hal, taboru itp.). Zakłady Spółki w ogromnej większości zakupują wodę od przedsiębiorstw wodociągowych. Eksploatujemy także 4 własne studnie poboru wody i jedno ujęcie wód powierzchniowych. Zużycie wody w PKP CARGO S.A., w stosunku do wielkości zatrudnienia, nie przekracza dopuszczalnych norm. Na kolejne lata zaplanowano sukcesywne inwestycje związane z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej. Pozwoli to na pełne uregulowanie stanu prawnego w zakresie ochrony środowiska i obniżenie opłat za korzystanie z usług wodnych. Spółka prowadzi bieżące przeglądy funkcjonowania sieci wodno-kanalizacyjnej, w tym czyszczenie separatorów substancji ropopochodnych oraz wymagane badania parametrów odprowadzanych ścieków.

Ochrona środowiska przed skutkami wytwarzania odpadów



Wykonywanie kolejowych usług transportowych wymaga poddawania eksploatowanego taboru regularnym przeglądom, naprawom, modernizacjom oraz kasacji lokomotyw i wagonów nie nadających się do dalszej eksploatacji. Wiąże się to z powstawaniem znacznych ilości odpadów. Ze względu na ich ilość (tysiące ton rocznie) i różnorodność (możliwość wytworzenia ponad setki różnych odpadów), Spółka wdrożyła środki służące prawidłowemu gospodarowaniu odpadami, zgodnie z obowiązującą hierarchią postępowania z odpadami.

W poszczególnych Zakładach funkcjonują wewnętrzne regulaminy gospodarowania odpadami przemysłowymi i komunalnymi. Dzięki stworzeniu wewnętrznego systemu gospodarowania odpadami nastąpiło przypisanie odpowiedzialności poszczególnym grupom pracowników na kolejnych etapach gospodarowania odpadem, minimalizujące ryzyko prowadzenia działalności bez wymaganych decyzji, gromadzenia odpadów w nieprzeznaczonym na ten cel miejscu czy przekazania ich nieuprawnionemu podmiotowi. Adekwatnie do potrzeb występujemy o zmianę lub wydanie nowych decyzji dotyczących gospodarki odpadami oraz aktualizujemy wewnętrzne regulaminy gospodarki odpadami. Z racji wykonywania napraw lokomotyw i wagonów, duża część naszych odpadów to odpady metali, które kierowane są do recyklingu.

Działania organizacyjne w kontekście Polityki Środowiskowej Spółki i ochrony klimatu.



PKP CARGO S.A. prowadzi działalność na terenie całego kraju, jak również poza jego granicami. Zużycie materiałów, paliw i energii podczas prowadzonych prac, powoduje szerokie oddziaływanie na środowisko. Aby uniknąć jakichkolwiek naruszeń w zakresie ochrony środowiska i zminimalizować ryzyko nałożenia sankcji na spółki należące do Grupy, niezbędny jest ciągły nadzór i kontrola sposobu prowadzenia działań. W osiągnięciu zgodności działań z obowiązującymi przepisami, zaangażowana jest wykwalifikowana kadra prowadząca sprawy ochrony środowiska, dysponująca narzędziami w postaci oprogramowania stanowiącego aktualizowaną bazę danych o zakresie korzystania ze środowiska. Pracownicy posiadają dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji, uczestniczą w specjalistycznych szkoleniach. Z dedykowanych szkoleń mogą korzystać także pozostali pracownicy, odpowiedzialni za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów czy nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami. W związku z dynamicznymi zmianami w polityce klimatycznej, na zlecenie PKP CARGO S.A. firma zewnętrzna przeprowadziła dla pracowników i kadry kierującej szkolenie pn. Klimat i ślad węglowy w transporcie kolejowym. Zlecono także przygotowanie narzędzia do wyliczania śladu węglowego Spółki, które po weryfikacji, zostanie formalnie przyjęte do stosowania w Spółce.

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

Z roku na rok PKP CARGO S.A. konsekwentnie realizuje programy społeczne i wspiera działania z zakresu sponsoringu w wybranych obszarach:

- branży TSL;
- nauki i edukacji, w tym szkolnictwa branżowego;
- bezpieczeństwa w ruchu kolejowym;
- aktywności sportowej z uwzględnieniem pracowników Grupy PKP CARGO;

- edukacji w zakresie budowania świadomości społecznej dotyczącej transportu kolejowego, zarówno współczesnego jak i jego historii.

Wsparcie charytatywne koncentruje się również na ochronie środowiska i ekologii (w tym wsparciu inicjatyw z zakresu ekologii transportu). W 2021 roku PKP CARGO S.A. w ramach transparentnej polityki zrealizowała program darowizn dla pracowników, emerytów i ich rodzin, pozostających w trudnej sytuacji życiowej.

Do działań sponsoringowych w 2021 roku można zaliczyć m.in. wsparcie 32 Wyścigu Kolarskiego „Solidarności” i Olimpijczyków, w którym partycypowały organizacje związkowe, będące jednymi z interesariuszy PKP CARGO. Ze względu na trwającą pandemię w 2021 roku spółka PKP CARGO oraz inne spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO znacznie ograniczyły działania w zakresie sponsoringu, w stosunku do lat poprzednich.

8.8. Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń

8.8.1. 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 Spółka Akcyjna (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 – ponad 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 premiowy 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 2021 r. ok. 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).

Pracownikom wynagradzanym na podstawie Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. może być przyznana w zależności od zajmowanego stanowiska: kwartalna premia uznaniowa, uwarunkowana osiągnięciem odpowiedniego stopnia realizacji celów biznesowych Spółki lub premia roczna na podstawie Programu Zarządzania przez Cele w PKP CARGO S.A., w przypadku uruchomienia Programu w danym roku.

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 Kolejjarza, dodatkowe urlopy, przysługujące pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

W przypadkach uzasadnionych szczególnym interesem Spółki, w tym przede wszystkim w przypadkach, gdy pracownicy mają dostęp do szczególnie istotnych informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa lub informacji, których ujawnienie może narazić PKP CARGO S.A. na szkodę mogą być objęci zakazem prowadzenia działalności konkurencyjnej 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. lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO. 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.

W 2019 r. wprowadzona została Polityka Personalna PKP CARGO S.A., która 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 podkreśliła 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. W listopadzie 2020 roku sygnatariuszy ZUZP rozpoczęli prace nad wprowadzeniem zmian do ZUZP. Uczestnicy rokowań wspólnie wypracowują rozwiązania zmierzające do uproszczenia zasad wynagradzania, ze szczególnym uwzględnieniem ich motywacyjnego charakteru oraz zwiększenia efektywności organizacji pracy.

Prace nad zmianami ZUZP są prowadzone we wszystkich obszarach objętych jego postanowieniami, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień związanych z czasem pracy i miejscem wykonywania pracy, zasadami wynagradzania oraz dodatkowymi uprawnieniami i świadczeniami pracowniczymi. Strony ZUZP w koncyliacyjny sposób dążą do wprowadzenia zmian do ZUZP, korzystnych zarówno dla Spółki jak i pracowników, w formie protokołu dodatkowego jednogłośnie przyjętego przez wszystkich jego sygnatariuszy.

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 oraz gazetki firmowej dystrybuowanej w wersji elektronicznej. 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 oraz przystąpienia do atrakcyjnego kosztowo grupowego ubezpieczenia. 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.

8.8.2. Warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

Zgodnie z „Zasadami wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.” oraz „Polityką wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, Członkowie Zarządu zatrudnieni są na podstawie umowy o świadczenie

usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji. Podstawowe warunki umów 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.

Członkom Zarządu przysługuje prawo do przerwy w wykonywaniu usług – na podstawie decyzji własnej, w tym wskutek choroby, nie powodującej obniżenia wynagrodzenia podstawowego członka Zarządu, w wymiarze nieprzekraczającym 24 dni kalendarzowych w danym roku obrotowym Spółki. W przypadku świadczenia usług przez okres krótszy niż rok obrotowy, przerwa przysługuje proporcjonalnie do okresu świadczenia usług. W przypadku nieskorzystania przez członka Zarządu w całości lub w części z uprawnienia, o którym mowa w zdaniach poprzednich w danym roku obrotowym Spółki, członek Zarządu traci to uprawnienie i nie ma prawa żądania wypłaty przez Spółkę jakiegokolwiek świadczenia pieniężnego, odszkodowania lub innego świadczenia o podobnym charakterze. Rejestr przerw w wykonywaniu Umowy prowadzi biuro właściwe do obsługi Rady Nadzorczej/Zarządu Spółki.

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.

Wynagrodzenie Podstawowe obejmuje również wynagrodzenie za przeniesienie na Spółkę wszelkich majątkowych praw autorskich do utworów stworzonych przez Członka Zarządu oraz praw własności przemysłowej do wynalazków, wzorów użytkowych, wzorów przemysłowych, opracowania znaku towarowego lub topografii układu scalonego dokonanych w wyniku wykonywania obowiązków Członka Zarządu.

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.

Kryteria przyznania premii są ustalane w sposób zapewniający zrównoważoną motywację do realizacji przez poszczególnych Członków Zarządu celów i strategii Spółki oraz Grupy PKP CARGO, przy uwzględnieniu interesu Spółki, oraz powinny obejmować przyczynianie się Spółki do ochrony środowiska. Warunkiem nabycia przez Członka Zarządu prawa do Premii za dany rok obrotowy jest podjęcie przez Walne Zgromadzenie: uchwały zatwierdzającej sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki za rok obrotowy, za który ustalana jest Premia; uchwały zatwierdzającej sprawozdanie finansowe Spółki za rok obrotowy, za który ustalana jest Premia; uchwały udzielającej absolutorium z wykonywania przez Członka Zarządu obowiązków za rok obrotowy, za który ustalana jest Premia.

Premia wypłacana jest na podstawie uchwały Rady Nadzorczej o przyznaniu Premii danemu Członkowi Zarządu za dany rok obrotowy. Premia, której przyznanie lub wysokość podlega ocenie Rady Nadzorczej, jest każdorazowo ustalana i rozliczana na podstawie uchwały Rady Nadzorczej. Wysokość Premii nie może przekroczyć 50% Wynagrodzenia Podstawowego należnego Członkowi Zarządu w roku obrotowym, za który należna jest Premia. Premia płatna jest proporcjonalnie do okresu pełnienia funkcji w danym roku obrotowym.

Członkowie Zarządu są uprawnieni do innych świadczeń pieniężnych lub niepieniężnych, w szczególności takich jak: zwrot kosztów poniesionych w związku z odbywaniem podróży podejmowanych w interesie PKP CARGO S.A. lub Grupy Kapitałowej PKP CARGO; zwrot kosztów poniesionych w związku z uczestnictwem w konferencjach, seminariach, spotkaniach lub szkoleniach o ile udział Zarządzającego w nich jest konieczny lub uzasadniony realizacją zobowiązań; zwrot uzasadnionych kosztów poniesionych w związku z reprezentowaniem PKP CARGO S.A. w zakresie niezbędnym do należytego świadczenia usług na rzecz PKP CARGO S.A.; zwrot kosztów pomocy prawnej związanej z dochodzeniem lub obroną praw Członka Zarządu w przypadku zaistnienia sporu z osobą trzecią związanego z wykonywaniem obowiązków; zwrot kosztów pomocy prawnej następującej w ramach zawartej przez PKP CARGO S.A. umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób pełniących określone funkcje w PKP CARGO S.A. w przypadku zawarcia takiej umowy przez PKP CARGO S.A.; korzystanie z urządzeń technicznych oraz zasobów stanowiących mienie PKP CARGO S.A. w tym przenośnego komputera osobistego z bezprzewodowym dostępem do sieci Internet, środków łączności, w tym telefonu komórkowego oraz telefonu stacjonarnego, a także samochodu służbowego w celu należytego wykonywania obowiązków.

Pełnienie funkcji w Zarządzie stanowi główny obszar aktywności zawodowej Członka Zarządu. Dopuszcza się możliwość dodatkowego zaangażowania Członka Zarządu w działalność organów zarządzających i nadzorczych w podmiotach należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO, jednakże bez prawa pobierania z tego tytułu dodatkowego wynagrodzenia. Zasiadanie Członków Zarządu w zarządach lub radach nadzorczych spółek spoza Grupy PKP CARGO wymaga zgody Rady Nadzorczej. W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2021 r.

Tabela 28 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2021 r. (zł)

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie	Premia	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Obecni członkowie Zarządu						
Władysław Szczepkowski	118 400	0	0	1 440	0	119 840
Zenon Kozendra	516 000	344 000	0	15 336	0	875 336
Byli członkowie Zarządu						
Czesław Warszewicz	460 800	110 462	240 000	2 476	0	813 739
Leszek Borowiec	412 800	98 955	215 000	1 546	90 308	899 023
Witold Bawor	412 800	168 474	215 000	12 441	90 308	899 023
Fingas Grzegorz	0	344 000	0	5 160	0	349 160
Piotr Wasaty	412 800	0	215 000	2 370	12 624	642 794

Źródło: Opracowanie własne

Rada Nadzorcza

Zgodnie z „Zasadami wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.” oraz „Polityką wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (dotyczy to samej formy powoływania na członka Rady Nadzorczej; członkowie Rady Nadzorczej – przedstawiciele pracowników mogą być pracownikami Spółki).

Wysokość wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie. Wynagrodzenie miesięczne Członka Rady Nadzorczej pełniącego funkcję Przewodniczącego 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, który wynosi 2,75, z zastrzeżeniem, że przy wyliczaniu miesięcznego wynagrodzenia Przewodniczącego Rady Nadzorczej należy uwzględnić 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.

Wynagrodzenie miesięczne Członka Rady Nadzorczej niepełniącego funkcji Przewodniczącego 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, który wynosi 2,37, z zastrzeżeniem, że przy wyliczaniu miesięcznego wynagrodzenia Członka Rady Nadzorczej należy uwzględnić 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.

Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie jest warunkowane wynikami działalności Spółki, opcjami i innymi instrumentami finansowymi, ani jakimkolwiek zmiennym składnikiem chyba że Walne Zgromadzenie podejmie uchwałę w sprawie przyznania Członkowi Rady Nadzorczej wynagrodzenia w formie prawa udziału w zysku Spółki za dany rok obrotowy, przeznaczonego do podziału między akcjonariuszy Spółki, zgodnie z art. 347 § 1 Kodeksu spółek handlowych. Zasadą jest, że wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej powinno być adekwatne do powierzonego zakresu działań i pełnionych funkcji, np. pracy w komitetach Rady Nadzorczej. Dodatkowo Członkom Rady Nadzorczej może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Rady Nadzorczej. W przypadku gdy powołanie lub odwołanie Członka Rady Nadzorczej następuje w trakcie trwania miesiąca kalendarzowego należne wynagrodzenie obliczane jest proporcjonalnie do liczby dni pełnienia funkcji w Radzie Nadzorczej; postanowienia powyższe stosuje się odpowiednio do innych przypadków wygaśnięcia mandatu Członka Rady Nadzorczej.

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 2021 r.

Tabela 29 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2021 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
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Mirosław Antonowicz	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	126 246	132 724	0
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	126 741	0	0
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	127 122	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	0	0	0
Marcin Kowalczyk	Członek Rady Nadzorczej	122 276		
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	125 400	0	0
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	127 988	154 013	0
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	128 005	92 021	0
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	101 151	0	0
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	126 160	0	0

Źródło: Opracowanie własne

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 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.

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.

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

W 2021 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

8.8.4. 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.” pozwoliła podnieść wartość Spółki z punktu widzenia akcjonariuszy w następujących aspektach: zaimplementowanie wewnętrznych regulacji opisujących zasady wynagradzania Członków Zarządu i Rady Nadzorczej zapewnia zgodność z obowiązującymi przepisami prawa oraz ze standardami spółki notowanej na GPW, określenie zasad wynagradzania Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz zasad przyznawania innych świadczeń zapewnia realizację założonej strategii biznesowej PKP CARGO S.A. przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa i stabilności Spółki, przyjęcie regulacji 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. Przyjęte w Spółce regulacje określają w szczególności przejrzystą formę, strukturę i sposób ustalania wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej oraz innych świadczeń, co pozwala na ograniczenie ryzyka związanego z niestabilnymi zasadami wynagradzania kluczowego personelu, w odniesieniu do wynagrodzenia i świadczeń pozapłacowych Spółka, stosując Politykę, zwraca uwagę na zapewnienie równego traktowania niezależnie od wieku, rasy, kultury, płci, niepełnosprawności, orientacji seksualnej, religii, narodowości, przekonań lub poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego, wyznania i stanu cywilnego.

8.9. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.9.1. Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

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

- Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. 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. 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 została zawarta w dniu 5 lipca 2021 roku i obejmuje:

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

Wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, wypłacone lub należne za rok obrotowy wynosi (netto PLN):

Tabela 30 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2021	Rok zakończony 31/12/2020
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	138 240	200 350
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	0	138 500
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	108 630	131 650
Pozostałe usługi	0	0
Razem	246 870	470 500

Źródło: Opracowanie własne

8.9.2. Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 roku 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 oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757) („Rozporządzenie”).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 roku 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 2021 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2021 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

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

Nie występują.

8.9.4. Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Opis istotnych pozycji pozabilansowych ujawniono w Nocie 7.2 i 7.3 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku.

9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

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

Spółka podlega zasadom ładu korporacyjnego zawartego w dokumencie „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021” (dalej: „Dobre Praktyki 2021”), przyjętym Uchwałą Nr 13/1834/2021 Rady Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie z dnia 29 marca 2021 r. „Dobre Praktyki 2021” obowiązują od 1 lipca 2021 r. Do 30 czerwca 2021 r. Spółka stosowała zasady przewidziane w Dobrych Praktykach spółek notowanych na GPW 2016. Tekst dokumentu dostępny jest na stronie GPW <https://www.gpw.pl/dobre-praktyki2021>

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

Spółka dokłada wszelkich starań aby zasady zawarte w zbiorze Dobrych Praktyk 2021 były realizowane. W dniu 29 lipca 2021 r. opublikowany został raport informujący o stanie stosowania przez Spółkę zasad zawartych w Dobrych Praktykach 2021 (dostępny m.in. na stronie internetowej w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład korporacyjny/Zasady dobrych praktyk pod adresem: <https://www.pkpcargo.com/pl/relacje-inwestorskie/%C5%82ad-korporacyjny/zasady-dobrych-praktyk/>

Spółka stosuje zasady zawarte w **Dobrych Praktykach 2021** z wyłączeniem następujących zasad: 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.

Wyjaśnienia: 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.

Wyjaśnienia: 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.

Wyjaśnienia: 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.

Wyjaśnienia: 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.

Wyjaśnienia: 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.

Wyjaśnienia: Spółka zamierza zaproponować Walnemu Zgromadzeniu przyjęcie postanowień, które umożliwiałyby 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.

Wyjaśnienia: 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.

Wyjaśnienia: 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.

16 listopada 2021 r. Spółka opublikowała raport o incydentalnym naruszeniu zasady 1.6.

Wyjaśnienia: Z uwagi na trwające postępowanie kwalifikacyjne na stanowiska: Prezesa Zarządu, Członka Zarządu ds. Handlowych, Członka Zarządu ds. Finansowych oraz Członka Zarządu ds. Operacyjnych, została podjęta decyzja o odstąpieniu od organizacji konferencji poświęconej wynikom finansowym Grupy PKP CARGO za okres 9 miesięcy 2021 r. W ciągu ostatnich 2 lat nie miały miejsca przypadki incydentalnego naruszenia zasady.

9.3. Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

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

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych w oparciu o MSSF UE przygotowane 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

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 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

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

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

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

9.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2021 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 832 083	15,25%	6 832 083	15,25%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 832 269	46,52%	20 832 269	46,52%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2021 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 832 083	15,25%	6 832 083	15,25%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 832 269	46,52%	20 832 269	46,52%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania Raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	5 788 024	12,92%	5 788 024	12,92%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	21 876 328	48,85%	21 876 328	48,85%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. na dzień przekazania niniejszego raportu przedstawia poniższa tabela:

Tabela 34 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

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.

9.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne

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

9.6. Wykonywanie 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. Zgodnie z Kodeksem spółek handlowych Akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest członek Zarządu, członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki lub spółdzielni zależnej Spółki, pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

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

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

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki, jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 1 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane zgodnie z zasadami opisanymi poniżej.

Akcjonariusze, których głosy podlegają kumulacji i redukcji, są łącznie zwani „Zgrupowaniem”. Kumulacja głosów polega na zsumowaniu głosów, którymi dysponują poszczególni akcjonariusze wchodzący w skład Zgrupowania. Redukcja głosów polega na pomniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce przysługujących na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszom wchodzącym w skład Zgrupowania. Redukcji głosów dokonuje się według następujących zasad:

- dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
- oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia.

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

9.7. 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 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% 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 powyższymi, nie występują inne ustawowe ograniczania 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 „Menedżerami 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.

9.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających

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.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu, o ile Rada Nadzorcza nie zdecyduje inaczej, przygotowuje, organizuje i przeprowadza profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Rada Nadzorcza dokonuje również wyboru jednego Członka Zarządu spośród kandydatów przedstawionych przez pracowników Spółki. Kandydat powinien posiadać wyższe wykształcenie, co najmniej 5-letni staż pracy w Grupie Kapitałowej PKP oraz być niekarany. Członek Zarządu nie może jednocześnie pełnić funkcji z wyboru w zakładowej organizacji związkowej lub zakładowej organizacji związkowej spółki z grupy kapitałowej. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników w Zarządzie przyjmuje Rada Nadzorcza. Niepowołanie przedstawiciela pracowników do Zarządu nie stanowi przeszkody dla powołania Zarządu i skutecznego podejmowania przez niego uchwał. Przyznanie pracownikom Spółki uprawnienia, o którym mowa w zdaniu pierwszym powyżej nastąpiło w związku z art. 4 ust. 4 Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP oraz postanowieniami Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia. Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego. Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

9.9. 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 50% głosów plus 1 głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie i ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawomocnieniu 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.

9.10. 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, 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.

9.11. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów

ZARZĄD

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

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

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 Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

W dniu 19 stycznia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 12/2022 czasowo powierzył nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki:

1. Panu Władysławowi Szczepkowskiemu – delegowanemu przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgodnie z uchwałą z dnia 13 stycznia 2022 roku, nr 7/VII/2022 do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A., należącymi do zakresu kompetencji:

- 1) Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.,
- 2) Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.,

oraz czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. do dnia 02 lutego 2022 r.

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

- 1) Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi Centrali PKP CARGO S.A.,
- 2) Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A.,
- 3) Biurem 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 Spółki. 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, 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 Spółki 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 Spółki 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 członka Zarządu. W myśl § 14 ust. 10 Statutu Spółki członek Zarządu musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U.2016 poz. 2259 ze zm.).

Postępowanie rekrutacyjne na stanowisko członka Zarządu przeprowadzane jest na podstawie:

- Statutu PKP CARGO S.A.;
- Regulaminu powoływania członków Zarządu Spółki 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.

Zmiany Regulaminu powoływania członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. wymaga zgody co najmniej jednego członka Rady Nadzorczej spełniającego kryteria niezależności i powołanego na zasadach wskazanych w § 20 i 21 Statutu PKP CARGO S.A.

Tabela 35 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	18.10.2021 r. 13.01.2022 r.	13.01.2022 r. na okres nie dłuższy niż trzy miesiące
Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	18.10.2021 r.
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	18.10.2021 r.
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	18.10.2021 r.
Piotr Wasaty	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.09.2020 r.	18.10.2021 r.

Źródło: Opracowanie własne

Z zastrzeżeniem wynikającym z Uchwały Nr 12/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 19 stycznia 2022 roku, 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.

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

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

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 gospodarowania nieruchomościami i administracją, zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi w określonym zakresie.

WŁADYSŁAW SZCZEPKOWSKI

p.o. PREZES ZARZĄDU



Pan Władysław Szczepkowski jest absolwentem Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa.

W latach 1992-2005 związany z sektorem bankowym, gdzie zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw.

W latach 2010-2016 pracował w spółkach Grupy Kapitałowej PGNiG. Posiada wieloletnie doświadczenie w branży kolejowej, zajmując stanowisko Dyrektora do Spraw Korporacyjnych w Przewozy Regionalne sp. z o.o. a w 2017 roku Dyrektora - Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. do spraw strategii i organizacji Grupy PKP.

W kwietniu 2017 roku objął stanowisko Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Od października 2021 roku oddelegowany p.o. Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.

MAREK OLKIEWICZ

CZŁONEK ZARZĄDU DS. OPERACYJNYCH



Pan Marek Olkiewicz jest absolwentem Politechniki Warszawskiej i Politechniki Częstochowskiej oraz studiów podyplomowych MBA, DBA oraz LL.M. Posiada trzydziestoletnie doświadczenie zawodowe w branży kolejowej, w tym piętnastoletnie na stanowiskach związanych z zarządzaniem. Przed objęciem w dniu 3 lutego 2022 roku funkcji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. pracował m.in. w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako Wiceprezes - Dyktor ds. eksploatacji, Zastępca Dyrektora oraz Dyktor Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi, jak również pełnił funkcję Członka Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych PKP i zasiadał 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. Koordynował prace Rady Przewoźników i pracował

m.in. przy projekcie stworzenia możliwości przewozów towarowych pociągami intermodalnymi z prędkością 120 km/h oraz uczestniczył w pracach zespołu powołanego na szczeblu ministerialnym w zakresie usprawnienia organizacji wywozu kruszyw oraz transportu węgla w Polsce. Był także odpowiedzialny za organizowanie poprawy efektywności obsługi przejść granicznych w celu zwiększenia ich wykorzystania w transporcie kolejowym. Pan Marek Olkiewicz był wielokrotnie nagradzany m.in.: Odznaką Honorową „Zasłużony dla Kolejnictwa”, „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej”, „Zasłużony dla PKP PLK S.A.”.

ZENON KOZENDRA

CZŁONEK ZARZĄDU PRZEDSTAWICIEL PRACOWNIKÓW



Pan Zenon Kozendra - obecnie Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A. i Wiceprzewodniczący Rady Głównej Związku Pracodawców Kolejowych. Posiada kilkudziesięcioletnie doświadczenie w branży kolejowej, m.in. na stanowiskach związanych z zarządzaniem - kilkakrotnie pełnił funkcje Przedstawiciela Pracowników w Zarządzie i Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. Od początku kariery zawodowej koncentruje się na obszarach związanych z reprezentowaniem pracowników. Absolwent Wyższej Szkoły Administracji w Kielcach oraz studiów podyplomowych na kierunku Zarządzanie w Akademii im. L. Koźmińskiego w Warszawie. W latach 2001-2005 był Członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., reprezentując pracowników. Od grudnia 2005 do czerwca 2008

pełnił funkcję Członka Zarządu PKP CARGO S.A. ds. pracowniczych i administracyjnych. W kolejnych latach Pełnomocnik Zarządu PKP CARGO S.A. ds. Strategii Personalnej oraz Przedstawiciel Pracowników w Radzie Nadzorczej PKP S.A. Od 2006 do 2009 r. zasiadał w Zarządzie Związku Pracodawców Kolejowych w Polsce. Propagator partnerskiego zarządzania - najlepszymi praktykami dzielił się m.in. na Kongresie Kadry, Kongresie Managera, Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach. Inicjator wdrożenia w PKP CARGO idei CSR – biznesu społecznie odpowiedzialnego. Nadzorowane przez niego inicjatywy z zakresu praktyk pracowniczych i CSR w ciągu dekady zyskały uznanie i były doceniane w prestiżowych konkursach, m.in. pod patronatem Ministerstwa Gospodarki.

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 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 (z późn. zm.) należy m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. 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. 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 został przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1804/VI/2019 w dniu 21 stycznia 2019 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 roku 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 2016, będących załącznikiem do Uchwały Nr 26/1413/2015 Rady Giełdy z dnia 13 października 2015 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 36 Skład Rady Nadzorczej na dzień przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Marcin Kowalczyk	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
		18.10.2021 r.	

13.01.2022 r.

(delegowany do czasowego
wykonywania obowiązków
Prezesa Zarządu)

13.01.2022 r.

na okres nie dłuższy niż trzy
miesiące

Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Krzysztof Mamiński – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Mamiński z koleją związany jest od prawie 40 lat. Jest absolwentem Uniwersytetu Szczecińskiego, gdzie uzyskał tytuł magistra ekonomii. Ukończył również studia podyplomowe w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego na kierunku europejski model zarządzania.

Pracę na kolei rozpoczął w 1980 r., w Ośrodku Informatyki CDOKP w Warszawie. Od 1990 r. był członkiem Komisji Krajowej "Solidarności", pełnił m.in. funkcję przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność" i przewodniczącego Sekretariatu Transportowców związku. W latach 1998-2002 zasiadał w zarządzie Polskich Kolei Państwowych, odpowiadając za restrukturyzację i sprawy pracownicze. Od 2001 do 2012 r. był Prezesem Związku Pracodawców Kolejowych, a od 2002 do 2012 spółki zależnej PKP – Natura Tour sp. z o.o. W latach 2012-2013 był Pełnomocnikiem Zarządu PKP S.A. ds. Dialogu Społecznego w Grupie PKP, a przez następne trzy lata – prezesem przedsiębiorstwa z Grupy PKP CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o. W roku 2006 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., a w latach 2006 – 2013 był członkiem Rady Nadzorczej WARS S.A. Od kwietnia 2016 r. pełnił funkcję Prezesa Zarządu Przewozów Regionalnych sp. z o.o., a od marca 2017 r. piastuje stanowisko Prezesa Zarządu PKP S.A. Od 26 października 2017 r. do 25 marca 2018 r. pełnił obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Marcin Kowalczyk – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Marcin Kowalczyk jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie. Ukończył studia podyplomowe na Akademii Obrony Narodowej w Warszawie. Posiada dyplom MBA Wyższej Szkoły Menadżerskiej w Warszawie.

Karierę zawodową rozpoczął jako asystent w gabinecie politycznym Ministra Obrony Narodowej i Pełnomocnik do Spraw Ochrony Informacji Niejawnych w Kancelarii Prezydenta RP. Pełnił również funkcję Zastępcy Prezesa Agencji Mienia Wojskowego, zasiadał w Radzie Nadzorczej AMW. Pracował na stanowisku menedżerskim w PGE Energia Odnawialna. W latach 2018-2020 był Wiceprezesem Wojskowego Przedsiębiorstwa Handlowego.

Od maja 2020 r. związany z PGE Dystrybucja jako Wiceprezes Zarządu, a od września 2020 r. jako Prezes Zarządu. Obecnie pełni funkcję Szefa Gabinetu Politycznego Ministra Aktywów Państwowych.

Krzysztof Czarnota - Członek Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Czarnota jest absolwentem Technikum Kolejowego w Skarżysku Kamiennej o specjalności Technik Transportu. Od 1977 roku zatrudniony jest w PKP m.in. Lokomotywnia Pozaklasowa w Skarżysku Kamiennej, Stacja Pozaklasowa w Skarżysku, Stacja Rejonowa w Skarżysku, Zakład Przewozów Towarowych w Skarżysku, obecnie Wschodni Zakład Spółki w Lublinie jako dyspozytor kierujący zmianą.

Pan Krzysztof Czarnota od roku 1992 jest Przewodniczącym Niezależnego Związku Zawodowego Kolejarzy Spółki PKP Cargo S.A. w Skarżysku Kamiennej. Od czasu powstania Rady Branżowej Przewozów Towarowych i Przeładunku Federacji ZZK, był jej Przewodniczącym, obecnie Wiceprzewodniczącym Rady Branżowej Cargo Federacji ZZK. Członek Prezydium, Zarządu Głównego oraz Rady Krajowej Federacji ZZK.

Od początku powstania Spółki, czyli od 2001 r. do dnia 29.09.2015 r. był Członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., przedstawicielem Federacji ZZK, reprezentując w Radzie Nadzorczej wszystkich Pracowników PKP CARGO S.A.

Zofia Dzik - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pani Zofia Dzik jest absolwentką AE w Krakowie, University of Illinois w Chicago, Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej w Warszawie oraz Executive Programs na INSEAD Business School, posiada tytuł MBA Manchester Business School; certyfikowany członek Association for Project Management (APMP) oraz certyfikowany członek The John Maxwell Team, czołowej międzynarodowej organizacji zrzeszającej wybitnych coachów, trenerów i mówców z zakresu przywództwa.

W latach 1995-2003 doradca w firmach Arthur Andersen oraz Andersen Business Consulting, odpowiedzialna za sektor ubezpieczeń (Dyrektor Działu Ubezpieczeń). Od 2003 r. związana z Grupą Intouch Insurance (Grupa RSA), gdzie w latach 2004-2007 sprawowała funkcję Prezesa Zarządu Towarzystwa Ubezpieczeń Link4 S.A.; w latach 2007- 2009 funkcję członka Zarządu Intouch Insurance B.V. w Holandii oraz CEO na Europę Centralną i Wschodnią grupy Intouch Insurance. W ramach tej funkcji była odpowiedzialna za rozwój nowych rynków: była przewodniczącą rad nadzorczych spółek: TU Link4 S.A. i Direct Insurance Shared Services Center w Polsce, Intouch Strachowanie w Rosji oraz Direct Pojistovna w Czechach oraz wiceprzewodniczącą rady nadzorczej TU na Życie Link4 Life S.A.

W latach 2006-2008 członek Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń. W latach 2007-2010 członek rady nadzorczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Zasiadała również w radach nadzorczych spółek: KOPEX S.A. oraz Polish Energy Partners S.A (PEP S.A.).

Obecnie Prezes Zarządu Instytucji Humanites, mentor, autor modelu „Spójnego Przywództwa”, dyrektor Akademii Przywództwa Liderów Oświaty, a także członek rad nadzorczych spółek prywatnych i publicznych m.in. CCC S.A., BRW S.A., a w przeszłości m.in. PKO BP S.A., AmRest SE, ERBUD S.A., PEP S.A.

Dariusz Górski - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Dariusz Górski jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. W trakcie swojej kariery zawodowej odbył liczne szkolenia z zakresu finansów, analizy finansowej oraz zarządzania, m.in. kurs na doradcę inwestycyjnego oraz finanse przedsiębiorstw (stypendium Erasmus University w Rotterdamie).

Karierę zawodową rozpoczął w 1992 r. jako analityk finansowy w Caresbac Polska S.A., jednej z pierwszych na polskim rynku firmie venture-capital. W latach 1993-1996 pracował w Business Management & Finance S.A. jako analityk finansowy, a od roku 1995 jako szef projektów z obszaru doradztwa strategicznego, fuzji i przejęć, prywatyzacji oraz restrukturyzacji. W roku 1996 rozpoczął pracę w Robert Fleming & Co (w 2000 roku przejęty przez Chase Manhattan Bank) jako analityk akcji specjalizujący się początkowo w sektorach spożywczym, przemysłowym oraz IT. Od 1998 r. analityk sektora bankowego w Europie Centralnej. W roku 2001 rozpoczął pracę w ING Securities jako analityk akcji pokrywający całościowo rynek polski ze specjalizacją w sektorach banki, spółki surowcowe oraz sektor paliwowy. Od 2004 roku w Deutsche Bank Securities jako szef analiz rynku akcji na region Europy Centralnej odpowiedzialny za całościowy produkt oraz sektor bankowy. W roku 2008 objął stanowisko stratega portfela akcyjnego w Opera TFI. W latach 2009-2011 szef działu analiz polskiego rynku akcji w Wood & Co odpowiedzialny za sektor finansowy, media oraz strategię dla rynku akcji. Od 2011 r. był zatrudniony w Domu Maklerskim BZ WBK (obecnie Santander Biuro Maklerskie) początkowo jako starszy analityk, zastępca Kierownika Zespołu Analiz, a od 2015 r. jako Dyrektor Departamentu Analiz Giełdowych odpowiedzialny za nadzór oraz produkty zespołu, analizę sektora finansowego, a także strategię dla rynku akcji. Obecnie pełni funkcję Dyrektora ds. Relacji z Inwestorami w Banku Millennium. Zawodowe osiągnięcia pana Dariusza Górskiego obejmują między innymi szereg wysokich pozycji w międzynarodowych oraz krajowych rankingach inwestorskich. W 2004 r. zespół analityków ING Securities w Warszawie zdobył 3 miejsce w rankingu Institutional Investor Magazine a w 2003 r. miejsce pierwsze w tym samym rankingu. W 2007 r. zespół DB Securities zajął miejsce # 1 w rankingu Thomson Extel w kategorii rynek węgierski/czeski oraz #2 w kategorii rynek polski a zespół bankowy #1 w kategorii EMEA Financials. W 2006 r. polski zespół DB Securities zajął miejsce # 3 w rankingu Institutional Investor Magazine (2005 r.: #4) a zespół analityków bankowych DB miejsce #2 (2005 r.: #3). W rankingach analityków GG Parkiet zajmował czołowe miejsca – sektor bankowy #2/3/3 odpowiednio w latach 2017/16/15 oraz strategia rynkowa #5/2 w latach 2017/16.

Tadeusz Stachaczyński - Członek Rady Nadzorczej

Pan Tadeusz Stachaczyński w 1980 r. ukończył Technikum Kolejowe na kierunku eksploatacja i naprawa pojazdów trakcyjnych. W roku 2010 ukończył studia inżynierskie w Podkarpackiej Szkole Wyższej, specjalność transport i spedycja. W roku 2011 Pan Stachaczyński ukończył studia podyplomowe na kierunku badania marketingowe i rynkowe.

Pan Tadeusz Stachaczyński poczynawszy od 1974 r. do dnia dzisiejszego, zatrudniony jest PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki (dawniej PKP Lokomotywnia Jasło). W latach 1995 – 2014 Pan Stachaczyński był Radnym Rady Miejskiej Jasła, gdzie pracował w komisjach: budżetowej, rozwoju i rewizyjnej.

Pan Tadeusz Stachaczyński od roku 2009 jest Przewodniczącym Rady Zakładowej Związku Zawodowego Maszynistów – PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki, a od roku 2013 jest Przewodniczącym Sektora Przewozów Towarowych ZZM. Pan Tadeusz Stachaczyński był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o. w latach 2011 – 2013.

Władysław Szczepkowski - Członek Rady Nadzorczej

Pan Władysław Szczepkowski jest absolwentem Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa.

W latach 1992 – 2005 związany z sektorem bankowym, gdzie zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw.

W latach 2010-2016 pracował w spółkach Grupy Kapitałowej PGNiG. Posiada wieloletnie doświadczenie w branży kolejowej, zajmując stanowisko Dyrektora do Spraw Korporacyjnych w Przewozy Regionalne sp. z o.o. a w 2017 roku Dyrektora - Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. do spraw strategii i organizacji Grupy PKP.

W kwietniu 2017 roku objął stanowisko Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Od października 2021 roku oddelegowany p.o. Prezes Zarządu PKP CARGO S.A..

Jerzy Sośnierz

Pan Jerzy Sośnierz w 1978 r. ukończył Technikum Hutnicze w Dąbrowie Górniczej na kierunku budowa maszyn górniczych. W 1979 r. odbył kurs dyżurnego ruchu. W roku 2010 ukończył studia magisterskie na Wyższej Szkole Humanitas w Sosnowcu na Wydziale Administracji i Zarządzania- specjalność: administracja publiczna.

Pan Jerzy Sośnierz posiada 40 – letnie doświadczenie w branży kolejnictwa. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1978 r. jako dyżurny ruchu w Bukowni, następnie został dyspozytorem w Jaworzno-Szczakowej, a po restrukturyzacji Spółki PKP CARGO S.A dyspozytorem zmianowym w Katowicach. Współzałożyciel związku NSZZ Solidarność Koła w Bukowni, do dnia dzisiejszego związany z NSZZ Solidarność, gdzie pełni funkcję Przewodniczącego w PKP Cargo S.A. Południowy Zakład Spółki. W czasie swojej kadencji był członkiem Prezydium Sekcji Zawodowej PKP CARGO S.A., członkiem Rady Sekcji Zawodowej PKP CARGO S.A., członkiem Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy oraz Delegatem na WZD Sekretariatu Transportowców.

Paweł Sosnowski

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.

Pan Paweł Sosnowski w latach 1992-2006 związany był 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.

Pan Paweł Sosnowski był członkiem Rady Nadzorczej LIGIA Sp. z o.o. (2000-2002), Przewodniczącym Rady Nadzorczej Towarzystwa Budownictwa społecznego „WOLA” Sp. z o.o. (2003-2006) oraz członkiem i sekretarzem Rady Nadzorczej PKP S.A. (2017-2018).

Izabela Wojtyczka

Pani Izabela Wojtyczka jest absolwentem ekonomii w Katedrze Globalnych Współzależności Gospodarczych w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, Wydziału Nauk Politycznych i Studiów Międzynarodowych na Uniwersytecie Warszawskim oraz

stypendystką Uniwersytetu Pázmány Péter Catholic w Budapeszcie. Posiada tytuł Executive Master of Business Administration (EMBA) i międzynarodowy certyfikat zarządzania projektami PRINCE2 Foundation. Wiceprezes Zarządu PZU Centrum Operacji SA. 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. Od lipca 2020 jest członkiem Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. W przeszłości związana z Ministerstwem Przedsiębiorczości i Technologii, Polskim Górnictwem Naftowym i Gazownictwem Obrót Detaliczny Sp. z o.o., Polskim Instytutem Spraw Międzynarodowych oraz organizacjami pozarządowymi.

Antoni Duda

Pan Antoni Duda jest absolwentem Wydziału Elektrotechniki Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. W roku 1974 podjął pracę na stanowisku asystenta w ówczesnej Wyższej Szkole Inżynierskiej w Opolu wiążąc się z miastem na stałe. Gdy rodziła się Solidarność, łączył aktywność zawodową z zaangażowaniem społecznym i współtworzył na uczelni struktury Pierwszej Solidarności. Równocześnie włączył się w powstanie w Opolu Klubu Inteligencji Katolickiej, z którym związany jest do dziś, pełniąc od 1993 r. funkcję wiceprezesa, a od 2002 r. – prezesa.

W 1983 r. przeszedł do pracy w przemyśle wiążąc się na kilkanaście lat z firmami PRiMUE Remak (ówczesny potentat w branży remontowej energetyki) potem APC METREM. Uzupełnił wykształcenie kończąc podyplomowe studia w zakresie nieniszczących metod badań materiałów. Po przełomie 1989 r. zaangażował się w odtworzenie struktur związkowych jednej z większych organizacji na Opolszczyźnie. To zaowocowało mandatem delegata Śląska Opolskiego na II oraz III Krajowym Zjeździe Delegatów NSZZ „Solidarność” odbywającego się w Gdańsku, w kwietniu 1990 i w lutym 1991 r.

W roku 1998 r. objął stanowisko dyrektora opolskiego oddziału Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w najtrudniejszym okresie wdrażania największej w historii ZUS reformy. W międzyczasie wykształcenie techniczne uzupełnił studiami podyplomowymi z zakresu prawa gospodarczego i handlowego na Uniwersytecie Wrocławskim. W latach 1999 do 2002 był członkiem Rady Opolskiej Regionalnej Kasy Chorych w Opolu, a w latach 2007 – 2008 członkiem Rady Nadzorczej BOT KWB w Turoszowie. Od 2003 r. kierował Powiatowym Urzędem Pracy w Opolu. Trzykrotnie przewodniczył Konwentowi Dyrektorów Powiatowych Urzędów Pracy województwa opolskiego. Opolska Izba Gospodarcza nagrodziła kierowany przez Antoniego Dudę urząd srebrnym i złotym laurem umiejętności i kompetencji w kategorii „osoba lub instytucja wspierająca rozwój gospodarki rynkowej lub edukująca na potrzeby firmy” (w 2009 i 2012 r.), a w XI edycji Opolskiej Nagrody Jakości został laureatem otrzymując tytuł Znakomity Przywódca (2014 r.). W 2015 r. otrzymał Złoty Medal za Długoletnią Służbę. 25 października 2015 r. w wyborach parlamentarnych zdobył mandat poselski z listy Prawa i Sprawiedliwości. W sejmie RP pracuje w trzech komisjach: Komisji Gospodarki i Rozwoju, Polityki Społecznej i Rodziny oraz Komisji Mniejszości Narodowych i Etnicznych.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Komitet Audytu PKP CARGO S.A. powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. W skład Komitetu Audytu wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej z zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu, w tym Przewodniczący Komitetu, spełnia kryteria niezależności i jest powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 roku 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 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 37 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Górski	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W 2021 r. Komitet Audytu odbył 9 posiedzeń oraz 2 głosowania bez odbycia posiedzenia przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2021 r. Komitet Audytu podjął 12 uchwał.

Członkowie Komitetu Audytu spełniający ustawowe kryteria niezależności od emitenta:

- Pani Zofia Dzik,
- Pan Dariusz Górski.

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.

Członkowie Komitetu Audytu posiadając wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych są:

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.);

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

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.

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, która zawiera:

- przynajmniej dwie możliwości wyboru firmy audytorskiej wraz z uzasadnieniem i wskazaniem preferowanego przez Komitet Audytu kandydata na audytora;
 - oświadczenie Komitetu Audytu, że rekomendacja jest wolna od wpływów stron trzecich;
 - oświadczenie Komitetu Audytu, które potwierdza, że 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.
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 w taki sposób, aby maksymalny czas nieprzerwanego trwania zleceń badań ustawowych za poszczególne lata obrotowe przeprowadzanych przez tą samą firmę audytorską lub spółkę powiązaną z tą firmą audytorską lub jakiegokolwiek członka sieci działającej w państwach Unii Europejskiej, do której należą te firmy audytorskie, nie przekraczał pięciu lat, zaś kluczowy biegły rewident nie przeprowadzał badania ustawowego w Spółce przez okres dłuższy niż pięć lat. Ponowny wybór tego samego kluczowego biegłego rewidenta może nastąpić po upływie co najmniej trzech lat od zakończenia ostatniego badania ustawowego.
 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. Za techniczną organizację procesu wyboru firmy audytorskiej odpowiada osoba wskazana przez Komitet Audytu (Koordynator) po konsultacji z Członkiem Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.
2. Koordynator przy wsparciu Biura Zakupów PKP CARGO S.A. przygotowuje i przeprowadza postępowanie zakupowe zgodnie z Regulaminem udzielania zamówień w PKP CARGO S.A. W przypadku, gdy wybór firmy audytorskiej prowadzony jest w postępowaniu zakupowym wynikającym z utworzenia grupy zakupowej w Grupie PKP S.A., Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyznacza osobę/osoby do składu komisji przetargowej ze strony PKP CARGO S.A.

3. Zapytanie ofertowe, które jest skierowane do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ustęp 3 punkt 2 Ustawy, powinno zawierać co najmniej następujące informacje:
- przedstawienie działalności PKP CARGO S.A. oraz jednostek kontrolowanych, struktury organizacyjnej Spółki i Grupy PKP CARGO, miejsc prowadzenia działalności;
 - listę podmiotów i zakres ich sprawozdań finansowych podlegających badaniu i przeglądowi, okres objęty zapytaniem ofertowym, ewentualnie dodatkowo wymagane usługi (z uwzględnieniem wymagań Polityki świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.);
 - kryteria wyboru stosowane przez Spółkę przy ocenie ofert złożonych przez firmy audytorskie.
 - dodatkowe inne oczekiwania i wymogi stawiane oferentom, wynikające m.in. z przyjętych do stosowania kryteriów wyboru, w tym w szczególności wskazanie na konieczność przekazania informacji na temat:
 - ceny łącznej oferowanej za przeprowadzenie przeglądów śródrocznych oraz przeprowadzenie badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz jeśli wskazano w zapytaniu odpowiednio dla każdej ze spółek z Grupy PKP CARGO (powiększonych o ustawowo należny podatek VAT), z wyszczególnieniem cen za poszczególne przeglądy śródroczne i badania roczne sprawozdań finansowych oraz terminów płatności wynagrodzenia za wykonane usługi;
 - planowanych terminów realizacji prac, w tym w szczególności terminów dostarczenia sprawozdania z badania/raportu z przeglądu biegłego rewidenta;
 - formy prowadzenia działalności przez firmę audytorską, zaświadczenie o wpisie na listę firm audytorskich uprawnionych do badania sprawozdań finansowych;
 - aktualnej polisy ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej firmy audytorskiej;
 - składu osobowego zespołu(ów) rewizyjnego(ych) dedykowanych do przeprowadzenia przeglądów oraz badania sprawozdań finansowych, wraz z informacjami na temat uprawnień posiadanych przez członków zespołów oraz ich doświadczenia;
 - niezależności biegłego rewidenta oraz firmy audytorskiej;
 - gotowości do uczestnictwa w posiedzeniach organów statutowych Spółki (Rady Nadzorczej oraz Walnego Zgromadzenia) oraz Komitetu Audytu.
4. Spółka ocenia złożone oferty przez firmy audytorskie. W przypadku, gdy postępowanie zakupowe prowadzone jest przez spółkę z Grupy PKP ocena, o której mowa w zdaniu pierwszym, dokonywana jest na podstawie dokumentacji z postępowania zakupowego przekazanej przez tą spółkę. Spółka przedkłada do zatwierdzenia Komitetowi Audytu sprawozdanie zawierające wnioski z procedury wyboru (dalej: sprawozdanie) wraz z całą dokumentacją z postępowania zakupowego.
5. Po otrzymaniu sprawozdania, 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 Ustawy, analizy ofert na badanie, dokumentacji z postępowania zakupowego oraz sprawozdania.
6. Wyboru firmy audytorskiej zgodnie ze Statutem Spółki dokonuje Walne Zgromadzenie
7. W oparciu o uchwałę Walnego Zgromadzenia, Spółka podpisuje z wybraną firmą audytorską umowę na badanie.
8. Po podjęciu uchwały o wyborze firmy audytorskiej przez Walne Zgromadzenie, Zarząd jest zobowiązany do przekazania w formie raportu bieżącej informacji o dokonanych wyborze, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
9. W razie uzasadnionego podejrzenia, że prowadzone postępowanie na wybór firmy audytorskiej może doprowadzić do wyboru audytora niezgodnie z zasadami określonymi w Ustawie, Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 537/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymogów dotyczących ustawowych badań sprawozdań finansowych jednostek interesu publicznego, uchylające decyzję Komisji 2005/909/WE oraz niniejszej Procedurze i Polityce wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO, w szczególności z naruszeniem zasad bezstronności i niezależności, Komitet Audytu może, w drodze uchwały, w każdym momencie postępowania, zakończyć to postępowanie bez wydawania rekomendacji, o której mowa w punkcie 5 powyżej oraz niezwłocznie rozpocząć nowe postępowanie.

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 powyżej, 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. Komitet Audytu przed podjęciem decyzji w sprawie, ma prawo żądać wszelkich dokumentów niezbędnych lub przydatnych w ocenie Komitetu Audytu w celu przeprowadzenia oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności. 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. W przypadku, gdy firma audytorska przeprowadzająca badanie świadczy usługi dozwolone niebędące badaniem przez okres, co najmniej trzech kolejnych lat obrotowych, wówczas wynagrodzenie za świadczenie tych usług ogranicza się do 70% średniego wynagrodzenia z trzech kolejnych ostatnich lat obrotowych płaconego z tytułu badania ustawowego PKP CARGO S.A. oraz, w stosownych przypadkach, jej jednostek kontrolowanych i jednostki dominującej oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Z powyższego limitu wyłącza się usługi, których świadczenie wymagane jest przepisami prawa. Odpowiedzialność za przestrzeganie ustalonego limitu wynagrodzenia ponosi firma audytorska.
5. W przypadku usług zabronionych, tzn. usług innych niż usługi dozwolone zabronione jest bezpośrednie lub pośrednie ich świadczenie na rzecz PKP CARGO S.A., jej jednostek kontrolowanych oraz jednostki dominującej przez firmę audytorską, do której należy biegły rewident ani żadnego z członków jej sieci, która przeprowadza badanie PKP CARGO S.A. w czasie od rozpoczęcia badanego okresu do wydania sprawozdania z badania. W przypadku usług opracowywania i wdrażania procedur kontroli wewnętrznej lub procedur zarządzania ryzykiem związanych z przygotowywaniem lub kontrolowaniem informacji finansowych lub usług opracowywania i wdrażania technologicznych systemów dotyczących informacji finansowej, zabronione jest ich świadczenie również w roku obrotowym bezpośrednio poprzedzającym badany okres.
6. 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 DS. NOMINACJI

Komitet ds. Nominacji powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A.. W skład Komitetu ds. Nominacji 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. Członkowie Komitetu 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 38 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

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

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Komitet ds. Strategii powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. W skład Komitetu ds. Strategii wchodzi co najmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii 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 39 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

10. Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych

„Odpowiedzialność społeczna musi dziś być wielowymiarowa: człowiek, biznes, środowisko”

- Zenon Kozendra,
Członek Zarządu Przedstawiciel Pracowników
i ambasador biznesu społecznie odpowiedzialnego (CSR)
w PKP CARGO S.A.



Ostatnie lata w spółce PKP CARGO zdynamizowały podejście do postrzegania społecznej odpowiedzialności – zarówno w ujęciu międzynarodowym, krajowym, jak również w odniesieniu do zarządzania biznesem. Z roku na rok rośnie świadomość tego, że zasoby, jakimi dysponuje planeta, a co za tym idzie społeczeństwo – stają się coraz bardziej ograniczone. Jako nadrzędne wysuwają się tematy związane z ochroną klimatu, warunkowane również przez rozszerzane w tym zakresie regulacje. Coraz mocniej dziś dostrzegalna jest – tak globalnie, jak i na poziomie lokalnym – konieczność realizowania procesów w sposób zrównoważony. Rozwijając działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu w PKP CARGO S.A. staramy się wsłuchiwać w oczekiwania rynku, klientów i społeczeństwa w tym właśnie zakresie.

W biznesowej strategii uwzględniamy kluczowe komponenty zrównoważonego rozwoju. Poszukujemy rozwiązań, które obok koncentracji na osiąganiu zysku będą także brały pod uwagę wpływ naszych działań na środowisko i budowanie wartości społecznej. Naszym głównym celem jest skuteczne zarządzanie procesem przewozowym w poszanowaniu najwyższych standardów zrównoważonego rozwoju w sferze ekonomicznej, społecznej i ekologicznej.

Działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu stanowią stały element długofalowej strategii PKP CARGO S.A., a ich ramy wyznacza Polityka CSR PKP CARGO S.A., oparta o międzynarodowe standardy – m.in. certyfikację ISO 26 000 oraz Global Reporting Initiative. Dostosowujemy je także do – tak dziś istotnych – Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ. Nasze działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu co roku wyróżniane są jako wzorcowe praktyki w ogólnopolskim Raporcie Dobrych Praktyk. Odpowiedzialne podejście do realizowanych procesów to dla PKP CARGO S.A. przede wszystkim długotrwałość, aktywna współpraca z naszymi klientami, akcjonariuszami, pracownikami społeczności lokalnymi. Jako Spółka działająca na polskim i międzynarodowym rynku, dbając o realizację procesów biznesowych w sposób zrównoważony i odpowiedzialny – możemy wpływać pozytywnie na całość naszego otoczenia. W perspektywie długofalowej rozwijamy partnerstwo w dialogu społecznym z Przedstawicielami Strony Społecznej, wspólnie kształtując najlepsze możliwe rozwiązania w kwestiach pracowniczych czy w kształtowaniu procesów biznesowych. Pandemia i zmienne otoczenie rynkowe pokazują nam, że partnerstwo ze Stroną Społeczną służy budowaniu pozytywnej atmosfery współpracy wewnątrz organizacji i wspieraniu działań biznesowych w otoczeniu zewnętrznym.

W wieloletniej koncepcji CSR skupiamy się w pierwszej kolejności na pracownikach. Specyfika zadań realizowanych w sektorze kolejowym wymaga od nas przede wszystkim odpowiedzialnego podejścia do budowania bezpiecznego miejsca pracy. To szczególnie istotne w kontekście blisko 7 tysięcy pracowników PKP CARGO S.A. bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W ujęciu długoterminowym będziemy więc konsekwentnie rozwijać główne inicjatywy służące wzmocnieniu kultury bezpiecznego miejsca pracy – tj. kampanię: „Kierunek: Bezpieczni w pracy” i realizowany od 2017 roku Program Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego. Stawiamy na wieloletnie, długofalowe programy, dostosowane do profilu Spółki i specyfiki realizowanych przez nią procesów.

Grupa PKP CARGO jako największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce pełni rolę mecenasa zabytków techniki kolejowej. Od 17 lat utrzymuje zabytkowy tabor kolejowy w skansenie położnym w małopolskiej Chabówce. Wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansujemy działalność 114-letniej Parowozowni w Wolsztynie (posiadającej status Instytucji Kultury). Poprzez wieloletnie zaangażowanie w obszarze dziedzictwa historycznego łączymy tradycje kolejnictwa z przyszłością. Inicjatywy CSR od lat wspierają także integrację naszych pracowników, promują zdrowy i aktywny styl życia oraz zachęcają do pomagania innym. Taki charakter ma choćby promowanie przez PKP CARGO S.A. honorowego krwiodawstwa czy nasz wieloletni, sztandarowy już program „Firma Przyjazna Bieganiu”.

W roku 2021 Spółka położyła duży nacisk na dostosowanie aktywności biegowych do obostrzeń pandemicznych COVID-19. Dużym sukcesem okazał się jubileuszowy projekt „2 000 km na 20-lecie PKP CARGO S.A.”, który posłuży nam jako baza do wdrożenia inicjatyw dedykowanych zarówno biegaczom, jak i rowerzystom w roku 2022.

W zakresie działań prośrodowiskowych stawiamy przede wszystkim na skuteczne zarządzanie realizowanymi przez PKP CARGO S.A. procesami. Podstawowa działalność Spółki – prowadzenie kolejowego transportu towarowego – odpowiada na oczekiwania związane z ochroną klimatu. Poziom emisyjności gazów cieplarnianych w kolejowym transporcie towarowym jest prawie 9 razy niższy niż w przypadku towarowego transportu drogowego.

Przewoząc towary koleją razem z naszymi Klientami oszczędzamy środowisku emisję ok. 3,4 mln ton CO₂ rocznie. System nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany. Stosowane przez nas w codziennej praktyce zasady, przekładają się na minimalizowanie wpływu naszych działań na środowisko.

W roku 2022 będziemy konsekwentnie rozwijać nasze projekty z zakresu CSR, dbając o zrównoważony rozwój i włączając w działania klientów, kontrahentów, przedstawicieli Strony Społecznej i pracowników Spółki. Zrównoważony rozwój i odpowiedzialność społeczna są stałymi elementami wspierającymi nowoczesne zarządzanie. Stanowią ważny aspekt dążeń Spółki do tego, by kolej była postrzegana jako transport jeszcze bardziej atrakcyjny, oferujący usługi najwyższej jakości.

10.1. Oświadczenie Grupy PKP CARGO

Oświadczenie Grupy PKP CARGO⁶⁵ na temat informacji niefinansowych za rok 2021 (dalej: Oświadczenie), stanowi wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmuje informacje niefinansowe, dotyczące Grupy za okres od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

Grupa PKP Cargo realizując raportowanie niefinansowe adresuje następujące obszary:



**ŚRODOWISKO
NATURALNE**



PRACOWNICY



SPOŁECZEŃSTWO



**PRAWA
CZŁOWIEKA**



**PRZECIWDZIAŁANIE
KORUPCJI
I ŁAPOWNICTWU**

10.1.1 Opis modelu biznesowego

Grupa PKP CARGO jest jednym z większych w Polsce i Unii Europejskiej operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym.



**TRANSPORT KOLEJOWY
TOWARÓW**

⁶⁵ Dane zawarte w zestawieniach obejmują również spółki zależne PKP CARGO CONNECT i PKP CARGO International (d. AWT)



Grupa zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę jej działalności. Według stanu na 31 grudnia 2021 r. w Grupie było zatrudnionych ponad 20 562 osób.

MODEL BIZNESOWY

Model biznesowy Grupy PKP CARGO opiera się na realizacji głównej działalności tj. przewozu kolejowego towarów oraz na uzupełnieniu oferty dodatkowymi usługami. Aby sprawnie realizować działania Grupa wykorzystuje dostępne kapitały i alokuje je w możliwie najefektywniejszy sposób.



Działalność Grupy PKP CARGO opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami Grupy PKP CARGO odpowiadają oni za infrastrukturę kolejową, paliwa i energię elektryczną. PKP PLK S.A. odpowiada za stan infrastruktury kolejowej, z której korzysta tabor Grupy. Olej napędowy i energia trakcyjna zasilają lokomotywy, z których korzysta Grupa. Dostawcą energii elektrycznej jest PKP Energetyka. Wszystkie wyżej wymienione czynniki wpływają na poziom kosztów świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług.



Do kluczowych klientów Grupy zaliczane są m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węglkoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz MM Kwidzyn (należący do Mayr-Melnhof Karton AG). Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych.

Do głównych kategorii przewożonych towarów zaliczane są:



10.1.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością Grupy PKP CARGO

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Tabela 40 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2017-2021

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]				
	2021	2020	2019	2018	2017
Trakcyjna	546 327	509 532	607 035	703 493	645 438
Nietrakcyjna	39 069	30 021	43 665	45 193	44 512

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 41 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2017-2021

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]				
	2021	2020	2019	2018	2017
Dwutlenek siarki	368	373	850	4 369	1 159
Dwutlenek azotu	1 602	1 572	2 079	9 040	3 418
Tlenek węgla	616	608	755	657	758
Dwutlenek węgla	480 342	481 820	505 618	624 717	527 792
Benzoalfapiren	0	0	0	2	0
Pyły i sadza	226	218	214	447	262
Suma węglowodorów	353	312	481	467	455
Hfc	0	0	0	0	0
Inne	53	51	27	46	35

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 42 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2017-2021 model biznesowy

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t] w 2021 r.		Ilość odpadów [t] w 2020 r.		Ilość odpadów [t] w 2019 r.		Ilość odpadów [t] w 2018 r.		Ilość odpadów [t] w 2017 r.	
		Poprz.	Spr.	Poprz.	Spr.	Poprz.	Spr.	Poprz.	Spr.	Poprz.	Spr.
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż 03 01 04	03 01 05	12,2	3,9	5,1	12,2	441	5,1	3,9	441	1,4	3,9
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wył. pyłów z 100104)	10 01 01	107,1	70,2	39,3	107,1	91,6	39,3	195,3	91,6	364,7	195,3
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	71,5	31,9	140	71,5	56,9	140,0	115,8	56,9	133,4	115,8
Zużyte materiały szlifierskie zawierające substancje niebezpieczne	12 01 20	16,6	4,4	5,4	16,6	22,3	5,4	13,3	22,3	13,6	13,3
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05	2,6	9,6	9,8	2,6	15,2	9,8	8,1	15,2	27,4	8,1
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08	19,4	8,2	21,5	19,4	11,1	21,5	26,8	11,1	28,2	24,8
użyte ubrania i czyściwo	15 02 02	42,3	15,1	21,8	42,3	25,1	21,8	13	25,1	24,1	13
Metale żelazne (złom)	16 01 17	3 491,78	1 308,8	6 312,50	3 491,78	3 652,8	6 312,5	4 244,7	3 652,8	3 194,6	4 244,7
Metale nieżelazne	16 01 18	58,9	9,8	50,2	58,9	48,9	50,2	15,8	48,9	16,8	15,8
Inne niewymienione odpady	16 01 99	194,4	302,1	78,1	194,4	119,2	78,1	127,9	119,2	117,7	127,9
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	5,7	18,7	19,5	5,7	27	19,5	10,3	27	4	10,3
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	1,8	9,8	9,1	1,8	11,6	9,1	8,8	11,6	19,9	8,8
Żelazo i stal	17 04 05	31,2	62,1	118,3	31,2	10,2	118,3	16	10,2	21,7	16
Drewno	19 12 07	212,0	113,9	130,3	212,0	68	130,3	23,4	68	13,4	23,4
Pozostałe odpady		228,2	250,4	167,7	228,2	590,5	167,7	53,3	590,5	168,8	55,5

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 43 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2017-2021

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2021	2020	2019	2018	2017
Ochronę powietrza, w tym:	1 444	1 203	3 437	1 494	1 510
Kotłownie	471	255	2 078	163	424
Procesy technologiczne	258	224	384	308	240
Samochody i maszyny	33	32	54	35	30
Lokomotywy	650	662	852	960	795
Parowozy	1	1	6	8	7
Inne	30	29	63	20	14
Ochronę wód, w tym:	2 328	1 567	1 081	937	574
Pobór wody	505	439	485	365	339
Odprowadzanie ścieków	1 576	217	218	156	112
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	19	39	33	23	17
Inne	228	872	345	394	105
Wycinkę drzew i krzewów	152	133	11	43	197

Ochronę powierzchni ziemi	58	0	54	53	0
Gospodarowanie odpadami	5 498	3 553	3 558	2 382	1 982
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	372 288	337 258	423 316	176 903	138 910

Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą nakłady inwestycyjne i remontowe związane z ochroną środowiska. Kwalifikowane są tu m.in.: wydatki związane z obniżaniem emisji do powietrza i hałasu.

W 2021 r. Spółka wydatkowała w tej kategorii 371,6 mln zł. Kwota ta wynika w ponad 98% z inwestycji taborowych, związanych z zakupem platform kontenerowych, modernizacją lokomotyw i wymianą wstawek hamulcowych w wagonach na kompozytowe. Pozostała część tej kwoty to remonty infrastruktury i obiektów na potrzeby transportu kolejowego, koszty związane z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej, zmianą źródeł ciepła itp.

OBSZAR PRACOWNICZY



Pracownicy Grupy PKP CARGO

wspólnie tworzą otoczenie służące budowaniu jak najlepszej atmosfery w pracy, opierając się na następujących wartościach etycznych:

	SZACUNEK		PROFESJONALIZM
	SOLIDNOŚĆ		NOWOCZESNOŚĆ
	WSPÓŁPRACA		TRANSPARENTNOŚĆ
	DOBRE ZARZĄDZANIE		ODPOWIEDZIALNOŚĆ
	BEZPIECZEŃSTWO		

Tabela 44 Liczba pracowników w Grupie w latach 2017-2021

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2021		Stan na 31/12/2020		Stan na 31/12/2019		Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017	
	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	etaty
Kobiety	5 277	5 079	5 478	5 837	5 829	5 376	5 478	5 837	5 829	5 431
Wykształcenie wyższe	1 596	1 557	1 593	1 698	1 670	1 586	1 593	1 698	1 670	1 397
Wykształcenie średnie	2 984	2 847	3 158	3 325	3 330	3 075	3 158	3 325	3 330	3 178
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	697	675	727	814	829	715	727	814	829	856
Mężczyźni	15 946	15 483	16 868	17 781	17 928	16 438	16 868	17 781	17 928	17 824
Wykształcenie wyższe	2 201	2 155	2 234	2 341	2 316	2 202	2 234	2 341	2 316	2 063
Wykształcenie średnie	7 918	7 721	8 362	8 696	8 729	8 168	8 362	8 696	8 729	8 507

Wyształcenie podstawowe i zawodowe	5 827	5 607	6 272	6 744	6 883	6 068	6 272	6 744	6 883	7 254
Suma	21 223	20 562	22 346	23 618	23 757	21 814	22 346	23 618	23 757	23 255

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 45 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	24	24	91	57	31
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	8	1	8	13	6
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	762	408	1 443	1 838	1 597
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	681	320	1 338	1 788	1 563

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 46 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	75 300	86 342	131 131	95 863	101 152
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	0	7 068	25 634	7 411	7 486
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	4	4	6	4	4

Źródło: Opracowanie własne

Program psychologicznego wsparcia powypadkowego realizowany jest przez Spółkę od wielu lat pod postacią wielorakich inicjatyw, w tym uruchomienie specjalistycznej infolinii, zapewnienia możliwości wizyt u psychologów, szkoleń.

OBSZAR SPOŁECZNY



PKP CARGO S.A. w swojej biznesowej strategii uwzględnia kluczowe komponenty zrównoważonego rozwoju. Spółka poszukuje rozwiązań, które obok koncentracji na osiąganiu zysku będą także brały pod uwagę wpływ naszych działań na środowisko i rozwój społeczny. Naszym głównym celem jest skuteczne zarządzanie procesem przewozowym w poszanowaniu najwyższych standardów zrównoważonego rozwoju w sferze ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. Działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu stanowią stały element długofalowej strategii PKP CARGO S.A., a ich ramy wyznaczane są przez Politykę CSR PKP CARGO S.A. – wewnętrzną regulację przyjętą Uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A. 7 maja 2019 roku, aktualizowaną okresowo i dostosowywaną do obowiązujących w otoczeniu rynkowym norm i zasad odpowiedzialnego biznesu. Polityka CSR PKP CARGO S.A. oparta została o międzynarodowe standardy prowadzenia działalności biznesowej w sposób zgodny z koncepcją biznesu społecznie odpowiedzialnego:

- Global Reporting Initiative
- Certyfikacja ISO 26 000, w odniesieniu do obszarów: ładu organizacyjnego; praw człowieka; stosunków pracy; ochrony środowiska naturalnego; uczciwych praktyk rynkowych; relacji z konsumentami; zaangażowania społecznego. Działania PKP CARGO S.A. z zakresu CSR / ESG oraz ochrony środowiska wpisują się także w realizację Celów Zrównoważonego Rozwoju, wyznaczonych przez rezolucję Organizacji Narodów Zjednoczonych. Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030.

Projekty i długofalowe działania prospołeczne i prośrodowiskowe realizowane przez Spółkę spójne są m.in. z poniższymi Celami Zrównoważonego Rozwoju: dobre zdrowie i jakość życia; wzrost gospodarczy i godna praca; dobra jakość edukacji; działania w dziedzinie klimatu. Nasze długofalowe praktyki z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu co roku wyróżniane są jako wzorcowe w ogólnopolskim Raporcie Dobrych Praktyk Forum Odpowiedzialnego Biznesu. W odniesieniu do roku 2021

ponownie, pomimo pandemii, zwiększyliśmy ilość dobrych praktyk w stosunku do roku ubiegłego, więcej informacji w zakresie raportowanych praktyk: Raport FOB za rok 2020.

Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2021 na szczególną uwagę zasługują następujące projekty:

- „PSYCHOLOGICZNE WSPARCIE POWYPADKOWE” (PWP) – projekt dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej

Program Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego realizowany jest konsekwentnie od roku 2017. Celem PWP jest zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne Pracowników – zarówno w związku z udziałem w wypadkach kolejowych, jak również w trudnych sytuacjach prywatnych, które mogą wywierać wpływ na kondycję psychiczną i poziom koncentracji pracowników, a co za tym idzie – na bezpieczeństwo procesów przewozowych. W latach 2020 -2021 r. projekt PWP rozszerzono o aspekty profilaktyki w związku z COVID-19 i konsekwentnie jest realizowany poprzez:

- Telefoniczną Linie Wsparcia Psychologicznego, obsługiwaną przez psychologów wyspecjalizowanych w obszarze wsparcia sektora kolejowego. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących, zapewnia poufność rozmowy i nie ma wpływu na sytuację zawodową pracowników;
- Bezpłatne wizyty w gabinetach psychologicznych;
- Działania z zakresu profilaktyki stresu i stresu pourazowego – m.in. w ramach obowiązkowych pouczeń okresowych oraz projektów komunikacyjnych Spółki.

W chwili obecnej projekt PWP Spółka określa jako znaczący dla wsparcia psychologicznego pracowników, bowiem:

- program kierowany jest łącznie do ok. 7 000 osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (m.in. pracownicy drużyn trakcyjnych, członkowie stałych komisji kolejowych). Wśród osób, które korzystają z infolinii na przestrzeni lat wielokrotnie znajdowali się m.in. pracownicy, którzy byli uczestnikami wypadku kolejowego z udziałem człowieka (w wielu przypadkach z ofiarą śmiertelną) oraz członkowie rodzin pracowników, którzy ponieśli śmierć w wypadkach kolejowych;
- pracownicy mogą skorzystać z wizyt w specjalistycznych gabinetach psychologicznych realizowanych aż w 14 gabinetach w całej Polsce;
- prowadzone działania profilaktyczne w 2021 roku w postaci cyklicznych Newsletter PWP, które docierają regularnie do kilku tysięcy maszynistów zatrudnionych w Spółce.

Patrząc na wskaźniki efektywności jednymi z najefektywniejszych jest krótki czas reakcji psychologów w sytuacjach wypadkowych – pomoc realizowana jest niezwłocznie. Wśród osób, które korzystają z infolinii na przestrzeni lat wielokrotnie znajdowali się m.in. pracownicy, którzy byli uczestnikami wypadku kolejowego z udziałem człowieka (w wielu przypadkach z ofiarą śmiertelną) oraz członkowie rodzin pracowników, którzy ponieśli śmierć w wypadkach kolejowych. Dostępność psychologów na stałe współpracujących z PKP CARGO S.A. pozwala na natychmiastowe reagowanie w sytuacjach wypadkowych, skupienie się na poszkodowanych, realizując ten sposób podstawowy cel programu, jakim jest zbudowanie świadomości dotyczącej wpływu aspektów psychologicznych na bezpieczeństwo pracy.

PKP CARGO S.A. za realizację programu PWP otrzymało m.in. wyróżnienie Urzędu Transportu Kolejowego w II edycji konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym. Program jest sukcesywnie rozwijany i wzmacniany o kolejne działania z zakresu profilaktyki zdrowia psychicznego, pozwalające dotrzeć co roku do zwiększonej liczby pracowników z kluczowej grupy docelowej projektu – czyli bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Tabela 47 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	2021	2020	2019	2018	2017
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	3 490	3 604	3 965	4 113	4 135

Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	12	14	22	24	18
Dyżurny ruchu	16	62	70	74	53	77
Nastawniczy	16	13	13	13	14	23
Kierownik pociągu	16	0	21	112	72	151
Rewident taboru	16	827	1 332	1 581	1 246	1 072
Ustawiacz	16	541	1 339	1 316	1 201	1 227
Manewrowy	16	253	615	673	622	706
Toromistrz	16	10	10	10	10	9
Zwrotniczy	16	32	50	51	56	68
Suma	160	5 240	7 068	7 817	7 411	7 486

Źródło: Opracowanie własne

Odpowiedzialność za środowisko naturalne

W obszarze działań prośrodowiskowych stawiamy przede wszystkim na skuteczne zarządzanie realizowanymi przez PKP CARGO S.A. procesami. Podstawowa działalność Spółki – prowadzenie kolejowego transportu towarowego – odpowiada na oczekiwania związane z ochroną klimatu. Poziom emisyjności gazów cieplarnianych w kolejowym transporcie towarowym jest prawie 9 razy niższy niż w przypadku towarowego transportu drogowego. System nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany.

Nasze działania w tym zakresie regulowane są między innymi poprzez ramy wdrożonego i utrzymywanego ZINTEGROWANEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA – Certyfikat nr JBSI- 12 /4/2020 na zgodność z wymaganiami norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-ISO 45001:2018-06, PN- EN ISO 14001:2015-9, PN-EN ISO/IEC -27001:2017-06, ważny do 18.05.2023 roku. Stosowane przez PKP CARGO S.A. w codziennej praktyce zasady, przekładają się na minimalizowanie wpływu działań Spółki na środowisko.

Dialog społeczny

Zarząd PKP CARGO S.A. wspiera rozwój dialogu społecznego poprzez współdziałanie ze związkami zawodowymi na zasadach ustalonych w przepisach powszechnie obowiązujących, jak i na podstawie zawartych porozumień, określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce oraz w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy. Na rolę związków zawodowych w PKP CARGO S.A. mają wpływ w szczególności takie czynniki, jak:

- uprawnienia wynikające z przepisów powszechnych i wewnętrznych regulacji Spółki,
- partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez wybór przedstawicieli pracowników do organów korporacyjnych – trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie Spółki,
- wysoki stopień uzwiązkowienia (około 84%). W Spółce PKP CARGO S.A., będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny prowadzony jest : na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych, działających na szczeblu PKP CARGO S.A. i zakładowych organizacji związkowych, będących stroną ZUZP; na szczeblu Centrali Spółki – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych; na szczeblu zakładu Spółki – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje wewnętrzne regulacje określające warunki współpracy Partnerów Społecznych. Podstawową formą dialogu są cykliczne spotkania, odbywające się, co do zasady – raz w miesiącu na szczeblu zakładu i raz na kwartał na szczeblu Spółki, na których omawiane są bieżące zagadnienia, istotne dla obu stron.

Kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji oraz za czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej. Dialog ten rozwijany jest w sposób konsekwentny i długofalowy, między innymi na bazie przyjętych przez Partnerów Społecznych w roku 2017 Dobrych Zasad Dialogu Społecznego, odwołujących się do ogólnoludzkich wartości: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina. Komunikacja społeczna, realizowana sukcesywnie przez Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A.,

przyczynia się do promocji w zakresie partnerskiego dialogu, jak również jest narzędziem budowania nowoczesnego partnerstwa w zarządzaniu z udziałem Strony Społecznej.

Spółka PKP CARGO promuje partnerstwo w dialogu społecznym w sposób ciągły. Do głównych inicjatyw i kanałów komunikacji w Spółce należą:

- Cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP – regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje. W roku 2021, w celu umożliwienia realizacji zagadnień z zakresu dialogu społecznego pomimo utrzymującej się pandemii COVID-19, spotkania z przedstawicielami Strony Społecznej kontynuowane były m.in. w formie telekonferencji zdalnych z użyciem systemów wideokonferencyjnych PKP CARGO S.A. lub w formie stacjonarnej z zachowaniem reżimu sanitarnego.
- Komunikacja wewnętrzna dotycząca aspektów dialogu społecznego w roku 2021 realizowana była na bieżąco, zgodnie z zapotrzebowaniem. Zawierała ona m.in. artykuły angażujące liderów największych organizacji związkowych. Realizowana była poprzez kanały wewnętrzne Spółki, takie jak strona intranetowa Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników dedykowana tematyce dialogu społecznego, artykuły w biuletynie firmowym, mailingi, listy.

O ważnym miejscu dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. świadczy fakt, że inicjatywy w tym obszarze stanowią dla Spółki stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Jedną ze składowych wewnętrznej Polityki CSR jest zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu. Jest to zgodne zarówno ze strategicznym podejściem PKP CARGO S.A., jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, m.in. z wytycznymi Normy ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości na temat istotnej roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych. Monitorowaniu zdarzeń z zakresu dialogu społecznego w Spółce służy Raport o Związkach Zawodowych i dialogu społecznym w PKP CARGO S.A. Ma on na celu cykliczną aktualizację wiedzy o trendach i zdarzeniach w obszarze dialogu społecznego w Spółce.

Wśród najistotniejszych zdarzeń w zakresie dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. oraz spółkach zależnych Grupy PKP CARGO w roku 2021 należy wskazać poniższe aspekty:

1. Porozumienie w PKP CARGO S.A. z dnia 27 sierpnia 2021 roku,
2. Protokół dodatkowy nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP CARGO S.A.,
3. Dialog społeczny na poziomie spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. temat podwyżki wynagrodzeń, wypłaty premii i zwiększenia gratyfikacji z okazji Dnia Kolejarza oraz zmiany do ZUZP i konsultacje schematów organizacyjnych w Spółkach.

W dniu 1 marca 2022 roku PKP CARGO S.A. poinformowała (Raport Bieżący Nr 10/2022) , iż wobec odmowy spełnienia wysuniętych przez Organizacje Związkowe („Związki Zawodowe”) będące stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. („ZUZP”) żądań dot. wdrożenia z dniem 1 kwietnia 2022 roku podwyżki wynagrodzeń w wynagrodzeniu zasadniczym w wysokości 600 zł dla pracowników wynagradzanych wg. ZUZP oraz proporcjonalnej podwyżki dla pracowników wynagradzanych wg. wskaźnika, zawartych w piśmie Związków Zawodowych z 1 marca 2022 roku, z dniem 1 marca 2022 roku został wszczęty przez Związki Zawodowe spór zbiorowy – stosownie do postanowień art. 7 ust. 1 ustawy z 23 maja 1991 roku o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (t.j.: Dz. U. z 2020 roku, poz. 123).

PRAWA CZŁOWIEKA


W Grupie PKP CARGO w 2021 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej.

Prawo do wolności zrzeszania się
Tabela 48 Związki zawodowe w Grupie w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Ilość związków zawodowych [szt.]	171	170	165	179	174
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	16 996	16 999	17 985	17 973	17 637
% uzwiązkowienia	76,1	76,1%	76,1%	76,0%	75,6%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

W PKP CARGO S.A. prowadzona jest kampania, której celem jest budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy. Jest ona adresowana do wszystkich pracowników, w szczególności osób zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Bezpieczeństwo w pracy jest priorytetem niezależnie od miejsca i rodzaju wykonywanych obowiązków, dlatego kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy” ma zwiększać świadomość pracowników, a także podkreślić ich odpowiedzialność w dbaniu o własne bezpieczeństwo.

Tabela 49 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019*	2018	2017
Liczba wypadków w pracy [szt.]	149	140	162	239	236
Wskaźnik wypadkowości [‰]	7,01	6,3	6,8	10,1	10,1

* Dane za rok 2019 zostały skorygowane na skutek błędnych danych przekazanych przez jedną ze spółek zależnych

Źródło: Opracowanie własne

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



W listopadzie 2020 r. w PKP CARGO S.A. został zaimplementowany zaktualizowany Kodeks Etyki, który stanowi jeden z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawiera on wypracowane przez przedstawicieli PKP CARGO S.A., przy udziale jej Pracowników i Klientów, podstawowe reguły postępowania, takie jak: solidność, współpraca, dobre zarządzanie, bezpieczeństwo, profesjonalizm, nowoczesność, transparentność, odpowiedzialność i szacunek, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej.



Inny funkcjonujący w spółce dokument „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”, i zawarte w nim normy postępowania o charakterze uniwersalnym, wpłynęły na proces rozwoju kultury organizacyjnej w PKP CARGO S.A. Wdrażając „Politykę antykorupcyjną i prezentową PKP CARGO S.A.”, Zarząd Spółki wyszedł naprzeciw oczekiwaniom rynku oraz zmianom prawa w myśl zasady „zero tolerancji dla korupcji”. Zawarte w Polityce reguły obowiązują zarówno pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A. Ponadto Klienci, Dostawcy, Partnerzy biznesowi mogą zapoznać się z treścią Polityki antykorupcyjnej na stronie <https://www.pkpcargo.com/pl/>. W Spółce funkcjonuje system zgłoszeń, który ma na celu skuteczne zapobieganie naruszeniom, ochronę wizerunku Spółki oraz wspomaganie zarządzania ryzykiem operacyjnym. Klienci, Partnerzy Biznesowi i osoby spoza Spółki

wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji: a) platformy internetowej: <https://cargo.liniaetyki.pl/>; b) e-mail: cargo@liniaetyki.pl; c) infolinii: 22 290 69 13.

Pracownicy spółki wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo:

- bezpośrednio do Koordynatora ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji w następujący sposób: a) za pośrednictwem specjalnego adresu e-mail: sygnal@pkp-cargo.eu (informacje dla Pracowników zamieszczone są na stronie intranetowej PKP CARGO S.A. w zakładce Polityka antykorupcyjna oraz w zakładce Kodeks etyki. Informacja dla osób spoza Spółki zamieszczona jest na stronie internetowej);
- z wykorzystaniem drogi pocztowej na adres: Koordynator ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji PKP CARGO S.A., 02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17 – z dopiskiem: „do rąk własnych”,
- przekazując notatkę służbową osobiście do Koordynatora;
 - za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji;
 - platformy internetowej: <https://cargo.liniaetyki.pl>
 - adresu e-mail: cargo@liniaetyki.pl
 - infolinii: 22 290 69 13.

W przypadku uzasadnionego zgłoszenia, iż doszło do naruszenia Kodeksu etyki lub Polityki antykorupcyjnej przeprowadza się postępowanie sprawdzające. Przedmiotowe postępowanie prowadzone jest przez Wydział Compliance w oparciu o zasady określone w Kodeksie etyki oraz Polityce Antykorupcyjnej i Prezentowej. Każde zgłoszenie zamieszczane jest w Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Polityki antykorupcyjnej w PKP CARGO S.A./Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A. respektuje prawo Sygnalistów do zachowania anonimowości i zabezpieczenia danych osobowych tych osób oraz do ich ochrony przed jakimkolwiek działaniem o charakterze odwetowym. Zasady, jakimi PKP CARGO S.A. kieruje się przy rozpatrywaniu sygnałów o potencjalnych naruszeniach to: komunikacja zwrotna; możliwość dokonania zgłoszenia w sposób imienny lub anonimowy; rzetelność w wyjaśnieniu każdego sygnału. Obowiązujące w PKP CARGO S.A. kanały zgłoszeń są zgodne z dobrymi praktykami w zakresie zgłaszania nieprawidłowości (ang. whistleblowing) oraz wymogami określonymi w Ustawie o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach

publicznych i Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 roku w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii.

10.1.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

PKP CARGO S.A., jako jeden z największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce i Unii Europejskiej, wykonuje krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz świadczy usługi transportowo-logistyczne związane z przewozem. Funkcjonujący w Spółce Zintegrowany System Zarządzania („ZSZ”), którego podstawą funkcjonowania jest Uchwała Nr 167/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 19.05.2020 r. w sprawie organizacji certyfikowanych systemów zarządzania w PKP CARGO S.A., której załącznik Nr1 stanowi Politykę PKP CARGO S.A. w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Zintegrowany System Zarządzania („ZSZ”), oparty jest na wymaganiach norm rodziny ISO i obejmuje swoim zakresem:

- PN-EN ISO 9001: 2015-10 - zarządzanie jakością;
- PN-EN ISO 14001: 2015-9- zarządzanie środowiskowe;
- PN-EN/IEC 27001:2017-06 – zarządzanie bezpieczeństwem informacji;
- PN-ISO 45001:2018-06- zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy oraz system WSK (wewnętrzny system kontroli obrotu towarami o znaczeniu strategicznym) – system oparty o normę PN_EN ISO 9001:2015-10 i kryteria WSK).

Funkcjonujący w Spółce system ZSZ zorientowany jest na ciągłe doskonalenie oraz dostosowanie usług do wymagań Klientów i zobowiązuje Spółkę do realizacji wysokiej jakości usług i zachowania bezpieczeństwa procesów. Dodatkowo Zintegrowany System Zarządzania zobowiązuje pracowników Spółki do:

- świadczenia najwyższej jakości usług;
- orientacji na klienta;
- dbałości i bezpieczeństwa przetwarzanych informacji;
- przestrzegania zasad ochrony informacji;
- przestrzegania zasad ochrony środowiska;
- przestrzegania zasad BHP;
- zaangażowania w doskonalenie ZSZ;
- systematycznego szkolenia w zakresie Bezpieczeństwa Informacji.

Posiadanie przez spółkę PKP CARGO Zintegrowanego Systemu Zarządzania wnosi korzyści dla funkcjonowania:

- z uproszczonych procedur celnych (Status Upoważnionego Przedsiębiorcy – AEO), poprzez uzyskanie międzynarodowego certyfikatu ISO;
- legalnego międzynarodowego obrotu towarami o znaczeniu strategicznym;
- pozytywnego kształtowania wizerunku firmy;
- komfortu klientów pracowników i współpracowników organizacji;
- prestiżu oraz zaufania do Spółki,
- wiarygodności Spółki i zobowiązanie do ciągłego doskonalenia;
- gwarancji wysokiej jakości świadczonych usług;
- dynamicznego rozwoju Spółki;
- lepszej organizacji pracy, jednoznacznego określenia zadań, kompetencji i odpowiedzialności pracowników;
- efektywnego gospodarowania posiadanymi zasobami;
- ujednoliconej dokumentacji – powiązanie ze sobą w sposób przejrzysty procesów i procedur.

Do realizacji zintegrowanej polityki jakości, środowiska, bhp i bezpieczeństwa informacji, Spółka PKP CARGO zapewnia niezbędne środki i zasoby wymagane. Wszystkich pracowników w ramach pełnionych obowiązków, na każdym stanowisku pracy Spółka zobowiązuje do przestrzegania założeń jej polityki w zakresie ZSZ.

Ponadto wszyscy pracownicy Spółki ponoszą indywidualną odpowiedzialność za bezpieczeństwo przetwarzanych przez nich informacji i osobiste zaangażowanie w dążenie do ciągłego doskonalenia Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

Integralną częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania stanowi Zarządzanie Bezpieczeństwem Informacji, jako zbiór procesów i procedur stosowanych w PKP CARGO S.A., stanowiące wykaz zabezpieczeń – Deklaracja Stosowania Zabezpieczeń Informacji – odnoszących się do zdefiniowanych aktywów w obszarze bezpieczeństwa informacji. System Zarządzania Bezpieczeństwem ma zapewniać nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka (w tym zapewniać dokonanie analizy i oceny ryzyka),

które są związane z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców. Wszelkie elementy SMS powinny być udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych przewoźnika kolejowego. Dokumentacja ta powinna wskazywać, jak kierownictwo przewoźnika kolejowego nadzoruje realizację systemu na każdym poziomie zarządzania, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz w jaki sposób zapewnione jest ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Innym funkcjonującym systemem w spółce jest System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - Maintenance Management System („MMS”) wdrożony w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkiem dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego. System MMS obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień społecznych

PKP CARGO S.A.

Kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji oraz za czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej. Dialog ten rozwijany jest w sposób konsekwentny i długofalowy, między innymi na bazie przyjętych przez Partnerów Społecznych w roku 2017 Dobrych Zasad Dialogu Społecznego, odwołujących się do ogólnoludzkich wartości: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina. Wieloletnia praktyka Spółki w promowaniu idei partnerstwa w roku 2021 została uzupełniona o popularyzację działań w zakresie promowania idei partnerskiego dialogu, przy wykorzystaniu różnych kanałów komunikacyjnych:

- cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP – regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje (w roku 2021 z uwzględnieniem utrzymywania się pandemii COVID-19, spotkania z przedstawicielami Strony Społecznej kontynuowane były m.in. w formie telekonferencji zdalnych z użyciem systemów wideokonferencyjnych PKP CARGO S.A. lub w formie stacjonarnej z zachowaniem reżimu sanitarnego);
- strona intranetowa PKP CARGO;
- komunikaty/listy do pracowników;
- prasa branżowa organizacji związkowych.

W Spółce PKP CARGO S.A., będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny prowadzony jest: na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych, działających na szczeblu PKP CARGO S.A. i zakładowych organizacji związkowych, będących stroną ZUZP; na szczeblu Centrali Spółki – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych; na szczeblu zakładu Spółki – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje wewnętrzne regulacje określające warunki współpracy Partnerów Społecznych. Podstawową formą dialogu są cykliczne spotkania, odbywające się, co do zasady – raz w miesiącu na szczeblu zakładu i raz na kwartał na szczeblu Spółki, na których omawiane są bieżące zagadnienia, istotne dla obu stron. Aktywne działania w sferze komunikacji społecznej realizowane sukcesywnie przez Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A., przyczynia się do promocji w zakresie partnerskiego dialogu, jak również jest narzędziem budowania nowoczesnego partnerstwa w zarządzaniu z udziałem Strony Społecznej.

Zarząd PKP CARGO S.A. wspiera rozwój dialogu społecznego poprzez współdziałanie ze związkami zawodowymi na zasadach ustalonych w przepisach powszechnie obowiązujących, jak i na podstawie zawartych porozumień, określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce oraz w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy.

O ważnym miejscu dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. świadczy fakt, że inicjatywy w tym obszarze stanowią dla Spółki stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Jedną ze składowych wewnętrznej

Polityki CSR jest zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu. Jest to zgodne zarówno ze strategicznym podejściem PKP CARGO S.A., jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, m.in. z wytycznymi Normy ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”. Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości na temat istotnej roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych. Monitorowaniu zdarzeń z zakresu dialogu społecznego w Spółce służy Raport o Związkach Zawodowych i dialogu społecznym w PKP CARGO S.A. Ma on na celu cykliczną aktualizację wiedzy o trendach i zdarzeniach w obszarze dialogu społecznego w Spółce.

W 2021 roku wśród najistotniejszych zdarzeń w zakresie dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. i spółkach zależnych Grupy PKP CARGO należy wskazać poniższe aspekty: Porozumienie w PKP CARGO S.A. z dnia 27 sierpnia 2021 roku; Protokół dodatkowy nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP CARGO S.A.; Dialog społeczny na poziomie spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. temat podwyżki wynagrodzeń, wypłaty premii i zwiększenia gratyfikacji z okazji dnia kolejarza oraz zmiany do ZUZP i konsultacje schematów organizacyjnych w Spółkach.

W 2021 roku Strona Społeczna była m.in. informowana na bieżąco o sytuacji Spółki oraz obowiązujących pracowników zasadach bezpieczeństwa w miejscu pracy w związku z wprowadzeniem na terenie państwa polskiego stanu epidemii. Wieloletnia praktyka w zbiorowym wypracowywaniu standardów dostosowanych do potrzeb biznesowych PKP CARGO S.A. służy zwiększaniu świadomości roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu Stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych.

Spółki zależne należące do Grupy PKP CARGO również dokładają wszelkich starań, aby spotkania ze Stroną Społeczną odbywały się regularnie a dialog społeczny miał charakter długofalowy i partnerski. Organizacje Związkowe informowane są na bieżąco o istotnych zdarzeniach mających miejsce w poszczególnych spółkach oraz włączane są w procesy konsultacyjne. Wśród najistotniejszych zdarzeń w 2021 roku w zakresie dialogu społecznego na poziomie spółek zależnych Grupy PKP CARGO można wskazać, że szczególnie w III kwartale realizowane spotkania, które dotyczyły przede wszystkim podwyżki wynagrodzeń, wypłaty premii i zwiększenia gratyfikacji z okazji dnia kolejarza. Przyczyniły się do tego m.in. rekomendacje zawarte w Porozumieniu zawartym w PKP CARGO S.A. w 27 sierpnia 2021 roku, dotyczące wypłacenia gratyfikacji w Spółkach Grupy PKP CARGO na zasadach analogicznych jak w Porozumieniu – o ile będzie to uzasadnione sytuacją ekonomiczną tych Spółek.

W spółkach zależnych np.: CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. działając na podstawie umów ze szkołami w najbliższym otoczeniu organizowała praktyki w celu zmniejszenia bezrobocia w regionie oraz przygotowania do zawodu. Spółka wspiera finansowo inicjatywy społeczne podejmowane przez lokalne organizacje działające na rzecz ograniczenia wykluczenia społecznego i poprawy życia dzieci i młodzieży. Z kolei PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w 2021 r. kontynuowała program „Poleć Pracownika”, polegający na rekomendowaniu nowych osób (posiadających odpowiednie kwalifikacje) na stanowiska pracy w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. W Programie mogą wziąć udział wszyscy pracownicy Spółki z wyjątkiem tych, którzy rekrutacją zajmują się w ramach obowiązków służbowych.

ZAGADNIENIA PRACOWNICZE

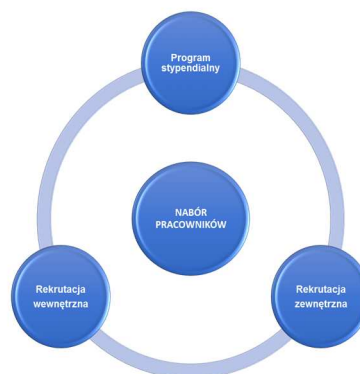
Nabór pracowników

PKP CARGO S.A.

W 2021 roku, analogicznie jak w 2020 roku, realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, większość procesów rekrutacyjnych odbywało się w formie zdalnej (on line).

W 2021 roku ze względu na przeważającą formę nauczania zdalnego wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, został zawieszony Program staży zawodowych oraz Program staży letnich. W 2021 roku realizowano Program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami Program jest skierowany do uczniów wybranej szkoły branżowej I stopnia na okres 3-letniej nauki w szkole. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, w 2021 ponownie otrzymali stypendia naukowe. Dodatkowo, po zakończeniu szkoły i uzyskaniu kwalifikacji zawodowych mogą otrzymać propozycję pracy na stanowiskach związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru w Spółce.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych – nabór pracowników



Copyright PKP CARGO S.A.

Działanie to miało na celu zasilenie kadry PKP CARGO S.A. zdolnymi i rojującymi absolwentami techników i szkół branżowych II stopnia, którzy po ukończeniu szkoły, mogą zostać zatrudnieni na stanowiskach związanych z podstawową działalnością Spółki.

Program adaptacyjny

W 2021 roku kontynuowano program adaptacji zawodowej, dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk funkcjonujących w Spółce: pracowników administracyjnych, kadry menedżerskiej oraz dla pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych, niż administracyjne. Program adaptacyjny, ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, realizowany był najczęściej w formie zdalnej (on-line). Optymalnie dobrany program przygotowania zawodowego, umożliwił nowym pracownikom szybkie wdrożenie się w powierzone obowiązki. Tak przygotowany program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników. Aby rozwijać kwalifikacje i kompetencje personelu w zakresie wykonywanych obowiązków, organizowane były m.in.: pouczenia okresowe.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych - szkolenia i rozwój



Copyright PKP CARGO S.A.

W 2021 r. kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych.

Kontynuowane i rozwijane były również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. Ponadto w 2021 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie oraz nabywania umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie stacjonarnej i zdalnej.

W ramach podnoszenia kwalifikacji pracowników były organizowane również kursy, szkolenia we własnym zakresie. Spółki zależne organizowały praktyki w celu zmniejszenia bezrobocia w regionie oraz przygotowania do zawodu. Zainicjowana od 2017 roku współpraca z

zakresu działalności edukacyjnej, mająca na celu rozwój szkolnictwa zawodowego (o profilu kolejowym) była realizowana w

2021 roku w formie zdalnej. Kontynuowano rozpoczęty w 2019 program stypendialny, w ramach którego 6 uczniom Technikum Kolejowego wypłacane jest comiesięczne stypendium za dobre wyniki w nauce, ze zobowiązaniem, że po ukończeniu nauki podejmą oni pracę w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. wzbogacając tym samym jej zasoby kadrowe.

Działalność socjalna i ulgowe usługi transportowe

PKP CARGO S.A.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych – ulgowe usługi transportowe



Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę.



Uprawnienia do ulgowych usług transportowych są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy Związkiem Pracodawców Kolejowych a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.



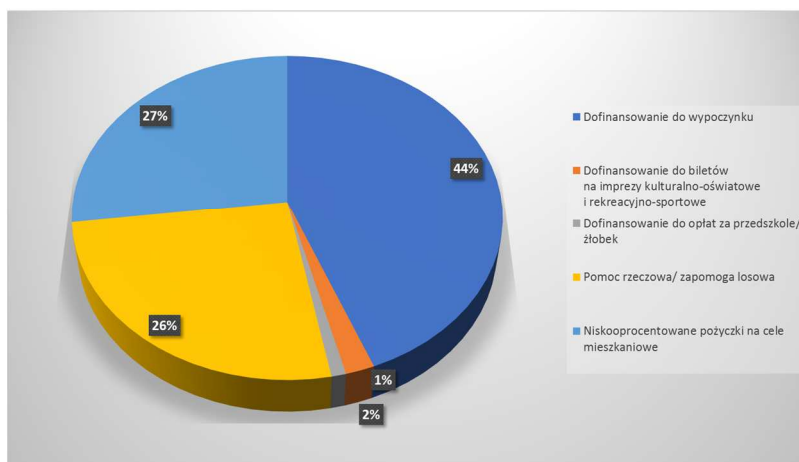
Uprawnieni, którzy nabyli ulgowe usługi transportowe mogą za symboliczną opłatą skorzystać z biletów międzynarodowych, umożliwiających podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych. Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych i przedszkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów. Z wypoczynku mogą korzystać pracownicy, emeryci, renciści i członkowie ich rodzin. Różnorodność przyznawanych dofinansowań daje uprawnionym możliwość wyboru właściwej dla siebie formy wypoczynku. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników, wprowadzono możliwość dofinansowania pobytu dzieci w przedszkolach i żłobkach. Pracownicy

mogą uczestniczyć w imprezach sportowych, rekreacyjnych, kulturalnych, co pozwala im na identyfikację z firmą, integrację ze współpracownikami i relaks w czasie wolnym od pracy.

Z kolei w trosce o zdrowie i komfort pracowników dodano możliwość korzystania z obiektów sportowych, programów rekreacyjno – sportowych, kart FITPROFIT i innych kart sportowych i rabatów, zapewniających dostęp do szeregu obiektów na terenie całej Polski. Udzielana jest również pomoc w formie pomocy rzeczowej okolicznościowej, a także zapomóg bytowych i losowych, które mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z nisko oprocentowanych pożyczek na cele mieszkaniowe.

**Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień
pracowniczych – wykorzystanie środków**



Copyright: PKP CARGO S.A.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2021 r. wykupiono uprawnienia do ulgowych usług transportowych dla następującej liczby osób: dla pracowników – 11 237 uprawnień; dla członków rodzin pracowników – 1 718 uprawnień; dla emerytów i rencistów kolejowych – 5 546 uprawnień w pakiecie I oraz 4 803 uprawnień w pakiecie II. Pracownikom PKP CARGO i członkom ich rodzin wydano 469 biletów międzynarodowych, które za symboliczną opłatą umożliwiają podróżowanie po Europie.

W 2021 r. PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. zapewniła pracownikom świadczenia socjalne obejmujące dofinansowanie do wypoczynku, dofinansowanie pobytu emeryta lub rencisty w placówkach leczniczo - sanatoryjnych i rehabilitacyjnych, dofinansowanie wypoczynku dzieci i młodzieży w formie zorganizowanej. Istnieje również możliwość dofinansowania pomocy szkolnej, finansowanie pomocy rzeczowej. Pracownicy mają również możliwość otrzymania pomocy w formie zapomogi losowej i bytowej oraz pożyczki na cele mieszkaniowej. W roku 2021 Spółka wykupiła ulgi przejazdowe dla pracowników spółki.

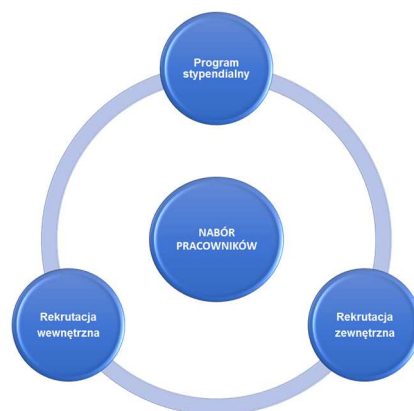
Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych

Nabór pracowników PKP CARGO S.A.

W 2021 r. w PKP CARGO, analogicznie do lat ubiegłych realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, większość procesów rekrutacyjnych odbywała się on line.

W 2021 r. ze względu na przeważającą formę nauczania zdalnego wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, został zawieszony Program staży zawodowych oraz Program staży letnich. W 2021 r. realizowano Program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami Program jest skierowany do uczniów wybranej szkoły branżowej I stopnia na okres 3-letniej nauki w szkole. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, w 2021 r. ponownie otrzymali stypendia naukowe. Dodatkowo, po zakończeniu szkoły i uzyskaniu kwalifikacji zawodowych mogą otrzymać propozycję pracy na stanowiskach związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru w Spółce. Działanie to miało na celu zasilenie kadry PKP CARGO S.A. zdolnymi i rokującymi absolwentami techników i szkół branżowych II stopnia, którzy po ukończeniu szkoły, mogą zostać zatrudnieni na stanowiskach związanych z podstawową działalnością Spółki.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych – nabór pracowników



Copyright PKP CARGO S.A.

Program adaptacyjny

W 2021 roku w PKP CARGO kontynuowano program adaptacji zawodowej, dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk funkcjonujących w Spółce: pracowników administracyjnych, kadry menedżerskiej oraz dla pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych, niż administracyjne. Program adaptacyjny, ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, realizowany był najczęściej w formie zdalnej (on-line). Optymalnie dobrany program przygotowania zawodowego, umożliwił nowym pracownikom szybkie wdrożenie się w powierzone obowiązki. Tak przygotowany program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników. Aby rozwijać kwalifikacje i kompetencje personelu w zakresie wykonywanych obowiązków, organizowane były m.in.: pouczenia okresowe.

Szkolenia i rozwój

Spółka PKP CARGO dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych. W 2021 r. kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Kontynuowane i rozwijane były również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. Ponadto w 2021 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie oraz nabywania umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie stacjonarnej i zdalnej.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych - szkolenia i rozwój



Copyright PKP CARGO S.A.

W ramach podnoszenia kwalifikacji pracowników były organizowane również kursy, szkolenia we własnym zakresie. Spółki zależne organizowały praktyki w celu zmniejszenia bezrobocia w regionie oraz przygotowania do zawodu. Zainicjowana od 2017 roku współpraca z zakresu działalności edukacyjnej, mająca na celu rozwój szkolnictwa zawodowego (o profilu kolejowym) była realizowana w 2021 roku w formie zdalnej. Również był kontynuowany, rozpoczęty w 2019 program stypendialny, w ramach którego 6 uczniom Technikum Kolejowego wypłacane jest comiesięczne stypendium za dobre wyniki w nauce, ze zobowiązaniem, że po ukończeniu nauki podejmą oni pracę w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. wzbogacając tym samym jej zasoby kadrowe.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe PKP CARGO S.A.

Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych.

Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych i przedszkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów. Z wypoczynku mogą korzystać pracownicy, emeryci, renciści i członkowie ich rodzin. Różnorodność przyznawanych dofinansowań daje uprawnionym możliwość wyboru właściwej dla siebie formy wypoczynku. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników, wprowadzono możliwość dofinansowania pobytu dzieci w przedszkolach i żłobkach. Pracownicy mogą uczestniczyć w imprezach sportowych, rekreacyjnych, kulturalnych, co pozwala im na identyfikację z firmą, integrację ze współpracownikami i relaks w czasie wolnym od pracy. W trosce o zdrowie i komfort pracowników dodano możliwość korzystania z obiektów sportowych, programów rekreacyjno – sportowych, kart FITPROFIT i innych kart sportowych i rabatów, zapewniających dostęp do szeregu obiektów na terenie całej Polski. Udzielana jest również pomoc w formie pomocy rzeczowej okolicznościowej, a także zapomóg bytowych i losowych, które mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z nisko oprocentowanych pożyczek na cele mieszkaniowe. W 2021 r. w PKP CARGO S.A. dokonano odpisu na ZFŚS na rzecz 34 874 uprawnionych, w tym 15 427 pracowników oraz 19 447 emerytów i rencistów. Na realizację świadczeń socjalnych wykorzystano:

- wypoczynek - 44 % środków,
- działalność kulturalno-oświatowa i sportowo-rekreacyjna - 2 % środków,
- pomoc rzeczowa, zapomoga - 26 % środków,
- przedszkole, żłobek - 1 % środków,
- pożyczka - 27% środków.

Spółki należące do Grupy PKP CARGO również prowadzą bardzo transparentną politykę w zakresie praw pracowniczych w kontekście świadczeń socjalnych. Pracownicy – emeryci lub renciści (PKP CARGO CONNECT) mają możliwość otrzymania dofinansowania pobytu w placówkach leczniczo= sanatoryjnych i rehabilitacyjnych. Istnieje również możliwość dofinansowania pomocy szkolnej czy rzeczowej. W 2021 roku spółka PKP CARGO CONNECT wykupiła ulgi przejazdowe dla pracowników spółki.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych – ulgowe usługi transportowe



Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę.



Uprawnienia do ulgowych usług transportowych są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy Związkiem Pracodawców Kolejowych a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.



Uprawnieni, którzy nabyli ulgowe usługi transportowe mogą za symboliczną opłatą skorzystać z biletów międzynarodowych, umożliwiających podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

PKP CARGO S.A.

W 2021 r. PKP CARGO S.A. wykupiło uprawnienia do ulgowych usług transportowych dla następującej liczby osób: dla pracowników - 11 237 uprawnień, dla członków rodzin pracowników - 1 718 uprawnień, dla emerytów i rencistów kolejowych - 5 546 uprawnień w pakiecie I oraz 4 803 uprawnienia w pakiecie II. Pracownikom i członkom ich rodzin wydano 469 biletów międzynarodowych, które za symboliczną opłatą umożliwiają podróżowanie po Europie.

Wspieranie edukacji

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych. W 2021 kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Kontynuowane i rozwijane były również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu.

Ponadto w 2021 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie oraz nabywania umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie stacjonarnej i zdalnej.

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych. W 2021 r. kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Kontynuowane i rozwijane były również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. Ponadto w 2021 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie oraz nabywania umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie stacjonarnej i zdalnej.

Spółki z Grupy PKP CARGO również prowadzą polityki rozwojowe pracowników realizowane poprzez podnoszenie kwalifikacji i kompetencji (studia licencjackie, magisterskie, podyplomowe, szkolenia, nauka języków obcych), które są określone m.in. w „Zasady przeprowadzania pracowniczych ocen okresowych” (PKP CARGO CONNECT). Ponadto dążąc do posiadania wykwalifikowanej kadry prowadzone są od 2019 r. kolejne edycje programów stypendialnych - w ramach których 6 uczniom Technikum Kolejowego wypłacane jest comiesięczne stypendium za dobre wyniki w nauce, ze zobowiązaniem, że po ukończeniu nauki podejmą oni pracę w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. wzbogacając tym samym jej zasoby kadrowe.

W 2021 r. kontynuowany był również rozpoczęty w 2019 r. program stypendialny w ramach którego 6 uczniom Technikum Kolejowego wypłacane jest comiesięczne stypendium za dobre wyniki w nauce, ze zobowiązaniem, że po ukończeniu nauki podejmą oni pracę w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. wzbogacając tym samym jej zasoby kadrowe.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do środowiska naturalnego

Zgodność z Taksonomią Unii Europejskiej

Taksonomia jest filarem zrównoważonego inwestowania. W spółkach zależnych Grupy PKP CARGO zarówno sprawy ochrony klimatu, jak i działania proklimatyczne od dawna są realizowane. Dzieje się tak za sprawą podstawowego filaru działalności spółki PKP CARGO, którym jest towarowy transport kolejowy. Jako segment transportu generuje niższe w porównaniu do innych środków transportu koszty zewnętrzne, związane z zanieczyszczeniem środowiska, hałasem, przekształceniami krajobrazu.

Szczegółowe informacje o zgodności z taksonomią Unii Europejskiej w rozdziale [8.7. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego](#).

PKP CARGO S.A.

Firmy na całym świecie są coraz bardziej świadome tego, jak istotny wpływ wywierają na otoczenie. Dzięki temu mogą sprawnie i skutecznie podejmować takie formy aktywności, które sprzyjają m.in. realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju, określonych przez ONZ, czyli wdrażają cele biznesowe, skupiając się jednocześnie na dbałości o środowisko i otoczenie społeczne. Dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju konieczne jest zharmonizowanie trzech wzajemnie ze sobą połączonych elementów: wzrostu gospodarczego, troski o rozwój społeczeństwa oraz ochrony środowiska. Jednym z kluczowych obszarów zrównoważonego rozwoju jest więc zintegrowane i zrównoważone zarządzanie surowcami naturalnymi i ekosystemami.

Przyjęta przez PKP CARGO S.A. polityka środowiskowa jest elementem „Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie zintegrowanego systemu zarządzania”. Obejmuje m.in. takie elementy jak: ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom, racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii oraz wody, podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego. Spółka dąży do połączenia profesjonalnego realizowania celów biznesowych z odpowiedzialną postawą względem środowiska naturalnego.

Kluczowe działania PKP CARGO S.A. podejmowane w obszarze ochrony środowiska to:

- wdrożenie i utrzymywanie systemu zarządzania środowiskowego jako elementu zintegrowanego systemu zarządzania
- system nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany;
- edukacja ekologiczna – budowanie świadomości ekologicznej, odpowiedzialnego angażowania się pracowników w zrównoważony rozwój poprzez szkolenia i materiały edukacyjne;
- współpraca międzynarodowa – przynależność i udział w zespołach organizacji działających na rzecz zrównoważonego transportu takich jak Międzynarodowy Związek Kolei (UIC), Stowarzyszenie Kolei Europejskich (CER) oraz Rail Freight Forward (koalicja europejskich firm z branży kolejowych przewozów towarowych);
- bezpieczeństwo przewozów - szkolenia i nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych;
- nowoczesny tabor i innowacje – zakupy i modernizacje lokomotyw i wagonów, także pod kątem emisyjności i energooszczędności;
- nowoczesne zaplecze utrzymaniowo-naprawcze, oszczędne gospodarowanie zasobami – remonty, modernizacje;
- inwestycje pod kątem uszczelnienia procesów związanych z emisjami do powietrza i powierzchni ziemi oraz oszczędnościami energii.

Z uwagi na to, że transport kolejowy jest ekologiczny i już sama realizacja transportu towarowego koleją zamiast transportem drogowym, przyczynia się do łagodzenia zmian klimatu, PKP CARGO S.A. nie wyodrębniała dotychczas w swojej działalności oddzielnej polityki klimatycznej. Widząc szanse rozwoju jaki niesie ze sobą dla przedsiębiorstw kolejowych unijna systematyka, dotycząca zrównoważonego rozwoju, która podąża w kierunku promowania niskoemisyjnych form transportu, podążając za obecnymi oczekiwaniami otoczenia, PKP CARGO S.A. planuje wdrożenie polityki klimatycznej w 2022 roku. Polityka będzie wyznaczać mierzalne cele i czas ich realizacji, w oparciu o założenia Porozumienia Paryskiego, które ma na celu ograniczenie globalnego wzrostu temperatury do poziomu poniżej 2°C w 2100 roku.

Obecnie zarządzanie emisjami gazów cieplarnianych w PKP CARGO S.A. odbywa się w ramach procesu zarządzania wszystkimi emisjami do powietrza i obejmuje 1 oraz 2 zakres emisji GHG. Wydzielenie w ramach zarządzania emisjami, osobnego podprocesu dedykowanego dla zarządzania emisją gazów cieplarnianych (z rozbić na 3 zakresy) planowane jest na 2022 rok.

Role i odpowiedzialność w ochronie środowiska i klimatu

Za ocenę wskaźników dotyczących środowiska naturalnego odpowiada Wydział Energetyki i Utrzymania Zaplecza Technicznego w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego. W strukturze Wydziału funkcjonują między innymi Zespół ds. ochrony środowiska i Zielonego Ładu oraz Zespół ds. zarządzania energią i rozliczeń. Zespoły te są odpowiedzialne za wprowadzenie w PKP CARGO S.A. polityki klimatycznej, wytyczenie w tym zakresie celów, wypracowanie rozwiązań i rekomendacji prowadzących do realizacji tych celów oraz monitorowanie redukcji śladu węglowego aż do uzyskania statusu przedsiębiorstwa neutralnego klimatycznie w 2050 roku. Nadzór nad realizacją spraw ochrony środowiska i klimatu, sprawuje Członek Zarządu ds. Operacyjnych, który zatwierdza wytyczone cele oraz priorytety środowiskowe i klimatyczne.

Efekty stosowania Polityki ochrony środowiska i klimatu

Unijna systematyka dotycząca zrównoważonego rozwoju, odnosi się wprost do konieczności zmian modalnych na rzecz niskoemisyjnych form transportu oraz budowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby czystej mobilności. Kolej jako wnosząca znaczący wkład na rzecz ochrony klimatu, uznawana jest w tym zakresie za bardzo odpowiednie rozwiązanie. Oznacza to, że mimo dotychczasowego braku osobnego wyszczególnienia w polityce PKP CARGO S.A. spraw ochrony klimatu, działania proklimatyczne są przez Spółkę od dawna realizowane. Dzieje się tak za sprawą podstawowego filaru działalności PKP CARGO S.A., którym jest towarowy transport kolejowy. Transport szynowy jest ekologiczny ze względu na niską emisję gazów cieplarnianych oraz małe zużycie paliwa i energii w stosunku do przewożonej masy i zgodnie z polityką klimatyczną Unii Europejskiej traktowany jest jako istotny i pożądany element osiągnięcia celów redukcji śladu węglowego w całym sektorze transportu.

PKP CARGO S.A. angażuje się w plany działania ogłoszonej w 2020 roku w komunikacie KE Strategii na rzecz zrównoważonej i

inteligentnej mobilności- europejski transport na drodze ku przyszłości, w szczególności w stosunku do poniższych określonych w dokumencie inicjatyw i celów:

- INICJATYWA PRZEWODNIA 1 – upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury;
- INICJATYWA PRZEWODNIA 3 – bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach (dalsza elektryfikacja transportu kolejowego; w przypadkach, w których nie jest to opłacalne, należy zwiększyć wykorzystanie wodoru);
- INICJATYWA PRZEWODNIA 4 - ekologizacja transportu towarowego (zwiększenie roli kolei w transporcie: Cel pośredni nr 7: w porównaniu z rokiem 2015 Kolejowy ruch towarowy wzrośnie do 2030 r. o 50% a do 2050 r. dwukrotnie);
- INICJATYWA PRZEWODNIA 8 - wzmocnienie jednolitego rynku (między innymi inwestycje przeznaczone na sfinansowanie modernizacji flot we wszystkich rodzajach transportu, tak aby zapewnić wdrożenie wariantów technologii nisko- i bezemisyjnych, m.in. poprzez modernizację i odpowiednie programy odnowy).

Spółka PKP CARGO realizuje aktywności, które na stałe wpisują się w Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności :

Zakup nowoczesnych elektrowozów oraz modernizację lokomotyw elektrycznych

PKP CARGO S.A. inwestuje w zakup nowoczesnych lokomotyw. Najnowocześniejszą część naszej floty liczy 39 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym), które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania (co pozwala na oszczędność energii elektrycznej). Wśród nich są między innymi nowoczesne sześciosiłowe lokomotywy elektryczne Dragon (ET25) oraz lokomotyw Dragon 2 (ET26) wyposażone w spalinowy moduł dojazdowy.

Liczba lokomotyw elektrycznych niezmmodernizowanych, ulega sukcesywnemu zmniejszaniu

Wdrażamy taborowe rozwiązania w zakresie optymalizacji zużycia energii, modernizując lokomotywy elektryczne poprzez montowanie nowoczesnej aparatury elektrycznej oraz prowadzimy pilotaż wybranych lokomotyw, na których zamontowano liczniki energii elektrycznej prądu stałego.

PKP CARGO S.A. jako operator kolejowych przewozów towarowych w ogromnej większości realizuje swoje przewozy towarowe trakcją elektryczną. Pojazdy elektryczne są przyjazne dla środowiska, nie generują emisji w miejscu użytkowania i lokalnie nie powodują smogu.

Modernizacja lokomotyw spalinowych

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje umowę, na podstawie której Newag Group S.A. wykonuje naprawy główne poziomu P5 połączone z modernizacją lokomotyw spalinowych serii SM48. W wyniku modernizacji, która obejmuje m.in. budowę nowego nadwozia w technologii modułowej, wymianę agregatu prądotwórczego, aparatury hamulcowej oraz maszyn i urządzeń pomocniczych, zmieniona zostanie seria SM48 na ST48 oraz przeznaczenie lokomotyw z manewrowych na liniowe. W latach 2019 - 2020 PESA Bydgoszcz. S.A. wykonywała naprawy poziomu P5, które zostały połączone z modernizacją lokomotyw spalinowych serii ST44, obejmującą między innymi wymianę przestarzałego, dwusuwowego silnika spalinowego na silnik czterosuwowy, spełniający normy emisji spalin UICIIIA. Liczba eksploatowanych lokomotyw spalinowych niezmmodernizowanych ciągle się zmniejsza. Lokomotywy po modernizacji zużywają mniej paliwa a tym samym emitują mniejsze ilości zanieczyszczeń do powietrza w stosunku do lokomotyw niezmmodernizowanych.

Zakup i modernizacja wagonów towarowych

PKP CARGO S.A. inwestuje w nowoczesne wagony. W posiadanym parku wagonów aż 3 804 szt. to platformy intermodalne. W następnych latach planowany jest dalszy zakup takich platform. Nabywane platformy poprawiają efektywność przewozów, pozwalając na przewóz cięższych ładunków niż starsze wagony oraz są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe. Ogółem na platformy i lokomotywy planujemy wydać prawie 572 mln zł z czego 269 mln zostanie dofinansowane z UE.

Tworzenie efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii

Podczas Rady Programowej Centrum Efektywności Energetycznej Kolei w dniu 29 października 2020 r., PKP CARGO i PKP Energetyka podpisały list intencyjny, w którym potwierdzają podjęcie współpracy przy stworzeniu efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią PKP CARGO wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii. W ramach podpisanego listu intencyjnego, firmy zobowiązują się do wymiany informacji niezbędnych do przygotowania planu i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z energetyką prosumencką i odnawialną. PKP

Energetyka, rozumiejąc potrzeby klientów kolejowych, będzie aktywnie wspierać PKP CARGO w realizacji przedsięwzięć energetycznych. Pierwszy etap związany będzie z dopasowaniem instalacji prosumenckich a kolejne kroki współpracy będą dotyczyły uruchomienia większych instalacji OZE przeznaczonych na cele własne PKP CARGO. Na chwilę obecną ilość instalacji OZE użytkowanych w spółce jest niewielka ale ulega sukcesywnemu zwiększaniu.

Wykorzystanie wodoru jako paliwa do zasilania nowoczesnych lokomotyw

W 2018 roku spółka PKP CARGO i Jastrzębska Spółka Węglowa JSW, H. Cegielski-Fabryka Pojazdów Szynowych podpisały list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych, związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego. Dokument zakładał m.in. kooperację na rzecz badań, analiz, a w przyszłości produkcji nowych typów wagonów i lokomotyw manewrowych o napędzie wodorowym oraz późniejszego ich utrzymania oraz eksploatacji. Uczestnicy projektu podzielili się rolami:

- PKP CARGO S.A. - założenia techniczne, próbna eksploatacja lokomotywy,
- Spółka H. Cegielski- Fabryka Pojazdów Szynowych - budowa lokomotywy,
- Jastrzębska Spółka Węglowa- budowa infrastruktury do tankowania wodoru.

Kontynuacją prac nad tym projektem było podpisanie przez PKP CARGO S.A., PESA Bydgoszcz S.A. i Grupę Azoty S.A. 23 września 2021 roku, listu intencyjnego na temat współpracy na rzecz wdrożenia technologii wodorowych w transporcie kolejowym. Współpraca ma obejmować między innymi projekty badawczo - rozwojowe zmierzające do opracowania optymalnych sposobów wykorzystania wodoru do napędów pojazdów szynowych oraz metod transportu wodoru i tankowania pojazdów kolejowych. Wspólny projekt ma na celu stworzenie infrastruktury związanej z przesyłaniem, magazynowaniem i tankowaniem paliw wodorowych, budowę lokomotyw o napędzie wodorowym wykorzystywanych do prac manewrowych i liniowych.

Spółka PKP CARGO realizując politykę środowiskową, stawia na rozwój technologii wodorowych w transporcie szynowym, gdyż ma to ogromne znaczenie nie tylko dla spółki, ale i dla całej polskiej gospodarki w związku z wdrażaniem przez Komisję Europejską programem „Europejski Zielony Ład”, którego celem jest zmniejszenie emisji CO₂ w transporcie o 30% do roku 2030, zaś do 2050 roku transport ma osiągnąć neutralność klimatyczną.

Bazując na doświadczeniach partnerów tego projektu: Grupa Azoty S.A. to największy producent wodoru w Polsce i pracuje nad technologiami wykorzystania tego surowca w ogniach paliwowych, zaś PESA Bydgoszcz S.A. jako pierwsza opracowała prototyp lokomotywy wodorowej i jako producent skupia się na przygotowaniu pojazdu dedykowanego dla transportu towarowego, spółka PKP CARGO miałaby być testerem prototypów lokomotyw z napędem wodorowym. Realizacja projektu wodorowego na kolei przy wsparciu państwa, które dostrzega wodór jako paliwo alternatywne w transporcie szynowym, zostało zapisane w oficjalnym rządowym dokumencie: „Polskiej strategii wodorowej do roku 2030 z perspektywą do 2040 r.”

Projekt wprowadzenia sprzęgów samoczynnych tzw. cyfrowych sprzęgów automatycznych DAC (Digital Automatic Coupling)

Spółka PKP CARGO bierze udział w pracach grupy roboczej European DAC Delivery Program, która ma na celu wdrożenie do pociągów towarowych w Europie cyfrowych sprzęgów samoczynnych DAC (zamiast dzisiaj stosowanych haków, sprzęgów śrubowych i zderzaków). Sprzęg samoczynny ma automatycznie łączyć wagony towarowe, ale również doprowadzić do wagonów energię elektryczną (110V) oraz szynę danych (cyfryzacja i automatyzacja przewozów).

PKP CARGO S.A. widzi szereg potencjalnych korzyści wprowadzenia sprzęgów automatycznych w Europie. Sposób ich wprowadzenia powinien mieć na celu wzmocnienie konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych ograniczając zagrożenia związane z interoperacyjnością taboru i ich swobodną eksploatacją w różnych państwach Europy. Aktualnie nie wybrano jeszcze konkretnego rozwiązania sprzęgu, które można byłoby testować i wdrażać.

Cyfryzacja

W 2021 roku PKP CARGO podpisało umowę na wdrożenie systemu SAP Transportation Management System. System SAP TMS, wraz z modułem SAP SD, będzie jedną, kompletną platformą do zarządzania transportem i będzie obsługiwał wszystkie obszary procesu przewozowego (kontakt z klientem, zarządzanie zamówieniami, planowanie zapotrzebowania na przewóz ładunków masowych i intermodalnych, automatyzację planowania i budowy harmonogramu przewozów). System zapewni śledzenie przesyłek i przyczyni się do lepszego planowania czasu pracy drużyn trakcyjnych. Wszystkie operacje związane z przewozem będą wykonywane w jednym systemie co umożliwi dostęp do danych w czasie rzeczywistym. Zastosowanie SAP TMS powinno spowodować poprawę efektywności operacyjnej i obniżenie kosztów co przełoży się na wzrost konkurencyjności PKP CARGO na rynku usług przewozowych i logistycznych.

Działania spółek zależnych ukierunkowane są również na wprowadzenie, nie stwarzającej zagrożenia dla środowiska, gospodarki odpadami poprzez ich segregację, zabezpieczanie i przekazywanie ich do dalszego recyklingu a także . W 2019 roku Spółka PKP CARGO SERVICE przystąpiła do Programu Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK), inicjatywy branży kolejowej na rzecz oszczędzania energii. Wymiana doświadczeń w ramach CEEK ma na celu wypracowanie i wdrażanie rozwiązań efektywnych energetycznie i jednocześnie pro-ekologicznych, które służą wszystkim uczestnikom rynku kolejowego. Z kolei w spółce PKP CARGOTABOR oprócz powołania stanowiska Głównego Specjalisty ds. Ochrony Środowiska, w Spółce wdrożono liczne regulacje w omawianym zakresie, w tym: procedurę gospodarowania złomem, procedurę postępowania z odpadami, warunki sprzedaży zużyciu, warunki sprzedaży drewna opadowego.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do poszanowania praw człowieka

Prawa człowieka takie jak równość bez względu na płeć, zakaz dyskryminacji, wolność i nietykalność osobista, prawo do prywatności i ochrony danych osobowych oraz wolność zrzeszania się i wolność poglądów, stanowią punkt odniesienia dla polskiego prawa i są podstawą działań związanych z obszarem pracowniczym także w Grupie PKP CARGO. Relacje międzyludzkie w PKP CARGO są oparte na otwartości, uczciwości i wzajemnym zaufaniu. Pracownicy pracują w zespołach i szanują różnorodność. Biorą udział w tworzeniu przyjaznego środowiska pracy, sprzyjającego nie tylko rozwojowi zawodowemu, lecz także podnoszeniu kwalifikacji. Odnoszą się do siebie z szacunkiem. Spółka zapewnia równy i sprawiedliwy dostęp do zatrudnienia i awansu. Niedopuszczalna jest dyskryminacja i nieakceptowalna żadnych jej forma wobec pracowników, klientów oraz dostawców, zarówno ze względu na wiek, płeć, niepełnosprawność, przynależność rasową, wyznanie, orientację seksualną, narodowość, pochodzenie, jak i ze względu na działalność polityczną lub związkową. W PKP CARGO nie toleruje się żadnych form molestowania i znęcania się, zarówno fizycznego, jak i psychicznego. Nie jest akceptowalne nadużywanie zajmowanego stanowiska poprzez protegowanie krewnych, nie jest akceptowalny nepotyzm. Spółki zależne prowadzą również politykę na zasadzie „zero tolerancji dla korupcji”, która została zawarta w trosce o wizerunek, renomę oraz zaufanie klientów, partnerów biznesowych i wszystkich interesariuszy. Stosowane w spółkach „Polityki Przeciwdziałania Nadużyciom” potwierdzają posiadane certyfikaty i licencje, wyniki przeprowadzanych kontroli wewnętrznych i zewnętrznych oraz wyniki działań sprawozdawczych prowadzonych przez biura kontrolingu spółek. Spółki z Grupy PKP CARGO oprócz „Kodeksu postępowania etycznego” (PKP CARGO CONNECT) czy „Zasad negocjacji z podmiotami zewnętrznymi” (PKP CARGO INTERNATIONAL), posiadają zabezpieczenia w postaci regulacji dotyczących kart kredytowych uregulowane w dokumencie „Polityka wydatkowania środków pieniężnych” (PKP CARGO CONNECT). Uzupełnieniem odpowiednich przepisów Kodeksu etyki są „Zasady przyjmowania i wręczania Prezentów w PKP CARGO S.A.” (Rozdział II Polityki Antykorupcyjnej). Celem tego dokumentu jest ustalenie jednolitych norm dla pracowników w zakresie oferowania i przyjmowania prezentów. Wdrożenie i przestrzeganie powyższych zasad ma zapewnić wyeliminowanie sytuacji, w których przyjmowanie upominków mogłoby mieć wpływ na podejmowane decyzje biznesowe w PKP CARGO S.A.

Spółki zależne również promują relacje międzyludzkie, które są oparte na otwartości, uczciwości i wzajemnym zaufaniu. Funkcjonujące wewnętrzne organy np.: Komisja ds. Compliance (prowadzi szczegółowe analizy wewnętrznych procedur w celu wyeliminowania ryzyka naruszania praw człowieka w bieżącej działalności Spółki) czy Komisja Antymobbingowa, stanowią wyraz proaktywnej postawy pracodawcy w zwalczaniu wszelkiego rodzaju patologii stosunków pracowniczych. Z kolei dokument „Zasady zachowania i postępowania” wskazuje polityki stosowane są w związku z poszanowaniem praw człowieka.

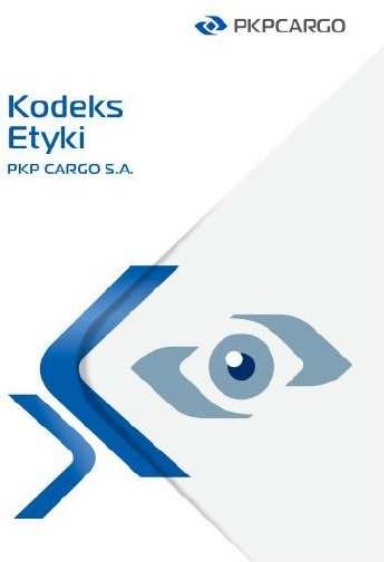
Polityka antymobbingowa

W PKP CARGO S.A. zostały wdrożone regulacje wewnętrzne, które stanowią podstawę realizowanej polityki antymobbingowej. U pracodawców wchodzących w skład Spółki działają Mężowie Zaufania i Komisje Antymobbingowe. Ponadto spoczywający na pracodawcy obowiązek przeciwdziałania zjawisku mobbingu znajduje odzwierciedlenie w regulaminach pracy Centrali i zakładów Spółki, sprzyjając ochronie pracowników w tym obszarze. Zgodnie z przyjętymi w Spółce zasadami, każdy pracownik posiada możliwość zgłoszenia przypadku podejrzenia o stosowanie mobbingu, a także uzyskania fachowej informacji i pomocy ze strony Męża Zaufania z zachowaniem pełnej poufności. Natomiast rola Komisji Antymobbingowej polega na rozpatrywaniu konkretnych spraw, po wyczerpaniu procedury przez Męża Zaufania, jak również rekomendowaniu działań mających na celu zapobieganie i ograniczenie zjawiska mobbingu. Realizując politykę przeciwdziałania mobbingowi, spółka PKP CARGO przykłada szczególną wagę do działań o charakterze profilaktycznym. Tematyka mobbingu sygnalizowana jest już podczas szkoleń adaptacyjnych dla nowo zatrudnianych pracowników, m. in poprzez wskazanie danych teleadresowych działającego u danego pracodawcy, a wybranego przez załogę, Męża Zaufania. Natomiast w trakcie szkoleń organizowanych w toku zatrudnienia szczególny nacisk kładziony jest na profesjonalne przygotowanie członków Komisji Antymobbingowych, Mężów Zaufania oraz pracowników pełniących funkcje kierownicze.

W spółkach zależnych funkcjonującym dokumentami wspierającym politykę antymobingową są głównie wewnętrzne regulaminy, w których zawarte są zasady przeciwdziałania zjawiskom dyskryminacji i antymobingowi; Kodeks Postępowania Etycznego oraz Komisja ds. Compliance i Komisja Antymobingowa stanowiąca wyraz proaktywnej postawy pracodawcy w zwalczaniu tego rodzaju patologii stosunków pracowniczych, którą są zjawiska mobbingu.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

PKP CARGO S.A.



W listopadzie 2020 r. w PKP CARGO S.A. został zaimplementowany zaktualizowany Kodeks Etyki, który stanowi jeden z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce.

Zawiera on wypracowane przez przedstawicieli PKP CARGO S.A., przy udziale jej Pracowników i Klientów, podstawowe reguły postępowania, takie jak: solidność, współpraca, dobre zarządzanie, bezpieczeństwo, profesjonalizm, nowoczesność, transparentność, odpowiedzialność i szacunek, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej.

Inny dokument (z listopada 2020 r.) „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”, i zawarte w nim normy postępowania o charakterze uniwersalnym, wpłynęła na proces rozwoju kultury organizacyjnej w PKP CARGO S.A. Wdrażając „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”, Zarząd Spółki wyszedł naprzeciw oczekiwaniom rynku oraz zmianom prawa w myśl zasady „zero tolerancji dla korupcji”. Zawarte w „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.” reguły obowiązują zarówno pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A. Polityka jest komunikowana klientom w celu honorowania przez nich wewnętrznych zasad antykorupcyjnych Spółki w kontaktach z jej przedstawicielami.

A wszyscy Pracownicy mają obowiązek zapoznania się z Polityką antykorupcyjną i przestrzegania jej postanowień w związku z wykonywaniem swoich obowiązków służbowych lub świadczeniem usług. Klienci, Dostawcy, Partnerzy biznesowi mogą zapoznać się z treścią Polityki antykorupcyjnej na stronie <https://www.pkpcargo.com/pl/>. Dodatkowo w Spółce funkcjonuje system zgłoszeń, który ma na celu skuteczne zapobieganie naruszeniom, ochronę wizerunku Spółki oraz wspomaganie zarządzania ryzykiem operacyjnym. Klienci, Partnerzy Biznesowi i osoby spoza Spółki wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji:

platformy internetowej: <https://cargo.liniaetyki.pl>; adresu e-mail: cargo@liniaetyki.pl; infolinii: 22 290 69 13.

Z kolei wszyscy pracownicy wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo: bezpośrednio do Koordynatora ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji w następujący sposób:

- za pośrednictwem specjalnego adresu e-mail: sygnal@pkp-cargo.eu (informacje dla Pracowników zamieszczone są na stronie intranetowej PKP CARGO S.A. w zakładce Polityka antykorupcyjna oraz w zakładce Kodeks etyki. Informacja dla osób spoza Spółki zamieszczona jest na stronie internetowej),
- z wykorzystaniem drogi pocztowej na adres: Koordynator ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji PKP CARGO S.A., 02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17 – z dopiskiem: „do rąk własnych”,
- przekazując notatkę służbową osobiście do Koordynatora; lub za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji:
- platformy internetowej: <https://cargo.liniaetyki.pl>
- adresu e-mail: cargo@liniaetyki.pl
- infolinii: 22 290 69 13.

W przypadku uzasadnionego zgłoszenia, iż doszło do naruszenia Kodeksu etyki/Polityki antykorupcyjnej przeprowadza się postępowanie sprawdzające. Przedmiotowe postępowanie prowadzone jest przez Wydział Compliance w oparciu o zasady określone w Kodeksie etyki oraz Polityce Antykorupcyjnej i Prezentowej. Każde zgłoszenie zamieszczane jest w „Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Polityki antykorupcyjnej w PKP CARGO S.A./Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki PKP CARGO S.A.”. Spółka PKP CARGO respektuje prawo Sygnalistów do zachowania anonimowości i zabezpieczenia danych

osobowych tych osób oraz do ich ochrony przed jakimkolwiek działaniem o charakterze odwetowym. Zasady, jakimi PKP CARGO S.A. kieruje się przy rozpatrywaniu sygnałów o potencjalnych naruszeniach to: komunikacja zwrotna; możliwość dokonania zgłoszenia w sposób imienny lub anonimowy; rzetelność w wyjaśnieniu każdego sygnału. Obowiązujące w PKP CARGO S.A. kanały zgłoszeń są zgodne z dobrymi praktykami w zakresie zgłaszania nieprawidłowości (ang. whistleblowing) oraz wymogami określonymi w Ustawie o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych i Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 roku w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii.

W spółkach należących do Grupy PKP CARGO również stosowana jest polityka w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu poprzez opracowane i wdrożone liczne regulaminy, procedury systemów zarządzania i uchwalone zasady postępowania, które, realizowane w ramach struktury organizacyjnej spółek i wspierane poprzez np.: „Polityka Przeciwdziałania Nadużyciom (PKP CARGO SERVICE)”, „Kodeks Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”, „Kodeks postępowania etycznego” (PKP CARGO CONNECT) czy „Zasady negocjacji z podmiotami zewnętrznymi” (PKP CARGO INTERNATIONAL). Spółki posiadają również zabezpieczenia w postaci regulacji dotyczących kart kredytowych oraz uregulowania dotyczące polityka wydatkowania środków pieniężnych (PKP CARGOTOR) a także wewnętrzną kontrolę w formie utworzonego stanowiska ds. kontroli wewnętrznej, którego celem jest wykrywanie i przeciwdziałanie potencjalnym i zaistniałym ryzykom w omawianych obszarach (PKP CARGOTABOR).

10.1.4 Procedury należytej staranności

W Grupie PKP CARGO na bieżąco podejmowane są działania w celu zapewnienia skuteczności realizacji wyznaczonych zadań oraz zgodności z przepisami prawa. Wprowadzane regulacje wewnętrzne są dostosowywane pod kątem aktualnych potrzeb biznesowych, jak również spójności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa pracy. Stosowanie dobrych praktyk przyczynia się do doskonalenia standardów prowadzonej działalności oraz podnoszenia kwalifikacji i kompetencji kapitału ludzkiego. Ponadto prowadzone są systematyczne oceny ryzyka, m. in.: w odniesieniu do zagadnień społecznych, pracowniczych oraz dotyczących poszanowania praw człowieka, pozwalając na wczesne wykrycie zagrożeń i maksymalne ograniczenie ich skutków. W ramach obszaru zarządzania zasobami ludzkimi realizowana jest optymalizacja procesów, zapewnienie ich zgodności z obowiązującymi normami i wymaganiami oraz skuteczna realizacja celów wynikających ze strategii spółki PKP CARGO i objęta jest systemem audytów wewnętrznych w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania („ZSZ”), który został wprowadzony w życie Uchwałą Nr. 167/2020 Zarządu PKP CARGO S.A. z 19 maja 2020 w sprawie organizacji certyfikowanych systemów zarządzania.

Funkcjonujący w Grupie PKP CARGO Zintegrowany System Zarządzania, oparty jest na wymaganiach norm rodziny ISO i obejmuje swoim zakresem:

- PN-EN ISO 9001: 2015-10 - zarządzanie jakością;
- PN-EN ISO 14001: 2015-9- zarządzanie środowiskowe;
- PN-EN/IEC 27001:2017-06 – zarządzanie bezpieczeństwem informacji;
- PN-ISO 45001:2018-06- zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy.

Posiadany przez Spółkę Zintegrowany System. Zarządzania jest nadzorowany m.in. poprzez przeprowadzane audyty wewnętrzne, które są skutecznym i wiarygodnym narzędziem, dostarczającym informacji do dalszego doskonalenia. To proces zapewniający ocenę mocnych i słabych stron systemu zarządzania, potwierdzający wdrożenie i ich utrzymywanie w PKP CARGO S.A. Z kolei system WSK (wewnętrzny system kontroli obrotu towarami o znaczeniu strategicznym) oparty jest o normę PN_EN ISO 9001:2015-10 i kryteria WSK.

Dodatkowo Zintegrowany System Zarządzania zobowiązuje pracowników Spółki do:

- świadczenia najwyższej jakości usług,
- orientacji na klienta,
- dbałości i bezpieczeństwo przetwarzanych informacji,
- przestrzegania zasad ochrony informacji,
- przestrzegania zasad ochrony środowiska,
- przestrzegania zasad BHP,
- zaangażowania w doskonalenie ZSZ,
- systematycznego szkolenia w zakresie Bezpieczeństwa Informacji.

Do realizacji zintegrowanej polityki jakości, środowiska, bhp i bezpieczeństwa informacji, spółka PKP CARGO zapewnia niezbędne środki i zasoby wymagane. Wszystkich pracowników w ramach pełnionych obowiązków, na każdym stanowisku pracy Spółka zobowiązuje do przestrzegania założeń jej polityki w zakresie ZSZ. Integralną część Zintegrowanego Systemu Zarządzania stanowi Zarządzanie Bezpieczeństwem Informacji. Zasadnicze elementy systemowe ZSZ obejmuje XV wydanie Księgi Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Szczegółowe opisy procesów i procedur są zawarte w Zbiorze Procesów i Procedur ZSZ Dokumentie komplementarnym do XV wydania K ZSZ zatwierdzanym przez Pełnomocnika ds. ZSZ.

Podstawowe elementy systemowe z zakresu bezpieczeństwa informacji obejmuje Deklaracja Stosowania Zabezpieczeń Informacji. Stanowi ona wykaz zabezpieczeń wymienionych w Załączniku A normy ISO/IEC 27001, które odnoszą się do zdefiniowanych aktywów w obszarze bezpieczeństwa informacji. Audyty wewnętrzne z zakresu ZSZ w PKP CARGO S.A. przeprowadzane są zgodnie z przyjętym Programem audytów wewnętrznych w PKP CARGO S.A. z zakresu Zintegrowanego Systemu Zarządzania przez audytorów wewnętrznych ZSZ upoważnionych Decyzją Nr 3/2021 Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 27.01.2021 r. do czynności audytowych w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

Jako przewoźnik kolejowy PKP CARGO S.A. korzysta z certyfikatu bezpieczeństwa-System Zarządzania Bezpieczeństwem Safety Management Systems („SMS”), który ma zapewniać nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka (w tym zapewniać dokonanie analizy i oceny ryzyka). Wszelkie elementy SMS powinny być udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych przewoźnika kolejowego. Dokumentacja ta powinna wskazywać, jak kierownictwo przewoźnika kolejowego nadzoruje realizację systemu na każdym poziomie zarządzania, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz w jaki sposób zapewnione jest ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania systemu są one poddawane okresowym zewnętrznym audytom nadzoru. W 2021 r. po Zewnętrznym Audycie I Nadzoru z zakresu ZSW i WSK – została podjęta decyzja (Zarząd Polskiego Centrum Badan i Certyfikacji S.A.) o przedłużeniu ważności posiadanych przez Spółkę certyfikatów: Nr JBSI-12/4/2022 oraz Nr W-209/5/2020 z datą ważności do 18.05.2023.

W swojej codziennej działalności PKP CARGO S.A. podejmuje działania zapewniające bezpieczeństwo przewozu ładunków oraz ograniczające zdarzenia generujące szkody w mieniu powierzonym do przewozu PKP CARGO S.A., które odbywa się m.in. przy udziale bezałogowych statków powietrznych, które stanowią ważne narzędzie Zespołu ds. Operacyjnych Biura Bezpieczeństwa i Audytu. Dzięki wykorzystywaniu dronów istnieje możliwość m.in.:

- monitorowanie stanu bezpieczeństwa sektorów zagrożonych kradzieżami,
- weryfikowanie sygnałów wskazujących na możliwość wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i rejestrację wideo z powietrza,
- kontrolowanie składów pociągów pod kątem zabezpieczenia wagonów niepowołanym otwarciem,
- gromadzenie i przekazywanie informacji o trudnościach pojawiających się na szlakach.
- Zadania, które wykonują operatorzy dronów odbywają się w oparciu o obowiązujące przepisy krajowego prawa lotniczego oraz prawa unijnego potwierdzone wymaganymi dokumentami. W roku 2021 operatorzy dronów na mocy art. 21 ust 2 Rozporządzenia 2019/947 Komisji (UE).

W 2021 r. w PKP CARGO S.A. został powołany Wydział Compliance, który jest odpowiedzialny za koordynację polityki zgodności w PKP CARGO S.A. oraz za zarządzanie obszarami etyki i przeciwdziałania korupcji. W ramach Wydziału funkcjonuje stanowisko Compliance Officer, podległe bezpośrednio Prezesowi Zarządu Spółki z możliwością raportowania do Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, zgodnie z Dobrymi Praktykami Spółek Notowanych na GPW. W strukturze PKP CARGO S.A. osoba zatrudniona w Wydziale Compliance na stanowisku ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji, pełni funkcję Rzecznika Etyki oraz Koordynatora ds. przeciwdziałania nadużyciom i korupcji.

Rzecznik etyki zapewnia przestrzeganie zasad określonych w Kodeksie etyki. Pracę Rzecznika Etyki nadzoruje Compliance Officer. Zadaniem Rzecznika Etyki jest w szczególności prowadzenie działań mających na celu wyjaśnienie spraw związanych z ewentualnym naruszeniem standardów etycznych obowiązujących w Spółce, przyjmowanie od pracowników zgłoszeń o naruszeniu oraz ocena i weryfikacja zgłoszonych naruszeń w oparciu o Kodeks etyki, jak również inne wewnętrzne regulacje Spółki. Osobami wspierającymi Rzecznika Etyki w zakładach Spółki są Liderzy Wartości, którzy nie przyjmują zgłoszeń o naruszenie wartości zawartych w Kodeksie Etyki. Ich rolą jest wspieranie Rzecznika w promowaniu i popularyzacji Kodeksu etyki. Ponadto zadaniem Liderów Wartości jest objaśnianie sposobów zgłaszania naruszeń oraz przyjmowanie ich postulatów zmierzających do aktualizacji Kodeksu Etyki.

10.1.5 Ryzyka związane z działalnością Grupy i zarządzanie tymi ryzykami

Zarządzanie ryzykiem jest skoordynowanym procesem przenikającym wszystkie działania i procesy zachodzące w Spółce, mające na celu kierowanie i sterowanie ryzykiem. Wspomaga kierownictwo w podejmowaniu decyzji, dokonywaniu świadomych wyborów, ustalaniu priorytetów, określaniu poziomu jakości, poziomu bezpieczeństwa informacji, określonych działań oraz rozpoznawaniu możliwych alternatywnych kierunków działań. W dniu 7 kwietnia 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie wprowadzenia do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Zarządzanie ryzykiem wspiera Spółkę w jej doskonaleniu, zwiększeniu skuteczności realizacji zadań poprzez stosowanie odpowiednich mechanizmów kontrolnych oraz uzyskiwaniu informacji o zagrożeniach dla realizacji wyznaczonych celów oraz zadań. Efektywnie realizowany proces zarządzania ryzykiem przyczynia się do zwiększenia wartości Spółki dla akcjonariuszy. Proces zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A. obejmuje następujące etapy:

- 1) ocenę ryzyka, składającą się z następujących faz: identyfikacja ryzyka - jest dokonywana poprzez analizę celów, które mają zostać osiągnięte, zadań, które mają być zrealizowane i aktywów, które wymagają ochrony, procesów, które zachodzą w Spółce oraz zagrożeń, które mogą wystąpić w działalności Spółki;
- 2) analizę ryzyka – etap polegający na szczegółowym zrozumieniu ryzyka, jego przyczyn i następstw a następnie określeniu poziomu ryzyka posługując się ustalonymi kryteriami oceny ryzyka. Ocena poziomu ryzyka dokonywana jest według kryterium prawdopodobieństwa i następstw (możliwych skutków) wystąpienia określonego zdarzenia na realizację zadań i osiągnięcie celów Spółki;
- 3) ewaluację ryzyka - polega na porównaniu poziomu ryzyka uzyskanego na etapie analizy ryzyka z kryteriami ryzyka w celu stwierdzenia, czy poziom ryzyka jest akceptowalny. Wyniki ewaluacji ryzyka wskazują jakie działania dotyczące ryzyka powinny zostać podjęte;
- 4) reakcję na ryzyko - przewiduje się następujące rodzaje reakcji na ryzyko: akceptacja, przeniesienie ryzyka (transfer ryzyka), wycofanie się, działanie.

Każde zaistniałe ryzyko poddawane jest walidacji a w następnie dla wybranych ryzyk w skali Spółki ustanawia się kluczowe wskaźniki ryzyka (KRI), które mogą mieć charakter prewencyjny lub detekcyjny. KRI o charakterze prewencyjnym konstruowane są w oparciu o źródła ryzyka zaś o charakterze detekcyjnym konstruowane są w oparciu o skutki ryzyka. Ich oceny poddaje Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki PKP CARGO (KARN), który bada prawidłowości i efektywność wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce, a także monitoruje skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. Zarząd PKP CARGO odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem zaś Dyrektor Zakładu / Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji. W „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem. Gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN. Ryzyka, które są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi.

Spółka PKP CARGO S.A. z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, działa w oparciu o stosowne Certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i cz. B wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dla uzyskania certyfikatów niezbędnych dla prowadzenia samodzielnej działalności podstawowym wymogiem było wdrożenie System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), co zostało zrealizowane w 2009 r. W 2019 r. Spółka uzyskała przedłużenie Certyfikatu Bezpieczeństwa cz. A z terminem ważności do dnia 25 czerwca 2024 r. a w 2020 r. przedłużenie Certyfikatu Bezpieczeństwa cz. B z ważnością do 24 kwietnia 2025 r. System SMS uwzględnia ryzyka związane z prowadzoną działalnością oraz przewiduje odpowiednie środki nadzoru i kontroli w celu ich ograniczania i zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa: ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności, w tym ryzyko zawodowe (związane z wykonywaną pracą) oraz ryzyko techniczne (związane z użytkowanym taborem i zasobami technicznymi), ryzyko wspólne, które jest ryzykiem powstającym wskutek wzajemnego oddziaływania podmiotów będących częścią systemu kolejowego (np. zarządcy infrastruktury, inni przewoźnicy, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie), ryzyko stron trzecich, niebędących bezpośrednio związanymi z funkcjonowaniem systemu kolejowego. Ponadto w ramach SMS stosowane są procesy i procedury służące do monitorowania skuteczności podejmowanych działań w zakresie nadzoru ryzyka oraz do wprowadzania koniecznych zmian. Zmiany te dotyczą: techniki i technologii, procedur, reguł i norm operacyjnych, struktury organizacyjnej.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością Jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Ryzyka w ochronie środowiska

Ryzyko związane z wymogami ochrony środowiska

W spółce PKP CARGO ryzyka biznesowe dla poszczególnych procesów zarządzania środowiskiem są cyklicznie oceniane w ramach formalnie przyjętej „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Poziom ryzyka środowiskowego wskazywany jest w kontekście gospodarki wodno-ściekowej, emisji do powietrza (w tym emisji gazów cieplarnianych), gospodarki odpadami, ochrony przed hałasem, usuwania zieleni oraz szkód w środowisku. Efektem ewentualnej materializacji ryzyka mogą być: niezgodność prawna polegająca na braku wymaganych decyzji stanowiących zgodę na korzystanie ze środowiska czy niewywiązanie się z obowiązków sprawozdawczych. Mogą z tego wynikać konsekwencje prawne i finansowe różnej skali, zależne od obowiązujących przepisów.

Istnieje także ryzyko zanieczyszczenia środowiska ponadnormatywnymi emisjami substancji. W przypadku uchylania się od wykonania działań naprawczych, może dojść do cofnięcia lub ograniczenia posiadanych decyzji a nawet nakazu zamknięcia instalacji. Będąc świadoma zagrożeń i odpowiedzialności, PKP CARGO S.A. analizuje ryzyka środowiskowe i jeśli poziom ryzyka tego wymaga, przygotowuje programy postępowania, których realizacja jest cyklicznie kontrolowana przez Lidera Ryzyka. Zapobiega to ewentualnemu naruszeniu ciągłości procesów naprawczych, co z kolei mogłoby mieć negatywne konsekwencje dla płynności procesu przewozowego, stanowiącego podstawę działalności biznesowej PKP CARGO S.A.

W 2021 roku nie doszło do nałożenia na PKP CARGO S.A. kar z zakresu ochrony środowiska czy cofnięcia posiadanych decyzji. W związku z niniejszym można uznać, że proces zarządzania ryzykiem środowiskowym był prowadzony w Spółce z należytą starannością.

Zasoby

Obiekty spółki PKP CARGO nie są zlokalizowane na terenie lub w bezpośrednim sąsiedztwie terenów o dużej bioróżnorodności czy dzikich siedlisk przyrodniczych. PKP CARGO S.A. korzysta z kapitału naturalnego jakim są paliwa kopalne, drewno, powietrze, woda i energia słoneczna. Realizowana polityka ochrony środowiska ukierunkowana jest w tym zakresie na zarządzanie prowadzące do minimalizowania emisji oraz możliwej do osiągnięcia oszczędności zasobów.

Ewentualne ryzyko nadmiernej eksploatacji zasobów monitorowane jest poprzez zbieranie i porównywanie informacji o ilości zużytych surowców i wskaźników efektywności energetycznej w kolejnych latach. Działania korygujące wprowadzane są w zależności od wyników tych porównań. Zużycie wody w skali Spółki jest znaczące ze względu na liczbę użytkowanych lokalizacji i duże zatrudnienie. Na podstawie wieloletnich obserwacji, można jednak stwierdzić, że nie ulega ono zwiększeniu i nie przekracza wyznaczonych norm. W związku z niniejszym działania polegające na okresowych odczytach stanu liczników i poszukiwaniu ewentualnych nieszczelności w procesie dostarczania wody, są wystarczające. Połączenie niniejszych działań ze szkoleniami pracowników pod kątem znaczenia oszczędności wody sprawia, że oszczędne gospodarowanie wodą to stały element organizacji pracy Spółki. Większe znaczenie dla Spółki, zarówno ze względu na ponoszone koszty jak i politykę klimatyczną, monitorowanie zużycia oleju napędowego. Ze względu na eksploatację ok. 700 szt. lokomotyw spalinowych, koszt zakupu tego paliwa jest dla Spółki wysoki a jego zużycie generuje znaczące emisje bezpośrednie dwutlenku węgla. Spółka prowadzi możliwe działania ograniczające zużycie oleju napędowego na jednostkę masy i trasy, celem uzyskania oszczędności finansowych i ograniczenia zbędnych emisji do środowiska. Regularnie unowocześniamy swój park taborowy, dokonując modernizacji lokomotyw, między innymi w zakresie wymiany silników, co znacząco zmniejsza zużycie paliwa. Dotrzymanie założonego miernika zużycia paliwa na jednostkę pracy przewozowej, nie jest jednak zależne tylko i wyłącznie od naszych bezpośrednich działań. Prowadzone remonty linii kolejowych i wynikające z tego skutki, takie jak zmniejszenie prędkości i konieczność wykonania objazdów, mogą czasowo zwiększać niniejszy miernik.

Ze względu na politykę klimatyczną minimalizujemy zużycie paliw kopalnych, corocznie zmniejszając liczbę eksploatowanych kotłowni węglowych. Bardzo znaczące są dla nas także działania prowadzone w kierunku pośredniego zmniejszenia zużycia surowców nieodnawialnych. Praca przewozowa spółki wykonywana przez tabor elektryczny stanowi średnio 90% całej pracy przewozowej Spółki. Spółka PKP CARGO kładzie duży nacisk na monitorowanie energochłonności w trakcji elektrycznej. Jest to działanie pośrednio zmniejszające wykorzystanie zasobów naturalnych wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa energetyczne do wyprodukowania energii elektrycznej. Zmiany w sposobie wykorzystania kapitału naturalnego prowadzone

będą w kierunku zmniejszania korzystania z zasobów nieodnawialnych jakimi są węgiel czy olej napędowy i realizowane odpowiednio przez coraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz paliwa wodorowego. Zmiany będą realizowane stopniowo, zgodnie z polityką klimatyczną, która zostanie przyjęta w 2022 roku.

Ryzyka klimatyczne

Ryzyko klimatyczne to potencjalnie negatywny wpływ zmian klimatu na PKP CARGO S.A. Fizyczne ryzyka klimatyczne to niezależne od PKP CARGO S.A. zjawiska pogodowe, które mogą mieć charakter ostry (zjawiska ekstremalne takie jak susze, powódzie, pożary itp.) lub chroniczny (długofalowe zmiany temperatur średnich, podnoszenie się poziomu wód itp.). Zjawiska te mogą powodować utrudnienia lub nawet uniemożliwiać prowadzenie działalności przewozowej. Ryzyka wynikające z transformacji na gospodarkę niskoemisyjną i odporną na zmiany klimatu określa się jako ryzyko przejścia.

Fizyczne ryzyka klimatyczne- grupa ryzyka o istotności finansowej

W przypadku wystąpienia zdarzeń spowodowanych zjawiskami pogodowymi, istnieje prawdopodobieństwo zniszczenia taboru, zaplecza naprawczego lub/i wystąpienia szkodliwych skutków dla środowiska, których usuwanie, w zależności od rodzaju zdarzenia i jego skali może zająć długi czas i być bardzo kosztowne.

Poniżej przedstawiono działania Spółki służące mitygacji niniejszego ryzyka.

Czynnik	Ryzyko klimatyczne ostre	Mitygacja ryzyka
upały	- eksploatacja taboru: rozszerzanie się torów; - możliwość wykolejenia, ograniczenie szybkości; - przestoje w naprawach - wysoka temperatura w halach, utrudnione warunki pracy dla ludzi;	- wdrożenie zarządzania kryzysowego wynikającego z księgi SMS, Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, (w przypadku mrozów stosowanie Regulaminu pracy w warunkach zimowych); - komunikaty z wytycznymi do Dyspozytur Zakładowych dotyczące ostrzeżeń pogodowych; - możliwa do zastosowania dywersyfikacja ryzyka: alternatywne trasy przewozu, gwarancja zasilania trakcyjnego, monitoring realizowanych usług transportowych i śledzenie przesyłek, zapewnienie dodatkowych pojazdów trakcyjnych, wagonów, pracowników związanych z realizacją usług transportowych; - inwestycje w modernizację taboru oraz inwestycje w zaplecze (np. termomodernizację); - współpraca na styku infrastruktury PKP CARGO S.A. i PKP PLK; - wycinka drzew zagrażających zniszczeniem instalacji i pojazdów w przypadku skrajnych warunków pogodowych;
mrozy, opady śniegu	- możliwość wadliwego funkcjonowania układu hamulcowego taboru; - praca wycieraczek zakłócona lub niemożliwa; - w przypadku wystąpienia lodu, szadzi na sieci trakcyjnej - nieprawidłowa współpraca odbieraka prądu z siecią trakcyjną (lokomotywy elektryczne); - ryzyko przepalenia sieci i uszkodzenia nakładki odbieraka; - zamarzanie torów na trasie; - wykolejenia; - ograniczenie szybkości; - zamarzanie torów w zapleczu; - zamarzanie taboru w nieogrzewanych halach; - brak możliwości dokonywania napraw; - powstawanie zasp na torach - uniemożliwienie przejazdu, opóźnienia; - uniemożliwienie wyruszenia w trasę przez unieruchomienie rozjazdów; - uszkodzenia w elektronice (np. sterowanie rozjazdami);	
pożary	- ryzyko zniszczenia i unieruchomienia pojazdu; konieczność podstawienia innej lokomotywy i opóźnienia w realizacji umów; - ryzyko zniszczenia towaru należącego do klienta,	
deszcze, gwałtowne	ryzyko podmycia i uszkodzenia torowiska, co w konsekwencji może doprowadzić do wykolejenia taboru i jego uszkodzenia;	

burze, powodzie	- ryzyko zerwania sieci trakcyjnej lub zaniku napięcia w podstacji; - ryzyko powstanie rozlewisk w przypadku zapchania studzienek deszczowych, zablokowanie dróg dojazdowych i utrudnienie komunikacji pieszej; - ryzyko uderzenia pioruna w tabor, uszkodzenie i unieruchomienie taboru na szlaku;	
silny wiatr	- ryzyko zerwania sieci trakcyjnej; - ryzyko uszkodzenia taboru przez spadające drzewa lub poprzez najechanie na przeszkodę (zwalone drzewo); - ryzyko uszkodzenia obiektów i infrastruktury, np. zerwanie dachów z wiat, i hal, uszkodzenie instalacje kanalizacyjne, deszczowe; energetyczne, telekomunikacyjne przez zwalone drzewa;	
Czynnik	Ryzyko klimatyczne chroniczne	Mitygacja ryzyka
zmiany temperatur średnich	wysokie temperatury mogą powodować ryzyko skrócenia czasu pracy;	- opracowanie i realizacja skutecznej polityki klimatycznej; - przeprowadzenie transformacji energetycznej Spółki, zwiększenie udziału zużycia energii elektrycznej pochodzącej z OZE, samodzielna produkcja energii w OZE, stopniowa eliminacja źródeł ogrzewania budynków i obiektów zaplecza technicznego, opartych o spalanie paliw kopalnych; - aktywne poszukiwanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych minimalizujących wpływ działalności np. lokomotywy wodorowe;

Adaptacja do zmian klimatu

W 2022 roku fizyczne ryzyka klimatyczne zostaną przypisane do konkretnych miejsc geograficznych i powiązane ze scenariuszami klimatycznymi. Aktualna analiza głównych lokalizacji działania Spółki (siedziby Centrali i zakładów Spółki), została ograniczona do zagrożeń związanych z powodziami i nie wykazała dla naszych najważniejszych obiektów, występowania aktywów w obszarach szczególnie narażonych. Kolejnym krokiem będzie analiza wrażliwości naszych nieruchomości na zmiany temperatury, opadów atmosferycznych czy siły wiatru.

Ryzyko przejścia wynikające z transformacji na gospodarkę niskoemisyjną - grupa ryzyka o istotności środowiskowej i społecznej.

Kolejowy transport towarów to prawie 9 x mniejsza emisja CO₂ niż towarowy transport drogowy. Emisje CO₂ z kolei stanowią mniej niż 3% emisji z całego transportu, mimo że przewożą one 17% transportu lądowego (wg. CER Factsheet Klimat 2018). Z uwagi na to, że już samo zwiększanie udziału transportu kolejowego w ogólnej puli prowadzonego transportu, przekłada się na efekt ekologiczny w postaci łagodzenia zmian klimatu (zmniejszenie emisji w sektorze transportu z uwagi na przeniesienie transportu drogowego na kolej), działania powodujące obniżanie emisji CO₂ z pojazdów kolejowych, nie powinny być podstawowym celem przedsiębiorstw kolejowych. Biorąc jednak pod uwagę, że obecne trendy społeczne i środowiskowe, czynią zmiany klimatu jednym z większych wyzwań obecnych czasów, ze względu na oczekiwania otoczenia, PKP CARGO S.A. musi liczyć się z ryzykiem związanym z koniecznością zmniejszania śladu węglowego. Proces ten zostanie rozplanowany w najbliższej perspektywie czasowej (2022-2025) i będzie miał duże znaczenie dla naszych działań średnio i długoterminowych. Naszym ostatecznym celem jest całkowita neutralność klimatyczna w 2050 roku.

Poniżej przedstawiono ryzyka jakie wiążą się z niniejszą transformacją:

	RYZYKO PRZEJŚCIA	MITYGACJA RYZYKA
REGULACYJNE I PRAWNE	- ryzyko kar w przypadku niekorzystnego wpływu na klimat, z uwagi na zaostreżenie polityki klimatycznej Unii Europejskiej lub/i krajowych wymogów środowiskowych; - wzrost cen emisji gazów cieplarnianych (wyższe opłaty środowiskowe, wyższe ceny energii elektrycznej); - brak regulacji prawnych wymuszających korzystanie z transportu kolejowego przy przewozach na duże odległości (mimo małego śladu węglowego generowanego przez transport kolejowy), co powoduje, że wyhamowanie intensywnego rozwoju drogowego transportu towarów może być ograniczone;	- wprowadzenie i realizacja polityki klimatycznej PKP CARGO S.A., prowadzącej do obniżania emisji; - cykliczna ocena zgodności z wymogami prawnymi oraz aktualizacja wytycznych wewnętrznych (procedury i instrukcje ochrony środowiska) szkolenia specjalistyczne, bieżący dostęp do aktualnych przepisów prawnych; - udział w opiniowaniu aktów prawnych i wytycznych dotyczących przedsiębiorstw kolejowych, realizowany np. w ramach współpracy z Wspólnotą Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (Community of European Railway and Infrastructure Companies – CER) czy Międzynarodowym Związkiem Kolei (International Union of Railways- UIC);
TECHNOLOGICZNE	- konieczność zastąpienia stosowanych technologii opcjami o niższej emisji lub/i wyższej efektywności energetycznej i ponoszenia dodatkowych nakładów finansowych; - konieczność wymiany przestarzałych technicznie lokomotyw i wagonów (koszty modernizacji systemów transportu i logistyki są bardzo wysokie); - konieczność zainstalowania większej liczby liczników paliwa i energii elektrycznej na lokomotywach, celem szczegółowych analiz w zakresie zużycia energii trakcyjnej i paliwa; - ryzyko nieudanych inwestycji w nowe technologie (np. lokomotywy wodorowe);	- wprowadzenie i realizacja polityki klimatycznej PKP CARGO S.A., co docelowo pozwoli na większą niezależność energetyczną zaplecza naprawczego (systematyczne przechodzenie na własne odnawialne źródła energii, kontynuacja termomodernizacji obiektów) oraz obniżanie emisji z transportu kolejowego; - współpraca z innymi pomiotami w zakresie opracowania nowych technologii np.: list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych, związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego pomiędzy PKP CARGO i JSW, H. Cegielski – FPS; list intencyjny z PKP Energetyka, w sprawie podjęcia współpracy przy stworzeniu efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią PKP CARGO S.A. wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii;
RYNKOWE I REPUTACYJNE	- ryzyko utraty klientów jeśli działalność Spółki zostanie uznana za szkodliwą dla klimatu lub stanie się nieopłacalna z uwagi na zwiększony koszt stosowania wysokoemisyjnej energii czy paliw; jeśli przez utratę klientów spadną przychody, należy się liczyć także z utratą pracowników, inwestorów, dostawców i akcjonariuszy; - wzrost cen energii elektrycznej powoduje, że transport kolejowy staje się mniej atrakcyjny cenowo;	- wprowadzenie i realizacja polityki klimatycznej PKP CARGO S.A., która docelowo pozwoli na obniżanie emisji gazów cieplarnianych i osiągnięcie całkowitej neutralności w 2050 roku; - rzetelne informowanie o wskaźnikach pozwalających ocenić, jak Spółka zarządza kwestiami związanymi z klimatem (np. działalność i inwestycje uwzględniające ryzyko klimatyczne), stopień przygotowania do transformacji na zrównoważony model biznesowy (dostosowanie wdrażanych polityk, strategii i planów inwestycyjnych do wymogów gospodarki niskoemisyjnej), wykorzystywanie szans związane ze zmianą klimatu (dofinansowania, innowacyjne technologie itp.)

Działalność PKP CARGO S.A. jakimi są kolejowy i multimedialny transport towarów, odpowiada na oczekiwania otoczenia związane z kwestiami klimatycznymi. Polityka klimatyczna Unii Europejskiej wskazuje, że transport szynowy ma szansę stać się istotnym elementem w osiągnięciu celów redukcji CO₂.

W związku z tym istnieje duża szansa, że polityka udzielania pożyczek transportowych się zmieni i kolej będzie traktowana priorytetowo ze względu na wkład kolei w łagodzenie zmian klimatu. Ponadto z dużym prawdopodobieństwem, również pomoc państwa będzie w najbliższych latach wspierała transport kolejowy. Powinno to sprawić, że widoczność kolei na rynku przewozów będzie coraz większa a usługi relatywnie tańsze. W związku z tym, szanse na to, że producenci towarów, dostawcy czy klienci będą częściej wybierali kolej do transportu towarów, coraz bardziej rosną.

W ramach Krajowego Planu na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 przygotowywanego przez Ministerstwo Energii, podobnie jak polityka UE, przewidziany jest rozwój efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu. Oznacza to wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku oraz dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej lub żeglugę śródlądową (w szczególności na odległości powyżej 300 km). Rozwijające się systemy zarządzania sieciami kolejowymi (ERMTS- Europejski system zarządzania ruchem kolejowym; TEN-T multimedialna sieć bazowa) wpłyną pozytywnie na przepustowość i rozwój usług informacyjnych. Dzięki temu kolej będzie transportem coraz bardziej atrakcyjnym, oferującym usługi najwyższej jakości.

Z kolei Europejski Zielony Ład to szansa na pojawienie się ujednoliconych w skali europejskiej, narzędzi w postaci kalkulatorów dwutlenku węgla, pozwalających na porównanie emisji w różnych rodzajach transportu oraz wytycznych w sprawie eko-etykietowania przewożonych ładunków. Stanowiłyby to dużą pomoc w edukacji i podejmowaniu świadomych wyborów konsumenta, ukierunkowanych na korzyść niskoemisyjnej mobilności. Wszystkie powyższe szanse powinny pośrednio pomóc PKP CARGO S.A. we wzmocnieniu pozycji lidera przewozów towarowych i dalszej ekspansji na rynki zagraniczne.

Jednak najpoważniejsze ryzyko w biznesie PKP CARGO S.A. to konieczność podwyższenia oferowanych kosztów usług transportowych z uwagi na zwiększające się koszty zakupu energii. Z uwagi na to, że polityki i programy wsparcia transportu szynowego dopiero się kształtują, dla PKP CARGO S.A. ważna jest perspektywa średnio i długookresowa. Liczymy na to, że w przyszłości przychody Spółki osiągną poziom umożliwiający bezproblemowe pokrywanie kosztów przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Rok 2022 rok to dla nas rok przygotowania strategii postępowania i przyjęcia celów dla lat 2030 i 2040 (okres średnioterminowy) określenie działań służących ich realizacji. W perspektywie długookresowej (rok 2050) celem jest całkowita neutralność klimatyczna przedsiębiorstwa.

W przypadku spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., zidentyfikowane zostało wysokie ryzyko w ochronie środowiska:

a) Zagrożenie: wyciek substancji niebezpiecznych (np. płynów eksploatacyjnych) z pojazdów na terenie Spółki.

Skutki zagrożenia: możliwa degradacja środowiska naturalnego (odpad niebezpieczny), zanieczyszczenie gruntów, zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych. Ryzyko pod kątem prawdopodobieństwa możliwe, a skutek duży.

Określono środki zapobiegawcze poprzez bieżącą kontrolę przez osoby obsługujące pojazdy.

b) Zagrożenie: wyciek substancji niebezpiecznych w wyniku wypadku komunikacyjnego.

Skutki zagrożenia: możliwa degradacja środowiska naturalnego (odpad niebezpieczny), zanieczyszczenie gruntów, zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych.

Ryzyko pod kątem prawdopodobieństwa możliwe, a skutek duży.

Określono środki zapobiegawcze poprzez bieżącą kontrolę przez osoby eksploatujące pojazdy.

Przestrzeganie przepisów kodeksu drogowego.

c) Zagrożenie: niespełnienie wymogów aktów prawnych w zakresie ochrony środowiska.

Skutki zagrożenia: – konsekwencje prawne i finansowe, utrata dobrego wizerunku firmy.

Ryzyko to pod kątem prawdopodobieństwa jest możliwe, a skutek duży.

Określono środki zapobiegawcze poprzez bieżący monitoring aktów prawnych i innych zgodnie z procedurą P02_Ś – Identyfikacja i dostęp do wymagań prawnych i innych. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w zakresie ochrony środowiska prowadzi Wykaz aktów prawnych i innych, zawierający aktualne ustawy, rozporządzenia, pozwolenia wynikające z korzystania ze środowiska naturalnego oraz zgłoszenia instalacji.

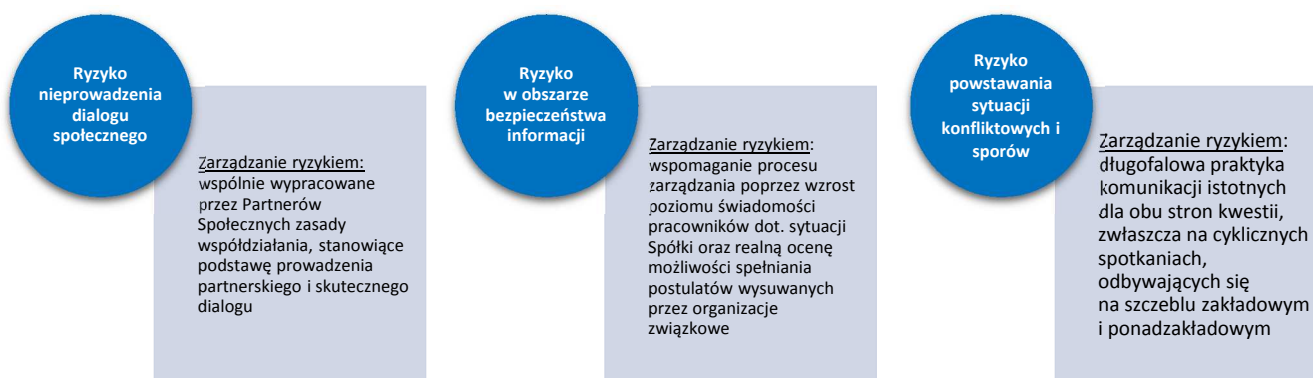
W spółce PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w 2021 r. duże prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożeń oszacowano dla następujących aspektów środowiskowych:

- odpady – opakowania po substancjach niebezpiecznych, farbach, rozpuszczalnikach, lakierach.
- Dla wszystkich zidentyfikowanych aspektów zaplanowano działania eliminujące lub ograniczające ich niekorzystne oddziaływanie na środowisko bądź kontrolne (aby nie dochodziło do niekontrolowanego oddziaływania na środowisko). Wśród ryzyk, powiązanych z tymi zagrożeniami na „Arkuszu szacowania ryzyk i szans w zarządzaniu środowiskowym”, zidentyfikowano:
 - wzrost wytwarzania odpadów niebezpiecznych, niewłaściwe ich składowanie i zagospodarowanie,
 - niewłaściwe stosowanie np. farb, lakierów, brak nadzoru nad przechowywaniem i niewłaściwe magazynowanie,
 - wzrost wytwarzania odpadów, niewłaściwe składowanie i ich przedostawanie się do środowiska.

Wszystkie zidentyfikowane zagrożenia są pod bieżącą kontrolą w ramach funkcjonujących w Spółce certyfikowanych systemów zarządzania i/lub obowiązujących przepisów wewnętrznych. PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje działania zapobiegające i doskonalące w celu ich całkowitego wyeliminowania, a jeśli nie jest to możliwe – w celu ograniczenia ich wpływu na prowadzoną działalność i swoje otoczenie.

W spółka PKP CARGOTABOR zidentyfikowano ryzyka środowiskowe związane z codzienną działalnością spółki w sferze przemysłu ciężkiego. Dodatkowymi ryzykami są malarnie i lakiernie, sprzedaż złomu i odpadów. Niemniej jednak spółka podejmuje działania zapobiegające wyeliminowaniu lub ograniczeniu powstania ryzyk i ich wpływu na środowisko naturalne.

Zarządzanie ryzykiem związanym z zagadnieniami dot. dialogu społecznego



Zarządzanie ryzykiem dotyczącym zagadnień pracowniczych, związanym z pracą zdalną wprowadzoną w związku z przeciwdziałaniem i zapobieganiem rozprzestrzenianiu się COVID-19

Zarządzanie ryzykiem związanym z pracą zdalną wprowadzoną w związku z przeciwdziałaniem i zapobieganiem rozprzestrzenianiu się COVID-19



Copyright: PKP CARGO S.A.

Kształtowanie dyscypliny, zaangażowania i odpowiedzialności pracowniczej w pracy na odległość jest realizowane poprzez: regulacje wewnętrzne określające zasady wykonywania pracy zdalnej oraz związane z tym obowiązki pracodawcy i pracownika; działania o charakterze organizacyjnym i technicznym mające na celu prawidłowe i bezpieczne wykonywanie obowiązków poza miejscem jej stałego wykonywania; działania informacyjno-szkoleniowe w zakresie zasad wykonywania pracy zdalnej i zabezpieczenia informacji prawnie chronionych; regularnie prowadzona ocena ryzyka w celu zapewnienia skutecznej i bezpiecznej realizacji zadań.

Zarządzanie ryzykiem związanym ze zjawiskiem mobbingu

Zarządzanie ryzykiem dotyczącym zagadnienia poszanowania praw człowieka, związanym ze zjawiskiem mobbingu



Copyright PKP CARGO S.A.

Zarządzanie ryzykiem związanym ze zjawiskiem mobbingu realizowane jest poprzez: wewnętrzne regulacje wprowadzające zasady oraz procedury przeciwdziałania zjawisku mobbingu, inicjatywy i działania w sferze legislacyjnej, organizacyjnej, szkoleniowej, informacyjnej; aktywność Mężów Zaufania i Komisji Antymobbingowych u wszystkich pracodawców wchodzących w skład Spółki.

Zarządzanie ryzykiem korupcji

Zarządzanie ryzykiem w PKP CARGO S.A. odbywa się w oparciu o postanowienia „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” wprowadzonej Uchwałą Nr 214/2021 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 6 lipca 2021 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Polityka podlega bieżącej weryfikacji uwzględniającej jej aktualność i skuteczność. Minimalizacja ryzyka korupcji odbywa się poprzez wprowadzenie „Polityki antykorupcyjnej i prezentowej PKP CARGO S.A.”, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer’a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.). Zawarte w Polityce reguły obowiązują nie tylko pracowników Spółki, ale wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A. Polityka jest komunikowana klientom w celu honorowania przez nich wewnętrznych zasad antykorupcyjnych Spółki w kontaktach z jej przedstawicielami. Wszyscy Pracownicy mają obowiązek zapoznania się z Polityką antykorupcyjną i przestrzegania jej postanowień w związku z wykonywaniem swoich obowiązków służbowych lub świadczeniem usług. Klienci, dostawcy, partnerzy biznesowi mogą zapoznać się z treścią Polityki antykorupcyjnej na stronie <https://www.pkpcargo.com/pl/>. W spółce PKP CARGO funkcjonuje system zgłoszeń, który wspomaga zarządzania ryzykiem operacyjnym spółce, poprzez który Klienci, Partnerzy Biznesowi i osoby spoza Spółki mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo wszelkie nieprawidłowości za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji.

W przypadku uzasadnionego zgłoszenia, iż doszło do naruszenia Kodeksu etyki/Polityki antykorupcyjnej przeprowadza się postępowanie sprawdzające. Przedmiotowe postępowanie prowadzone jest przez Wydział Compliance w oparciu o zasady określone w Kodeksie etyki oraz Polityce Antykorupcyjnej i Prezentowej. Każde zgłoszenie zamieszczane jest w Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Polityki antykorupcyjnej w PKP CARGO S.A./Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki PKP CARGO S.A.

W odniesieniu do obszaru przeciwdziałania korupcji możemy zdefiniować istotne ryzyka związane z działalnością:

- ryzyko reputacyjne - związane z negatywnym odbiorem wizerunku spółki PKP CARGO i innych spółek z Grupy PKP CARGO . m.in. przez klientów, kontrahentów, inwestorów, akcjonariuszy, regulatorów oraz opinię publiczną;

- ryzyko regulacyjne - związane z koniecznością dostosowania działalności do zmieniających się przepisów prawa - możliwość poniesienia strat finansowych i wizerunkowych w wyniku prowadzenia działalności niezgodnej z obowiązującymi przepisami prawnymi;
- ryzyko sankcyjne – związane z negatywnymi skutkami w postaci kar finansowych za nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów prawa.

W spółce PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. tematyka budowy i wdrażania systemu zarządzania ryzykiem korupcji jest ujęta w „Polityce Przeciwdziałania Nadużyciom PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” wprowadzonej w celu przeciwdziałania i zwalczania nadużyć o charakterze korupcyjnym. Polityka jest ściśle związana z „Kodeksem Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” i stanowi deklarację spółki o prowadzeniu działalności w sposób przejrzysty, odpowiedzialny i z poszanowaniem najwyższych standardów etycznych, zgodnie z zasadą „zero tolerancji dla korupcji”. „Polityka Przeciwdziałania Nadużyciom” obowiązuje wszystkich pracowników spółki oraz osoby wykonujące jakiegokolwiek usługi w imieniu lub na rzecz spółki (współpracownicy) oraz ma zastosowanie do wszelkich przypadków nadużyć jak również sytuacji, w których istnieje podejrzenie popełnienia nadużycia przez pracowników, współpracowników, podmioty doradcze, klientów i partnerów biznesowych. Wszelkie nieprawidłowości, wątpliwości związane z realizacją zasad, mają być zgłaszane do Komitetu ds. Etyki. Ponieważ działanie zespołowe wydaje się gwarantować większą transparentność, zwłaszcza na etapie wdrożenia „Kodeksu” i w tak wrażliwych kwestiach jak zgłaszanie i rozpatrywanie naruszeń, Komitet ds. Etyki będzie funkcjonował jako ciało wieloosobowe. W związku z przewidzianą w „Kodeksie Etyki” i „Polityce Przeciwdziałania Nadużyciom” możliwością zgłaszania naruszeń (jak również pytań, wniosków itp.) w sposób alternatywny do tradycyjnej formy korespondencji (adres Spółki), stworzono dodatkowy kanał komunikacji mailowej (e mail: etyka@pkpcs.pl), wykorzystywany przez Komitet ds. Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.).

10.2. Oświadczenie PKP CARGO S.A.

Oświadczenie PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych za rok 2021 (dalej: Oświadczenie), stanowi wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmuje informacje niefinansowe, dotyczące Spółki za okres od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

10.2.1 Opis modelu biznesowego

PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej operatorem kolejowych przewozów towarowych.



TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW



USŁUGI
INTERMODALNE



USŁUGI
SPEDYCYJNE
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



USŁUGI
TERMINALOWE



USŁUGI
BOCZNIOWE
I TRAKCYJNE



NAPRAWA
I SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO



USŁUGI
REKULTYWACYJNE

Działalność obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody PKP CARGO z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 95% przychodów z umów z klientami Spółki.

Usługi świadczone przez Grupę pozwalają na uczestnictwo w całym logistycznym łańcuchu wartości, włącznie ze spedycją, usługami bocznymi, przewozami towarowymi, usługami przeładunku i składowania i przy wykorzystaniu terminali Grupy. Powyższe usługi stanowią naturalną przewagę konkurencyjną w zakresie pozyskiwania i obsługi klientów. Najszybciej rozwijającym się obszarem działania PKP CARGO są usługi intermodalne. Ocenia się, iż obszar ten będzie generował coraz wyższe przychody.



Spółka zatrudnia wykwalifikowanych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę jej działalności.

MODEL BIZNESOWY

Model biznesowy PKP CARGO opiera się na realizacji głównej działalności tj.: przewozu kolejowego towarów oraz na uzupełnieniu oferty dodatkowymi usługami. Aby sprawnie realizować działania Grupa wykorzystuje dostępne kapitały i alokuje je w możliwie najefektywniejszy sposób.

KLUCZOWI DOSTAWCY



Działalność Grupy opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami Grupy PKP CARGO odpowiadają oni za infrastrukturę kolejową, paliwa i energię elektryczną. PKP PLK odpowiada za stan infrastruktury kolejowej, z której korzysta tabor Grupy. Olej napędowy i energia trakcyjna zasilają lokomotywy, z których korzysta Grupa. Dostawcą energii elektrycznej jest PKP Energetyka. Wszystkie wyżej wymienione czynniki wpływają na poziom kosztów świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług.

KLIENCI



Do kluczowych klientów Grupy zaliczane są m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węgłokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz MM Kwidzyn (należący do Mayr-Melnhof Karton AG). Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych.

Do głównych kategorii przewożonych przez PKP CARGO towarów możemy zaliczyć:



10.2.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością PKP CARGO S.A.

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Tabela 50 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]				
	2021	2020	2019	2018	2017
Trakcyjna	523 374	483 762	579 000	673 043	616 394
Nietrakcyjna	19 769	19 778	21 382	21 850	22 436

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 51 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]				
	2021	2020	2019	2018	2017
Dwutlenek siarki	289	373	850	4 369	1 159
Dwutlenek azotu	1 178	1 572	2 079	9 040	3 418
Tlenek węgla	380	608	755	657	758
Dwutlenek węgla	465 009	481 820	505 618	624 717	527 792
Pyły i sadza	100	218	214	447	262
Suma węglowodorów	134	312	481	467	455
Inne	39	51	27	46	35

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 52 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Nazwa odpadu		Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]	
		w 2021 r.		w 2020 r.		w 2019 r.		w 2018 r.		w 2017 r.	
Kod odpadu	stan magazynowy na koniec okresu	Poprzedzający		Poprzedzający		Poprzedzający		Poprzedzający		Poprzedzający	
		Poprzedzający	Sprawozdający	Poprzedzający	Sprawozdający	Poprzedzający	Sprawozdający	Poprzedzający	Sprawozdający	Poprzedzający	Sprawozdający
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z	10 01 01	22,4	10,3	18,0	22,4	49,4	18,0	63,0	49,4	162,3	63,0

kotłów (z wyl. pyłów z 10 01 04)											
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	26,0	18,1	103,0	26,0	14,9	103,0	39,8	14,9	59,4	39,8
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08	17,6	5,5	21,4	17,6	8,2	21,4	22,4	8,2	25,6	22,4
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02	19,4	11,6	18,1	19,4	15,8	18,1	9,3	15,8	13,7	9,3
Metale żelazne (złom)	16 01 17	2 988,6	1 189,3	5 890,3	2 988,6	3 387,7	5 890,3	3 360,8	3 387,7	1 588,5	3 360,8
Metale nieżelazne	16 01 18	52,3	7,0	49,1	52,3	47,7	49,1	14,4	47,7	9,5	14,4
Inne niewymienione odpady	16 01 99	34,1	181,7	17,2	34,1	3,5	17,2	32,5	3,5	3,9	32,5
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 160209 do 160213	16 02 14	5,7	18,6	19,4	5,7	27,0	19,4	10,0	27,0	3,7	10,0
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	1,6	9,8	9,1	1,6	10,4	9,1	7,4	10,4	18,4	7,4
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	17 02 04	11,1	5,2	9,8	11,1	15,4	9,8	8,0	15,4	8,0	8,0
Żelazo i stal	17 04 05	31,2	62,1	118,3	31,2	10,2	118,3	16,0	10,2	21,7	16,0
Drewno	19 12 07	211,5	113,9	129,3	211,5	50,6	129,3	23,4	50,6	10,6	23,4
Pozostałe odpady		169,9	89,7	157,9	169,9	126,8	157,9	33,5	126,8	154,4	33,6

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 53 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2021	2020	2019	2018	2017
Ochronę powietrza, w tym:	753	739	1 002	1 046	898
Kotłownie	36	38	46	52	63
Procesy technologiczne	88	84	100	73	66
Samochody i maszyny	8	6	8	9	9
Lokomotywy	603	603	791	893	753
Parowozy	1	2	6	8	7
Inne	17	6	50	11	0
Ochronę wód, w tym:	149	170	344	133	52
Pobór wody	3	4	0	0	0
Odprowadzanie ścieków	6	7	7	7	10
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	7	7	3	8	5
Inne	133	152	334	118	37
Wycinkę drzew i krzewów	17	7	11	32	5
Ochronę powierzchni ziemi	58	0	54	53	0
Gospodarowanie odpadami	1400	792	622	334	392

Pozostałe koszty na ochronę środowiska
371 556
335 015
422 482
176 103
138 042
Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą nakłady inwestycyjne i remontowe związane z ochroną środowiska. Kwalifikowane są tu m.in.: wydatki związane z obniżaniem emisji do powietrza i hałasu. W 2021 r. Spółka wydatkowała w tej kategorii 371,6 mln zł. Kwota ta wynika w ponad 98% z inwestycji taborowych, związanych z zakupem platform kontenerowych, modernizacją lokomotyw i wymianą wstawek hamulcowych w wagonach na kompozytowe. Pozostała część tej kwoty to remonty infrastruktury i obiektów na potrzeby transportu kolejowego, koszty związane z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej, zmianą źródeł ciepła itp.

OBSZAR PRACOWNICZY

Tabela 54 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2021		Stan na 31/12/2020		Stan na 31/12/2019		Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017	
	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	etaty
Kobiety	4 290	4 094	4 476	4 701	4 691	4 381	4 476	4 701	4 691	4 440
Wykształcenie wyższe	1 151	1 117	1 167	1 219	1 198	1 162	1 167	1 219	1 198	1 005
Wykształcenie średnie	2 506	2 365	2 656	2 790	2 790	2 574	2 656	2 790	2 790	2 674
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	633	612	652,8	692	703	645	652,8	692	703	761
Mężczyźni	11 061	10 634	11 710	12 439	12 602	11 390	11 710	12 439	12 602	13 259
Wykształcenie wyższe	1 562	1 521	1 605	1 681	1 648	1 583	1 605	1 681	1 648	1 484
Wykształcenie średnie	5 430	5 248	5 717	6 069	6 106	5 585	5 717	6 069	6 106	6 007
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	4 069	3 865	4 388	4 689	4 848	4 222	4 388	4 689	4 848	5 767
Suma	15 351	14 728	16 186	17 140	17 293	15 771	16 186	17 140	17 293	17 698

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 55 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

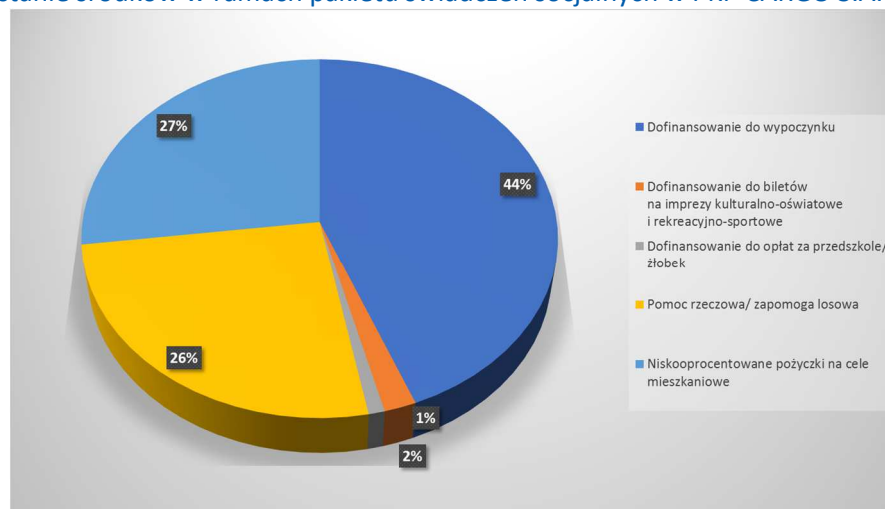
Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	15	20	89	43	15
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	0	0	7	9	0
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	233	46	729	1 108	502
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	232	41	725	1 106	502

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 56 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.],	42 122	30 436	64 438	49 608	53 888
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	5 240	7 068	7 817	7 411	7 486
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	3	2	4	3	3

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 34 Wykorzystanie środków w ramach pakietu świadczeń socjalnych w PKP CARGO S.A. w 2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

OBSZAR SPOŁECZNY



PKP CARGO S.A. w swojej biznesowej strategii uwzględnia kluczowe komponenty zrównoważonego rozwoju. Spółka poszukuje rozwiązań, które obok koncentracji na osiąganiu zysku będą także brały pod uwagę wpływ naszych działań na środowisko i rozwój społeczny. Naszym głównym celem jest skuteczne zarządzanie procesem przewozowym w poszanowaniu najwyższych standardów zrównoważonego rozwoju w sferze ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. Działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu stanowią stały element długofalowej strategii PKP CARGO S.A., a ich ramy wyznaczane są przez Politykę CSR PKP CARGO S.A. – wewnętrzną regulację przyjętą Uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A. 7 maja 2019 roku, aktualizowaną okresowo i dostosowywaną do obowiązujących w otoczeniu rynkowym norm i zasad odpowiedzialnego biznesu.

Polityka CSR PKP CARGO S.A. oparta została o międzynarodowe standardy prowadzenia działalności biznesowej w sposób zgodny z koncepcją biznesu społecznie odpowiedzialnego: Global Reporting Initiative; Certyfikację ISO 26 000, w odniesieniu do obszarów: ładu organizacyjnego; praw człowieka; stosunków pracy; ochrony środowiska naturalnego; uczciwych praktyk rynkowych; relacji z konsumentami; zaangażowania społecznego.

W obszarze działań prośrodowiskowych stawiamy przede wszystkim na skuteczne zarządzanie realizowanymi przez PKP CARGO S.A. procesami. Podstawowa działalność Spółki – prowadzenie kolejowego transportu towarowego – odpowiada na oczekiwania związane z ochroną klimatu. Poziom emisyjności gazów cieplarnianych w kolejowym transporcie towarowym jest prawie 9 razy niższy niż w przypadku towarowego transportu drogowego. System nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany. Nasze działania w tym zakresie regulowane są między innymi poprzez ramy wdrożonego i utrzymywanego ZINTEGROWANEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA – Certyfikat nr JBSI- 12 /4/2020 na zgodność z wymaganiami norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-ISO 45001:2018-06, PN- EN ISO 14001:2015-9, PN-EN ISO/IEC -27001:2017-06, ważny do 18.05.2023 roku. Stosowane przez PKP CARGO S.A. w codziennej praktyce zasady, przekładają się na minimalizowanie wpływu działań Spółki na środowisko.

Działania PKP CARGO S.A. z zakresu CSR / ESG oraz ochrony środowiska wpisują się także w realizację Celów Zrównoważonego Rozwoju, wyznaczonych przez rezolucję Organizacji Narodów Zjednoczonych. Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030. Projekty i długofalowe działania prospołeczne i prośrodowiskowe realizowane przez Spółkę są m.in. z poniższymi Celami Zrównoważonego Rozwoju:

Cel 3 - Dobre zdrowie i jakość życia; Cel 8 - Wzrost gospodarczy i godna praca; Cel 4 - Dobra jakość edukacji; Cel 13 - Działania w dziedzinie klimatu. Nasze długofalowe praktyki z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu co roku wyróżniane są jako wzorcowe w ogólnopolskim Raporcie Dobrych Praktyk Forum Odpowiedzialnego Biznesu. W odniesieniu do roku 2021 ponownie, pomimo pandemii, zwiększyliśmy ilość dobrych praktyk w stosunku do roku ubiegłego, więcej informacji w zakresie raportowanych praktyk: Raport FOB za rok 2020. Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2021 na szczególną uwagę zasługują następujące projekty:

„PSYCHOLOGICZNE WSPARCIE POWYPADKOWE” (PWP)

Projekt dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych. Realizowany jest konsekwentnie od roku 2017. Celem PWP jest zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne Pracowników – zarówno w związku z udziałem w wypadkach kolejowych, jak również w trudnych sytuacjach prywatnych, które mogą wywierać wpływ na kondycję psychiczną i poziom koncentracji pracowników, a co za tym idzie – na bezpieczeństwo procesów przewozowych.

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalne

Realizacja programu jest możliwa dzięki: telefonicznej linii wsparcia psychologicznego (obsługiwanej przez psychologów wyspecjalizowanych w obszarze wsparcia sektora kolejowego). Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących, zapewnia poufność rozmowy i nie ma wpływu na sytuację zawodową pracowników; bezpłatnym wizytom w gabinetach psychologicznych; działaniom z zakresu profilaktyki stresu i stresu pourazowego – m.in. w ramach obowiązkowych pouczeń okresowych oraz projektów komunikacyjnych Spółki. Od 2020 zakres działalności projektu został rozszerzony o aspekty profilaktyki w związku z COVID-19.

Znaczenie projektu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego dla spółki można określić przede wszystkim poprzez ocenę dostępności wsparcia psychologicznego:

- program kierowany jest łącznie do ok. 7 000 osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (m.in. pracownicy drużyn trakcyjnych, członkowie stałych komisji kolejowych). Wśród osób, które korzystają z infolinii na przestrzeni lat wielokrotnie znajdowali się m.in. pracownicy, którzy byli uczestnikami wypadku kolejowego z udziałem człowieka (w wielu przypadkach z ofiarą śmiertelną) oraz członkowie rodzin pracowników, którzy ponieśli śmierć w wypadkach kolejowych.
- pracownicy mogą skorzystać z wizyt w specjalistycznych gabinetach psychologicznych realizowanych aż w 14 gabinetach w całej Polsce. działania profilaktyczne: w 2021 roku Spółka stworzyła cykliczny Newsletter PWP, który dociera regularnie do kilku tysięcy maszynistów zatrudnionych w Spółce.

Analizując wskaźniki efektywności projektu PWP należy zaznaczyć, iż kluczowym wskaźnikiem jest krótki czas reakcji psychologów w sytuacjach wypadkowych, bowiem pomoc realizowana jest niezwłocznie. Wśród osób, które korzystają z infolinii na przestrzeni lat wielokrotnie znajdowali się m.in. pracownicy, którzy byli uczestnikami wypadku kolejowego z udziałem człowieka (w wielu przypadkach z ofiarą śmiertelną) oraz członkowie rodzin pracowników, którzy ponieśli śmierć w wypadkach kolejowych. Dostępność psychologów na stałe współpracujących z PKP CARGO S.A. pozwala na natychmiastowe reagowanie w sytuacjach wypadkowych, skupienie się na poszkodowanych. PWP buduje świadomość dot. wpływu aspektów psychologicznych na bezpieczeństwo pracy.

Projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego od lat przyczynia się do budowania kultury bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Wspiera Pracowników w radzeniu sobie ze stresem, pomaga w utrzymaniu dobrej kondycji psychofizycznej. PKP CARGO S.A. za realizację programu PWP otrzymało m.in. wyróżnienie Urzędu Transportu Kolejowego w II edycji konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym. Program jest sukcesywnie rozwijany i wzmacniany o kolejne działania z zakresu profilaktyki zdrowia psychicznego, pozwalające dotrzeć co roku do zwiększonej liczby pracowników z kluczowej grupy docelowej projektu – czyli bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Tabela 57 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	2021	2020	2019	2018	2017
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	3 490	3 604	3 965	4 113	4 135
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	12	14	22	24	18
Dyżurny ruchu	16	62	70	74	53	77
Nastawniczy	16	13	13	13	14	23
Kierownik pociągu	16	0	21	112	72	151
Rewident taboru	16	827	1 332	1 581	1 246	1 072
Ustawiacz	16	541	1 339	1 316	1 201	1 227
Manewrowy	16	253	615	673	622	706
Toromistrz	16	10	10	10	10	9
Zwrotniczy	16	32	50	51	56	68
Suma	160	5 240	7 068	7 817	7 411	7 486

Źródło: Opracowanie własne

Od momentu pojawienia się COVID-19 (tj. od roku 2020) ze względu na prawdopodobieństwo odczuwania zwiększonego poziomu stresu oraz w wyniku ogłoszenia w Polsce stanu epidemicznego, została udostępniona infolinia wsparcia psychologicznego dla wszystkich pracowników Spółki.

PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej.

Grupa PKP CARGO jako największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce pełni także rolę mecenasa zabytków techniki kolejowej. Od 17 lat utrzymuje zabytkowy tabor kolejowy w skansenie w małopolskiej Chabówce. Wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność 114-letniej Parowozowni w Wolsztynie (posiadającej status Instytucji Kultury). Wspólnie z organizacjami non-profit, działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa PKP CARGO działa dla rozwoju kolejowego ruchu turystycznego (program edukacyjny „Lato z Parowozami”; od 2005 r. Spółka organizuje „Parowozjadę” – jedno z największych wydarzeń plenerowych popularyzujących historię kolei). Wieloletnie zaangażowanie w obszarze dziedzictwa historycznego łączy tradycje kolejnictwa z przyszłością, stając się ważnym elementem historii polskiego transportu kolejowego. Wskaźniki potwierdzające efektywność działań to przede wszystkim ilość zabytków techniki kolejowej oraz liczba osób zainteresowanych projektem.

W ramach Skansenu w Chabówce zgromadzono najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów (parowozy, lokomotywy spalinowe, elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe). Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen korzysta ok. 22 000 osób, a sam Skansen odwiedza ok. 30 000 tys. osób. W najbardziej spektakularnych wydarzeniach („Lato z parowozami”; „Parowozjada”) czy w programie „Małopolskie Szlaki Turystyczne” uczestniczy rocznie ok. 19 tys. Osób. W okresie pandemii wydarzenia specjalne zostały zastąpione wirtualnymi spotkaniami „Wirtualnie pod parą ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce”. Skansen kontynuował swoją normalną działalność – wykonywane były planowe naprawy zabytkowego taboru, a w okresie wakacyjnym uruchomiono przejazdy pociągami retro przy zachowaniu rygorów sanitarnych.

Największe korzyści z realizacji projektu odniosła kultura narodowa, ponieważ dzięki właściwej polityce Spółki zostały uratowane i zachowane (wiele w stanie czynnym), bezcenne w skali europejskiej skarby techniki kolejowej i wytwory myśli technicznej polskich i zagranicznych inżynierów kolejnictwa – unikalne świadectwa cywilizacji epoki pary, dawne techniki wytwarzania i unikalne specjalności zawodowe. Są to dobra niewymierne, bo bezcenne. Wielkie korzyści z realizacji projektu odniosła także kinematografia polska – z Chabówki wypożyczano czynny tabor muzealny do realizacji m.in. takich filmów jak „Lista Schindlera”, „Skrawki”, „Przedwiośnie”, „Sława i Chwała”, „Przygody dzielnego wojaka Szwejka” „Katyń”, z kolei w 2018

roku „Piłsudski” w reżyserii Michała Rosa a z Parowozowni Wolsztyn parowóz m. in. do filmu „Pianista”. Projekt służy także rozwojowi społeczności lokalnych, wspiera edukację historyczną dzieci i młodzieży oraz instytucje dbające o tradycje polskiej myśli technicznej.

„Firma Przyjazna Bieganiu”

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej

PKP CARGO S.A. w ramach wieloletniej inicjatywy „Firma Przyjazna Bieganiu” wspiera sportowe zainteresowania Pracowników, promuje zdrowy i aktywny styl życia oraz integruje zespoły zatrudnione w różnych lokalizacjach kraju, na zróżnicowanych stanowiskach. „Firma Przyjazna Bieganiu” promuje równowagę pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym oraz wspiera Pracowników w podejmowaniu działań prospołecznych i pomocowych.

Program „Firma Przyjazna Bieganiu” został zbudowany w oparciu o trzy filary: sportowy / integracyjny (propagowanie zdrowego stylu życia poprzez udział pracowników PKP CARGO S.A. w różnorodnych inicjatywach biegowych w tym maratonach; półmaratonach organizowanych w Polsce i za granicą)/charytatywny: (pracownicy PKP CARGO biegając, pomagają osobom potrzebującym. Firma cyklicznie wspierała m.in. ogólnopolski bieg charytatywny Poland Business Run czy też pomagała beneficjentom Fundacji - osobom z niepełnosprawnościami narządów ruchu); symboliczno-historyczny (upamiętnienie poprzez sport ważnych wydarzeń z historii Polski).

O dostosowaniu inicjatywy do potrzeb pracowników świadczy liczba osób zaangażowanych w projekty biegowe. Rozbudowana struktura firmy pozwala na włączanie pracowników ze wszystkich lokalizacji, w których działają zakłady lub spółki z Grupy PKP CARGO. Na stałe Firma Przyjazna Bieganiu angażuje ponad 200 pracowników z całej Polski – zarówno na poziomie udziału w projektach biegowych, jak również w towarzyszących działaniach komunikacyjnych.

W roku 2021, pomimo pandemii – udało nam się rozszerzyć dotychczasową grupę pracowników-biegaczy, angażujących się w realizowane przez nas projekty biegowe. Jednocześnie Spółka położyła duży nacisk na dostosowanie aktywności biegowych do obowiązujących obostrzeń pandemicznych w związku z COVID-19. Dużym sukcesem w tym zakresie okazał się rocznicowy projekt 2 000 km na 20-lecie PKP CARGO S.A., realizowany z okazji jubileuszu Spółki. W rywalizacji biegowej wzięli udział pracownicy z całej Polski. Projekt został zrealizowany w formie pozwalającej na indywidualne uczestnictwo pracowników w ich miejscach zamieszkania (samodzielne raportowanie i sumowanie dystansów – m.in. na podstawie aplikacji biegowych). Pracownicy przebiegli w ciągu kilku tygodni łącznie ponad 2 000 km, promując zdrowy styl życia i inspirując do podejmowania aktywności sportowych koleżanki i kolegów. W wyniku podjętych przez PKP CARGO S.A. działań – do dotychczasowej, stałej grupy biegaczy dołączyło około 30 kolejnych osób reprezentujących wszystkie spółki Grupy PKP CARGO.

Wdrażanie i rozwój programu Firma Przyjazna Bieganiu pozwala na następujące korzyści: promowanie zdrowego i aktywnego stylu życia; integracja pracowników; promowanie idei pomagania; wspieranie pracowników w realizacji działań charytatywnych; rozwijanie postaw prospołecznych; możliwość promowania Spółki jako odpowiedzialnej społecznie wobec członków rodzin osób zaangażowanych w aktywności biegowe (współuczestnicy biegu, kibice); wsparcie charytatywne Spółki dla fundacji realizujących działania pomocowe kierowane do osób z niepełnosprawnościami narządów ruchu; upamiętnianie ważnych wydarzeń historycznych i rocznicowych poprzez udział w symbolicznych inicjatywach biegowych; budowanie poczucia wspólnoty pomiędzy pracownikami z różnych części kraju i ze zróżnicowanych jednostek organizacyjnych; budowanie pozytywnego wizerunku Grupy PKP CARGO jako Pracodawcy- także wobec Pracowników młodych, rodzin obecnych Pracowników oraz osób, które potencjalnie chciałyby w przyszłości pracować w PKP CARGO S.A.

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy”

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy” kierowana jest do kilkunastu tysięcy pracowników PKP CARGO S.A. Cel to zwiększenie bezpieczeństwa pracy poprzez budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy, zmianę świadomości (traktowanie bezpieczeństwa jako priorytet) i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Główne hasło kampanii to: „dbam o moje bezpieczeństwo w pracy, bo kocham powroty do domu” a kluczowe założenie to dotarcie do ok. 7 000 pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem pociągów (m.in. maszyniści, ustawiacze, rewidenci). W ramach uroczomionego w 2019 roku projektu dotychczas w tym zakresie zrealizowano m.in. spójną kampanię informacyjną dla pracowników (plakaty, strona Intranetowa, ulotki, film promocyjny, dedykowany e-mail) oraz konferencję ekspercką dla spółek sektora kolejowego.

W 2021 r. do kampanii włączono także powiązaną z innym projektem CSR (realizowanym pod nazwą Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe) profilaktykę w obszarze zdrowia psychicznego, stresu i stresu pourazowego, które mogą wpływać na bezpieczeństwo procesów przewozowych.

Wśród mierników efektywności kampanii warto wskazać na poniższe:

- Liczba osób, do których docierają materiały informacyjne: ok. 7 000 pracowników na stanowiskach kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- Zaangażowanie Partnerów Społecznych firmy w promowanie bezpiecznego miejsca pracy (wspólna deklaracja z Zarządem PKP CARGO); przynoszące wymierne efekty – np. przyjęty w 2021 roku protokół dodatkowy nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, dotyczący m.in. kwestii bezpieczeństwa pracy maszynistów oraz zapewnienia profesjonalnej opieki psychologicznej po wypadku kolejowym;
- W latach 2020-2021 z powodu pandemii jako nowy kanał dotarcia w ramach Kampanii Spółka wykorzystuje tablety używane przez maszynistów w codziennej pracy. Poprzez tablety dystrybuowany jest cykl Newsletter Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego (minimum raz w miesiącu, ustandaryzowanej formie z logo kampanii).

Działania mające na celu zwiększanie bezpieczeństwa pracy i budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy w PKP CARGO S.A. wspierają bieżące usprawnianie przez Spółkę tych czynników, które mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa wykonywanych obowiązków. Kampania zapewnia dotarcie z kluczowymi przekazami w zakresie zwiększania poziomu przestrzegania norm BHP do kluczowych grup docelowych – około 7 000 tysięcy pracowników odpowiedzialnych bezpośrednio za ruch i bezpieczeństwo pociągów. Dodatkowymi korzyściami z realizowania projektu są: wzrost świadomości na temat roli i znaczenia bezpieczeństwa pracy wśród pracowników oraz zmiana postaw dot. przestrzegania przepisów BHP z "muszę" na "chcę"; kształtowanie postaw typu: warto być bezpiecznym – budowanie wewnętrznego przeświadczenia pracowników, że bezpieczeństwo zależy także od nich samych i dla nich również musi być priorytetem.

Dialog społeczny

W spółce PKP CARGO, będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny prowadzą:

- na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych, działających na szczeblu PKP CARGO S.A. i zakładowych organizacji związkowych, będących stroną ZUZP;
- na szczeblu Centrali Spółki – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych;
- na szczeblu zakładu Spółki – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje wewnętrzne regulacje określające warunki współpracy Partnerów Społecznych. Podstawową formą dialogu są cykliczne spotkania, odbywające się, co do zasady – raz w miesiącu na szczeblu zakładu i raz na kwartał na szczeblu Spółki, na których omawiane są bieżące zagadnienia, istotne dla obu stron.

Kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji oraz za czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej. Dialog ten rozwijany jest w sposób konsekwentny i długofalowy, między innymi na bazie przyjętych przez Partnerów Społecznych w roku 2017 Dobrych Zasad Dialogu Społecznego, odwołujących się do ogólnoludzkich wartości: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina. Komunikacja społeczna, realizowana sukcesywnie przez Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A., przyczynia się do promocji w zakresie partnerskiego dialogu, jak również jest narzędziem budowania nowoczesnego partnerstwa w zarządzaniu z udziałem Strony Społecznej. PKP CARGO S.A. promuje partnerstwo w dialogu społecznym w sposób ciągły. Do głównych inicjatyw i kanałów komunikacji w Spółce należą:

- Cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP – regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje. W roku 2021, w celu umożliwienia realizacji zagadnień z zakresu dialogu społecznego pomimo utrzymującej się pandemii COVID-19, spotkania z przedstawicielami Strony Społecznej kontynuowane były m.in. w formie telekonferencji zdalnych z użyciem systemów wideokonferencyjnych PKP CARGO S.A. lub w formie stacjonarnej z zachowaniem reżimu sanitarnego.

- Komunikacja wewnętrzna dotycząca aspektów dialogu społecznego w roku 2021 realizowana była na bieżąco, zgodnie z zapotrzebowaniem. Zawierała ona m.in. artykuły angażujące liderów największych organizacji związkowych. Realizowana była poprzez kanały wewnętrzne Spółki, takie jak strona intranetowa Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników dedykowana tematyce dialogu społecznego, artykuły w biuletynie firmowym, mailingi, listy.

O ważnym miejscu dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. świadczy fakt, że inicjatywy w tym obszarze stanowią dla Spółki stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Jedną ze składowych wewnętrznej Polityki CSR jest zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu. Jest to zgodne zarówno ze strategicznym podejściem PKP CARGO S.A., jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, m.in. z wytycznymi Normy ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”. Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości na temat istotnej roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych. Monitorowaniu zdarzeń z zakresu dialogu społecznego w Spółce służy Raport o Związkach Zawodowych i dialogu społecznym w PKP CARGO S.A. Ma on na celu cykliczną aktualizację wiedzy o trendach i zdarzeniach w obszarze dialogu społecznego w Spółce.

Wśród najistotniejszych zdarzeń w zakresie dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. oraz spółkach zależnych Grupy PKP CARGO w roku 2021 należy wskazać poniższe aspekty:

- Porozumienie w PKP CARGO S.A. z dnia 27 sierpnia 2021 roku,
- Protokół dodatkowy nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP CARGO S.A.,
- Dialog społeczny na poziomie spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. temat podwyżki wynagrodzeń, wypłaty premii i zwiększenia gratyfikacji z okazji dnia kolejarza oraz zmiany do ZUZP i konsultacje schematów organizacyjnych w Spółkach

PRAWA CZŁOWIEKA



Prawo do wolności i zrzeszania się

Tabela 58 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2027

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Ilość związków zawodowych [szt.]	118	116	116	123	129
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	12 441	13 365	14 458	14 620	14 595
% uzwiązkowienia	84,5%	84,7%	84,2%	84,0%	85,6%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

W PKP CARGO S.A. prowadzona jest kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, która kierowana jest do kilkunastu tysięcy pracowników PKP CARGO S.A. Jej bezpośrednim celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pracy poprzez budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy, zmianę świadomości (traktowanie bezpieczeństwa jako priorytet) i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Głównym hasłem kampanii jest: „dbam o moje bezpieczeństwo w pracy, bo kocham powroty do domu” a kluczowym założeniem dotarcie do ok. 7 000 pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem pociągów (m.in. maszyniści, ustawiacze, rewidenci). Projekt uruchomiono w roku 2019; dotychczas w tym zakresie zrealizowano m.in. spójną kampanię informacyjną dla pracowników (plakaty, strona Intranetowa, ulotki, film promocyjny, dedykowany e-mail) oraz konferencję ekspercką dla spółek sektora kolejowego. W 2021 r. do kampanii włączono także powiązaną z innym projektem CSR (realizowanym pod nazwą Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe) profilaktykę w obszarze zdrowia psychicznego, stresu i stresu pourazowego, które mogą wpływać na bezpieczeństwo procesów przewozowych.

Tabela 59 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2021	2020	2019	2018	2017
Liczba wypadków w pracy [szt.]	70	72	82	119	119
Wskaźnik wypadkowości [%]	4,6	4,5	4,7	6,9	6,9

Źródło: Opracowanie własne

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



W listopadzie 2020 r. w PKP CARGO S.A. został zaimplementowany zaktualizowany Kodeks Etyki, który stanowi jeden z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawiera on wypracowane przez przedstawicieli PKP CARGO S.A., przy udziale jej Pracowników i Klientów, podstawowe reguły postępowania, takie jak: solidność, współpraca, dobre zarządzanie, bezpieczeństwo, profesjonalizm, nowoczesność, transparentność, odpowiedzialność i szacunek, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej. Inny dokument (z listopada 2020 r.) „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”, i zawarte w nim normy postępowania o charakterze uniwersalnym, wpłynęła na proces rozwoju kultury organizacyjnej w PKP CARGO S.A. Wdrażając Politykę antykorupcyjną i prezentową PKP CARGO S.A., Zarząd Spółki wyszedł naprzeciw oczekiwaniom rynku oraz zmianom prawa w myśl zasady „zero tolerancji dla korupcji”. Zawarte w Polityce reguły obowiązują zarówno pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A.

Polityka jest komunikowana klientom w celu honorowania przez nich wewnętrznych zasad antykorupcyjnych Spółki w kontaktach z jej przedstawicielami. A wszyscy Pracownicy mają obowiązek zapoznania się z Polityką antykorupcyjną i przestrzegania jej postanowień w związku z wykonywaniem swoich obowiązków służbowych lub świadczeniem usług. Klienci, Dostawcy, Partnerzy biznesowi mogą zapoznać się z treścią Polityki antykorupcyjnej na stronie <https://www.pkpcargo.com/pl/>. Dodatkowo w Spółce funkcjonuje system zgłoszeń, który ma na celu skuteczne zapobieganie naruszeniom, ochronę wizerunku Spółki oraz wspomaganie zarządzania ryzykiem operacyjnym. Klienci, Partnerzy Biznesowi i osoby spoza Spółki wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji:



W przypadku uzasadnionego zgłoszenia, iż doszło do naruszenia Kodeksu etyki/Polityki antykorupcyjnej przeprowadza się postępowanie sprawdzające. Przedmiotowe postępowanie prowadzone jest przez Wydział Compliance w oparciu o zasady określone w Kodeksie etyki oraz Polityce Antykorupcyjnej i Prezentowej. Każde zgłoszenie zamieszczane jest w Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Polityki antykorupcyjnej w PKP CARGO S.A./Rejestrze zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki PKP CARGO S.A. PKP CARGO S.A. respektuje prawo Sygnalistów do zachowania anonimowości i zabezpieczenia danych osobowych tych osób oraz do ich ochrony przed jakimkolwiek działaniem o charakterze odwetowym.

Zasady, jakimi PKP CARGO S.A. kieruje się przy rozpatrywaniu sygnałów o potencjalnych naruszeniach to: komunikacja zwrotna; możliwość dokonania zgłoszenia w sposób imienny lub anonimowy; rzetelność w wyjaśnieniu każdego sygnału. Obowiązujące w PKP CARGO S.A. kanały zgłoszeń są zgodne z dobrymi praktykami w zakresie zgłaszania nieprawidłowości (ang. whistleblowing) oraz wymogami określonymi w Ustawie o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych i Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 roku w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii.

10.2.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

PKP CARGO S.A., jako jeden z największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce i Unii Europejskiej, wykonuje krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz świadczy usługi transportowo-logistyczne związane z przewozem. Funkcjonujący w spółce Zintegrowany System Zarządzania („ZSZ”), którego podstawą funkcjonowania jest Uchwała Nr 167/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 19.05.2020r. w sprawie organizacji certyfikowanych systemów zarządzania w PKP CARGO S.A., której załącznik Nr.1 stanowi Politykę PKP CARGO S.A. w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Zintegrowany System Zarządzania („ZSZ”), oparty jest na wymaganiach norm rodziny ISO i obejmuje swoim zakresem: PN-EN ISO 9001: 2015-10 - zarządzanie jakością; PN-EN ISO 14001: 2015-9- zarządzanie środowiskowe; PN-EN/IEC 27001:2017-06 – zarządzanie bezpieczeństwem informacji; PN-ISO 45001:2018-06- zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy oraz system WSK (wewnętrzny system kontroli obrotu towarami o znaczeniu strategicznym) – system oparty o normę PN_EN ISO 9001:2015-10 i kryteria WSK).

System ZSZ zorientowany jest na ciągłe doskonalenie oraz dostosowanie usług do wymagań Klientów i zobowiązuje Spółkę do realizacji wysokiej jakości usług i zachowania bezpieczeństwa procesów. Dodatkowo Zintegrowany System Zarządzania zobowiązuje pracowników Spółki do: świadczenia najwyższej jakości usług; orientacji na klienta; dbałości i bezpieczeństwa przetwarzanych informacji; przestrzegania zasad ochrony informacji; przestrzegania zasad ochrony środowiska; przestrzegania zasad BHP; zaangażowania w doskonalenie ZSZ; systematycznego szkolenia w zakresie Bezpieczeństwa Informacji.

Posiadanie przez spółkę PKP CARGO Zintegrowanego Systemu Zarządzania wnosi korzyści dla funkcjonowania na rynku, poprzez: możliwość korzystania z uproszczonych procedur celnych (Status Upoważnionego Przedsiębiorcy – AEO), poprzez uzyskanie międzynarodowego certyfikatu ISO; legalny międzynarodowy obrót towarami o znaczeniu strategicznym; pozytywne kształtowanie wizerunku firmy; zwiększony komfort klientów pracowników i współpracowników organizacji; wzrost prestiżu oraz zaufania do Spółki; podniesienie wiarygodności Spółki i zobowiązanie do ciągłego doskonalenia; gwarancje wysokiej jakości świadczonych usług; dynamiczny rozwój Spółki; lepszą organizacją pracy, jednoznaczne określenie zadań, kompetencji i odpowiedzialności pracowników; efektywne gospodarowanie posiadanymi zasobami; ujednolicenie dokumentacji – powiązanie ze sobą w sposób przejrzysty procesów i procedur.

Integralną częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania stanowi Zarządzanie Bezpieczeństwem Informacji, jako zbiór procesów i procedur stosowanych w PKP CARGO S.A., stanowiące wykaz zabezpieczeń – Deklaracja Stosowania Zabezpieczeń Informacji – odnoszących się do zdefiniowanych aktywów w obszarze bezpieczeństwa informacji.

Jako przewoźnik kolejowy korzystający z dostępu do infrastruktury kolejowej, PKP CARGO S.A. korzysta z certyfikatu bezpieczeństwa. Aby uzyskać certyfikat bezpieczeństwa przewoźnik kolejowy zobowiązany jest opracować zgodny z wymogami krajowych przepisów oraz dostosowany do warunków danego przewoźnika System Zarządzania Bezpieczeństwem Safety Management Systems („SMS”). Wdrożony System SMS zapewnia: najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług bez rezygnacji z jakości; bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców); współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa; zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa; bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom; przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego; zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym; stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie; stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Funkcjonujący w spółce System Zarządzania Bezpieczeństwem ma zapewniać nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka (w tym zapewniać dokonanie analizy i oceny ryzyka), które są związane z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców. Wszelkie elementy SMS powinny być udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych przewoźnika kolejowego. Dokumentacja ta powinna wskazywać, jak kierownictwo przewoźnika kolejowego nadzoruje realizację systemu na każdym poziomie zarządzania, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz w jaki sposób zapewnione jest ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Inny wykorzystywany w PKP CARGO S.A. systemem jest System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - Maintenance Management System („MMS”), który jest wykorzystywany w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada. System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw

odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami.

Posiadanie przez spółkę PKP CARGO certyfikowanych systemów i funkcjonowanie zgodnie z wymogami norm, ma charakter nie tylko komercyjny ale i administracyjny. Dbając o ciągłość funkcjonowania systemów spółka poddaje je okresowym zewnętrznym audytom nadzoru. I tak w 2021 r. po Zewnętrznym Audycie i Nadzoru z zakresu ZSW i wsk – została podjęta decyzja (Zarząd Polskiego Centrum Badan i Certyfikacji S.A.) o przedłużeniu ważności posiadanych przez Spółkę certyfikatów: Nr JBSI-12/4/2022 oraz Nr W-209/5/2020 z datą ważności do 18.05.2023

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień społecznych

Kierownictwo spółki PKP CARGO wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji oraz za czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej.

Dialog ten rozwijany jest w sposób konsekwentny i długofalowy, między innymi na bazie przyjętych przez Partnerów Społecznych w roku 2017 Dobrych Zasad Dialogu Społecznego, odwołujących się do ogólnoludzkich wartości: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina.

Wieloletnia praktyka Spółki w promowaniu idei partnerstwa w roku 2021 została uzupełniona o popularyzację działań w zakresie popularyzowania idei partnerskiego dialogu, przy wykorzystaniu różnych kanałów komunikacyjnych:

- cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP – regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje (w roku 2021 z uwagi na utrzymującą się pandemię COVID-19, spotkania z przedstawicielami Strony Społecznej kontynuowane były m.in. w formie telekonferencji zdalnych z użyciem systemów wideokonferencyjnych PKP CARGO S.A. lub w formie stacjonarnej z zachowaniem reżimu sanitarnego);
- strona intranetowa PKP CARGO;
- komunikaty/listy do pracowników;
- prasa branżowa organizacji związkowych.

W PKP CARGO S.A., będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny prowadzony jest: na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych, działających na szczeblu PKP CARGO S.A. i zakładowych organizacji związkowych, będących stroną ZUZP; na szczeblu Centrali Spółki – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych; na szczeblu zakładu Spółki – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje wewnętrzne regulacje określające warunki współpracy Partnerów Społecznych. Podstawową formą dialogu są cykliczne spotkania, odbywające się, co do zasady – raz w miesiącu na szczeblu zakładu i raz na kwartał na szczeblu Spółki, na których omawiane są bieżące zagadnienia, istotne dla obu stron. Aktywne działania w sferze komunikacji społecznej realizowana sukcesywnie przez Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A., przyczynia się do promocji w zakresie partnerskiego dialogu, jak również jest narzędziem budowania nowoczesnego partnerstwa w zarządzaniu z udziałem Strony Społecznej. Zarząd PKP CARGO S.A. wspiera rozwój dialogu społecznego poprzez współdziałanie ze związkami zawodowymi na zasadach ustalonych w przepisach powszechnie obowiązujących, jak i na podstawie zawartych porozumień, określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce oraz w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy.

O ważnym miejscu dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. świadczy fakt, że inicjatywy w tym obszarze stanowią dla Spółki stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Jedną ze składowych wewnętrznej Polityki CSR jest zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu. Jest to zgodne zarówno ze strategicznym podejściem PKP CARGO S.A., jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, m.in. z wytycznymi Normy ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości na temat istotnej roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych. Monitorowaniu zdarzeń z zakresu dialogu społecznego w Spółce służy Raport o Związkach Zawodowych i dialogu społecznym w PKP CARGO S.A. Ma on na celu cykliczną aktualizację wiedzy o trendach i zdarzeniach w obszarze dialogu społecznego w Spółce.

W 2021 roku wśród najistotniejszych zdarzeń w zakresie dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. należy wskazać poniższe aspekty: Porozumienie w PKP CARGO S.A. z dnia 27 sierpnia 2021 roku; Protokół dodatkowy nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP CARGO S.A.; Dialog społeczny na poziomie spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. temat podwyżki wynagrodzeń, wypłaty premii i zwiększenia gratyfikacji z okazji dnia kolejarza oraz zmiany do ZUZP i konsultacje schematów organizacyjnych w Spółkach.

W 2021 roku Strona Społeczna była m.in. informowana na bieżąco o sytuacji Spółki oraz obowiązujących pracowników zasadach bezpieczeństwa w miejscu pracy w związku z wprowadzeniem na terenie państwa polskiego stanu epidemii. Wieloletnia praktyka w zbiorowym wypracowywaniu standardów dostosowanych do potrzeb biznesowych PKP CARGO S.A. służy zwiększaniu świadomości roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu Stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych

Nabór pracowników

W 2021 roku, analogicznie jak w 2020 roku, realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, większość procesów rekrutacyjnych odbywało się w formie zdalnej (on line). W 2021 roku ze względu na w przeważającą formę nauczania zdalnego wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, został zawieszony Program staży zawodowych oraz Program staży letnich. W 2021 roku realizowano Program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami Program jest skierowany do uczniów wybranej szkoły branżowej I stopnia na okres 3-letniej nauki w szkole. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, w 2021 roku ponownie otrzymali stypendia naukowe. Dodatkowo, po zakończeniu szkoły i uzyskaniu kwalifikacji zawodowych mogą otrzymać propozycję pracy na stanowiskach związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru w Spółce. Działanie to miało na celu zasilenie kadry PKP CARGO S.A. zdolnymi i rokowującymi absolwentami techników i szkół branżowych II stopnia, którzy po ukończeniu szkoły, mogą zostać zatrudnieni na stanowiskach związanych z podstawową działalnością Spółki.

Program adaptacyjny

W 2021 roku kontynuowano program adaptacji zawodowej, dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk funkcjonujących w Spółce: pracowników administracyjnych, kadry menedżerskiej oraz dla pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych, niż administracyjne. Program adaptacyjny, ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, realizowany był najczęściej w formie zdalnej (on-line). Optymalnie dobrany program przygotowania zawodowego, umożliwił nowym pracownikom szybkie wdrożenie się w powierzone obowiązki. Tak przygotowany program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników. Aby rozwijać kwalifikacje i kompetencje personelu w zakresie wykonywanych obowiązków, organizowane były m.in. pouczenia okresowe.

Szkolenia i rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych. W 2021 roku kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Kontynuowane i rozwijane były również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. Ponadto w 2021 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie oraz nabywania umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie stacjonarnej i zdalnej.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. utworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i ZUZP. Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki na

podstawie zakładowych regulaminów gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin. Pracownicy i inni uprawnieni mogą korzystać z szerokiego pakietu świadczeń socjalnych. Świadczenia z ZFŚS uzależnione są od tzw. kryteriów socjalnych, czyli sytuacji życiowej, rodzinnej i materialnej osób uprawnionych. Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych. Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych i przedszkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów. Z wypoczynku mogą korzystać pracownicy, emeryci, renciści i członkowie ich rodzin. Różnorodność przyznawanych dofinansowań daje uprawnionym możliwość wyboru właściwej dla siebie formy wypoczynku. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników, wprowadzono możliwość dofinansowania pobytu dzieci w przedszkolach i żłobkach.

Pracownicy mogą uczestniczyć w imprezach sportowych, rekreacyjnych, kulturalnych, co pozwala im na identyfikację z firmą, integrację ze współpracownikami i relaks w czasie wolnym od pracy. W trosce o zdrowie i komfort pracowników dodano możliwość korzystania z obiektów sportowych, programów rekreacyjno – sportowych, kart FITPROFIT i innych kart sportowych i rabatów, zapewniających dostęp do szeregu obiektów na terenie całej Polski. Udzielana jest również pomoc w formie pomocy rzeczowej okolicznościowej, a także zapomóg bytowych i losowych, które mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z nisko oprocentowanych pożyczek na cele mieszkaniowe.

W 2021 r. w PKP CARGO S.A. dokonano odpisu na ZFŚS na rzecz 34 874 uprawnionych, w tym 15 427 pracowników oraz 19 447 emerytów i rencistów. Na realizację świadczeń socjalnych wykorzystano: wypoczynek - 44 % środków, działalność kulturalno-oświatowa i sportowo-rekreacyjna - 2 % środków, pomoc rzeczowa, zapomoga - 26 % środków, przedszkole, żłobek - 1 % środków, pożyczka - 27 % środków.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2021 r. wykupiono uprawnienia do ulgowych usług transportowych dla następującej liczby osób: dla pracowników – 11 237 uprawnień; dla członków rodzin pracowników – 1 718 uprawnień; dla emerytów i rencistów kolejowych – 5 546 uprawnień w pakiecie I oraz 4 803 uprawnienia w pakiecie II. Pracownikom i członkom ich rodzin wydano 469 biletów międzynarodowych, które za symboliczną opłatą umożliwiają podróżowanie po Europie.

Wspieranie edukacji

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych. W 2021 kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Kontynuowane i rozwijane były również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. Ponadto w 2021 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie oraz nabywania umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie stacjonarnej i zdalnej.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do środowiska naturalnego

Firmy na całym świecie są coraz bardziej świadome tego, jak istotny wpływ wywierają na otoczenie. Dzięki temu mogą sprawnie i skutecznie podejmować takie formy aktywności, które sprzyjają m.in. realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju, określonych przez ONZ, czyli wdrażają cele biznesowe, skupiając się jednocześnie na dbałości o środowisko i otoczenie społeczne. Dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju konieczne jest zharmonizowanie trzech wzajemnie ze sobą połączonych elementów: wzrostu gospodarczego, troski o rozwój społeczeństwa oraz ochrony środowiska. Jednym z kluczowych obszarów zrównoważonego rozwoju jest więc zintegrowane i zrównoważone zarządzanie surowcami naturalnymi i ekosystemami. Przyjęta przez PKP CARGO S.A. polityka środowiskowa jest elementem „Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie zintegrowanego systemu zarządzania”. Obejmuje m.in. takie elementy jak: ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom, racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii oraz wody, podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego. Spółka dąży

do połączenia profesjonalnego realizowania celów biznesowych z odpowiedzialną postawą względem środowiska naturalnego.

Kluczowe działania PKP CARGO S.A. podejmowane w obszarze ochrony środowiska to:

- wdrożenie i utrzymywanie systemu zarządzania środowiskowego jako elementu zintegrowanego systemu zarządzania - system nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany;
- edukacja ekologiczna – budowanie świadomości ekologicznej, odpowiedzialnego angażowania się pracowników w zrównoważony rozwój poprzez szkolenia i materiały edukacyjne;
- współpraca międzynarodowa – przynależność i udział w zespołach organizacji działających na rzecz zrównoważonego transportu takich jak Międzynarodowy Związek Kolei (UIC), Stowarzyszenie Kolei Europejskich (CER) oraz Rail Freight Forward (koalicja europejskich firm z branży kolejowych przewozów towarowych);
- bezpieczeństwo przewozów - szkolenia i nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych;
- nowoczesny tabor i innowacje – zakupy i modernizacje lokomotyw i wagonów, także pod kątem emisyjności i energooszczędności;
- nowoczesne zaplecze utrzymaniowo-naprawcze, oszczędne gospodarowanie zasobami – remonty, modernizacje;
- inwestycje pod kątem uszczelnienia procesów związanych z emisjami do powietrza i powierzchni ziemi oraz oszczędnościami energii.

Z uwagi na to, że transport kolejowy jest ekologiczny i już sama realizacja transportu towarowego koleją zamiast transportem drogowym, przyczynia się do łagodzenia zmian klimatu, PKP CARGO S.A. nie wyodrębniała dotychczas w swojej działalności oddzielnej polityki klimatycznej. Widząc szanse rozwoju jaki niesie ze sobą dla przedsiębiorstw kolejowych unijna systematyka, dotycząca zrównoważonego rozwoju, która podąża w kierunku promowania niskoemisyjnych form transportu, podążając za obecnymi oczekiwaniami otoczenia, PKP CARGO S.A. planuje wdrożenie polityki klimatycznej w 2022 roku. Polityka będzie wyznaczać mierzalne cele i czas ich realizacji, w oparciu o założenia Porozumienia Paryskiego, które ma na celu ograniczenie globalnego wzrostu temperatury do poziomu poniżej 2°C w 2100 roku. Obecnie zarządzanie emisjami gazów cieplarnianych w PKP CARGO S.A. odbywa się w ramach procesu zarządzania wszystkimi emisjami do powietrza i obejmuje I oraz II zakres emisji GHG. Wydzielenie w ramach zarządzania emisjami, osobnego podprocesu dedykowanego dla zarządzania emisją gazów cieplarnianych (z rozbiorem na 3 zakresy) planowane jest na 2022 rok.

Role i odpowiedzialność w ochronie środowiska i klimatu

Za ocenę wskaźników dotyczących środowiska naturalnego odpowiada Wydział Energetyki i Utrzymania Zaplecza Technicznego w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego. W strukturze Wydziału funkcjonują między innymi Zespół ds. ochrony środowiska i Zielonego Ładu oraz Zespół ds. zarządzania energią i rozliczeń. Zespoły te są odpowiedzialne za wprowadzenie w PKP CARGO S.A. polityki klimatycznej, wytyczenie w tym zakresie celów, wypracowanie rozwiązań i rekomendacji prowadzących do realizacji tych celów oraz monitorowanie redukcji śladu węglowego aż do uzyskania statusu przedsiębiorstwa neutralnego klimatycznie w 2050 roku. Nadzór nad realizacją spraw ochrony środowiska i klimatu, sprawuje Członek Zarządu ds. Operacyjnych, który zatwierdza wytyczone cele oraz priorytety środowiskowe i klimatyczne.

Efekty stosowania Polityki ochrony środowiska i klimatu

Unijna systematyka dotycząca zrównoważonego rozwoju, odnosi się wprost do konieczności zmian modalnych na rzecz niskoemisyjnych form transportu oraz budowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby czystej mobilności. Kolej jako wnosząca znaczący wkład na rzecz ochrony klimatu, uznawana jest w tym zakresie za bardzo odpowiednie rozwiązanie. Oznacza to, że mimo dotychczasowego braku osobnego wyszczególnienia w polityce PKP CARGO S.A. spraw ochrony klimatu, działania proklimatyczne są przez Spółkę od dawna realizowane. Dzieje się tak za sprawą podstawowego filaru działalności PKP CARGO S.A., którym jest towarowy transport kolejowy. Transport szynowy jest ekologiczny ze względu na niską emisję gazów cieplarnianych oraz małe zużycie paliwa i energii w stosunku do przewożonej masy i zgodnie z polityką klimatyczną Unii Europejskiej traktowany jest jako istotny i pożądany element osiągania celów redukcji śladu węglowego w całym sektorze transportu.

PKP CARGO S.A. angażuje się w plany działania ogłoszonej w 2020 roku w komunikacie KE Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności- europejski transport na drodze ku przyszłości, w szczególności w stosunku do poniższych określonych w dokumencie inicjatyw i celów: INICJATYWA PRZEWODNIA 1 -upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury; INICJATYWA PRZEWODNIA 3 - bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach (dalsza elektryfikacja transportu kolejowego; w przypadkach, w których nie jest to opłacalne, należy zwiększyć wykorzystanie wodoru); INICJATYWA PRZEWODNIA 4 - ekologizacja transportu towarowego

(zwiększenie roli kolei w transporcie: Cel pośredni nr 7: w porównaniu z rokiem 2015 Kolejowy ruch towarowy wzrośnie do 2030 r. o 50% a do 2050 r. dwukrotnie); INICJATYWA PRZEWODNIA 8 - wzmocnienie jednolitego rynku (między innymi inwestycje przeznaczone na sfinansowanie modernizacji flot we wszystkich rodzajach transportu, tak aby zapewnić wdrożenie wariantów technologii nisko- i bezemisyjnych, m.in. poprzez modernizację i odpowiednie programy odnowy).

W ramach działań PKP CARGO, które wpisują się w Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności należy wskazać:

Zakup nowoczesnych elektrowozów oraz modernizacje lokomotyw elektrycznych

PKP CARGO S.A. inwestuje w zakup nowoczesnych lokomotyw. Najnowocześniejsza część naszej floty liczy 39 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym), które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania (co pozwala na oszczędność energii elektrycznej). Wśród nich są między innymi nowoczesne sześciosiłowe lokomotywy elektryczne Dragon (ET25) oraz lokomotywy Dragon 2 (ET26) wyposażone w spalinowy moduł dojazdowy. Liczba lokomotyw elektrycznych niezmodyfikowanych, ulega sukcesywnemu zmniejszaniu. Wdrażamy taborowe rozwiązania w zakresie optymalizacji zużycia energii, modernizując lokomotywy elektryczne poprzez montowanie nowoczesnej aparatury elektrycznej oraz prowadzimy pilotaż wybranych lokomotyw, na których zamontowano liczniki energii elektrycznej prądu stałego. PKP CARGO S.A. jako operator kolejowych przewozów towarowych w ogromnej większości realizuje swoje przewozy towarowe trakcją elektryczną. Pojazdy elektryczne są przyjazne dla środowiska, nie generują emisji w miejscu użytkowania i lokalnie nie powodują smogu.

Modernizacja lokomotyw spalinowych

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje umowę na podstawie której, Newag Group S.A. wykonuje naprawy główne poziomu P5 połączone z modernizacją lokomotyw spalinowych serii SM48. W wyniku modernizacji, która obejmuje m.in. budowę nowego nadwozia w technologii modułowej, wymianę agregatu prądotwórczego, aparatury hamulcowej oraz maszyn i urządzeń pomocniczych, zmieniona zostanie seria SM48 na ST48 oraz przeznaczenie lokomotyw z manewrowych na liniowe. W latach 2019 - 2020 PESA Bydgoszcz S.A. wykonywała dla nas naprawy poziomu P5, które zostały połączone z modernizacją lokomotyw spalinowych serii ST44, obejmującą między innymi wymianę przestarzałego, dwusuwowego silnika spalinowego na silnik czterosuwowy, spełniający normy emisji spalin UICIIIA. Liczba eksploatowanych lokomotyw spalinowych niezmodyfikowanych ciągle się zmniejsza. Lokomotywy po modernizacji zużywają mniej paliwa a tym samym emitują mniejsze ilości zanieczyszczeń do powietrza w stosunku do lokomotyw niezmodyfikowanych.

Zakup i modernizacja wagonów towarowych

PKP CARGO S.A. inwestuje w nowoczesne wagony. W posiadanym parku wagonów aż 3 804 szt. to platformy intermodalne. W następnych latach planowany jest dalszy zakup takich platform. Nabywane platformy poprawiają efektywność przewozów, pozwalając na przewóz cięższych ładunków niż starsze wagony oraz są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe. Ogółem na platformy i lokomotywy planujemy wydać prawie 572 mln zł z czego 269 mln zostanie dofinansowane z UE.

Tworzenie efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii

Podczas Rady Programowej Centrum Efektywności Energetycznej Kolei w dniu 29 października 2020 r., PKP CARGO i PKP Energetyka podpisały list intencyjny, w którym potwierdzają podjęcie współpracy przy stworzeniu efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią PKP CARGO wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii. W ramach podpisanego listu intencyjnego, firmy zobowiązują się do wymiany informacji niezbędnych do przygotowania planu i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z energetyką prosumencką i odnawialną. PKP Energetyka, rozumiejąc potrzeby klientów kolejowych, będzie aktywnie wspierać PKP CARGO w realizacji przedsięwzięć energetycznych. Pierwszy etap związany będzie z dopasowaniem instalacji prosumenckich a kolejne kroki współpracy będą dotyczyły uruchomienia większych instalacji OZE przeznaczonych na cele własne PKP CARGO.

Na chwilę obecną ilość instalacji OZE użytkowanych w spółce ulega sukcesywnemu zwiększaniu.

Wykorzystanie wodoru jako paliwa do zasilania nowoczesnych lokomotyw

W 2018 PKP CARGO i Jastrzębska Spółka Węglowa (JSW), H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych podpisali list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych, związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego. Dokument zakłada m.in. kooperację na rzecz badań, analiz, a w przyszłości produkcji nowych typów wagonów i lokomotyw manewrowych o napędzie wodorowym oraz późniejszego ich utrzymania oraz eksploatacji. Zakłada się następujący podział ról wśród uczestników projektu: PKP CARGO S.A. - założenia techniczne, próbna eksploatacja lokomotywy, Spółka H.

Cegielski- Fabryka Pojazdów Szynowych - budowa lokomotywy, Jastrzębska Spółka Węglowa - budowa infrastruktury do tankowania wodoru. Kontynuacją prac nad tym projektem było podpisanie przez PKP CARGO S.A., PESA Bydgoszcz S.A. i Grupę Azoty S.A. 23 września 2021 roku, listu intencyjnego na temat współpracy na rzecz wdrożenia technologii wodorowych w transporcie kolejowym. Współpraca ma obejmować między innymi projekty badawczo - rozwojowe zmierzające do opracowania optymalnych sposobów wykorzystania wodoru do napędów pojazdów szynowych oraz metod transportu wodoru i tankowania pojazdów kolejowych. Wspólny projekt ma na celu stworzenie infrastruktury związanej z przesyłaniem, magazynowaniem i tankowaniem paliw wodorowych, budowę lokomotyw o napędzie wodorowym wykorzystywanych do prac manewrowych i liniowych.

Spółka PKP CARGO realizując politykę środowiskową, stawia na rozwój technologii wodorowych w transporcie szynowym, gdyż ma to ogromne znaczenie nie tylko dla spółki, ale i dla całej polskiej gospodarki w związku z wdrażaniem przez Komisję Europejską programem „Europejski Zielony Ład”, którego celem jest zmniejszenie emisji CO₂ w transporcie o 30% do roku 2030, zaś do 2050 roku transport ma osiągnąć neutralność klimatyczną. Bazując na doświadczeniach partnerów tego projektu (Grupa Azoty S.A. to największy producent wodoru w Polsce i pracuje nad technologiami wykorzystania tego surowca w ogniowach paliwowych, zaś PESA Bydgoszcz S.A. jako pierwsza opracowała prototyp lokomotywy wodorowej i jako producent skupia się na przygotowaniu pojazdu dedykowanego dla transportu towarowego), spółka PKP CARGO miałaby być testerem prototypów lokomotyw z napędem wodorowym. Realizacja projektu wodorowego na kolei przy wsparciu państwa polskiego, które dostrzega wodór jako paliwo alternatywne w transporcie szynowym, zostało zapisane w oficjalnym rządowym dokumencie: „Polskiej strategii wodorowej do roku 2030 z perspektywą do 2040 r.”

Udział w projekcie wprowadzenia w Europie sprzęgów samoczynnych tzw. cyfrowych sprzęgów automatycznych DAC (Digital Automatic Coupling)

Spółka PKP CARGO bierze aktywny udział w pracach grupy roboczej nad projektem wprowadzenia sprzęgów samoczynnych, które mają automatycznie łączyć wagony towarowe, ale również doprowadzić do wagonów energię elektryczną (110V) oraz szynę danych (cyfryzacja i automatyzacja przewozów). PKP CARGO S.A. widzi szereg potencjalnych korzyści wprowadzenia sprzęgów automatycznych w Europie. Sposób ich wprowadzenia powinien mieć na celu wzmocnienie konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych ograniczając zagrożenia związane z interoperacyjnością taboru i ich swobodną eksploatacją w różnych państwach Europy. Aktualnie nie wybrano jeszcze konkretnego rozwiązania sprzęgu, które można byłoby testować i wdrażać.

Cyfryzacja

W 2021 roku PKP CARGO podpisało umowę na wdrożenie systemu SAP Transportation Management System. System SAP TMS, wraz z modułem SAP SD będzie jedną, kompletną platformą do zarządzania transportem i będzie obsługiwał wszystkie obszary procesu przewozowego (kontakt z klientem, zarządzanie zamówieniami, planowanie zapotrzebowania na przewóz ładunków masowych i intermodalnych, automatyzację planowania i budowy harmonogramu przewozów). System zapewni śledzenie przesyłek i przyczyni się do lepszego planowania czasu pracy drużyn trakcyjnych. Wszystkie operacje związane z przewozem będą wykonywane w jednym systemie co umożliwi dostęp do danych w czasie rzeczywistym. Zastosowanie SAP TMS powinno spowodować poprawę efektywności operacyjnej i obniżenie kosztów co przełoży się na wzrost konkurencyjności PKP CARGO na rynku usług przewozowych i logistycznych.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do poszanowania praw człowieka

Prawa człowieka takie jak równość bez względu na płeć, zakaz dyskryminacji, wolność i nietykalność osobista, prawo do prywatności i ochrony danych osobowych oraz wolność zrzeszania się i wolność poglądów, stanowią punkt odniesienia dla polskiego prawa, i są podstawą działań związanych z obszarem pracowniczym także w Grupie PKP CARGO.

Kodeks etyki

Relacje w PKP CARGO są oparte na otwartości, uczciwości i wzajemnym zaufaniu. Pracownicy pracują w zespołach i szanują różnorodność. Biorą udział w tworzeniu przyjaznego środowiska pracy, sprzyjającego nie tylko rozwojowi zawodowemu, lecz także podnoszeniu kwalifikacji. Odnoszą się do siebie z szacunkiem. Spółka zapewnia równy i sprawiedliwy dostęp do zatrudnienia i awansu. Niedopuszczalna jest dyskryminacja i nieakceptowalna żadna z jej form wobec pracowników, klientów oraz dostawców, zarówno ze względu na wiek, płeć, niepełnosprawność, przynależność rasową, wyznanie, orientację seksualną, narodowość, pochodzenie, jak i ze względu na działalność polityczną lub związkową. W PKP CARGO nie toleruje się

żadnych form molestowania i znęcania się, zarówno fizycznego, jak i psychicznego. Nie jest akceptowalne nadużywanie zajmowanego stanowiska poprzez protegowanie krewnych, nie jest akceptowalny nepotyzm.

Wdrożone w 2020 r. w PKP CARGO S.A. Kodeks Etyki stanowi jeden z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce, zaś „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.” i zawarte w niej normy postępowania są o charakterze uniwersalnym. Funkcjonujący w PKP CARGO system zgłoszeń skutecznie zapobiega naruszeniom, ochronie wizerunku Spółki oraz wspomaga zarządzania ryzykiem operacyjnym. Wszelkie nieprawidłowości można zgłaszać imiennie lub anonimowo za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji: platformy internetowej: <https://cargo.liniaetyki.pl>; adresu e-mail: cargo@liniaetyki.pl; infolinii: 22 290 69 13. Pracownicy wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać imiennie lub anonimowo:

a) bezpośrednio do Koordynatora ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji poprzez : e-mail: sygnal@pkp-cargo.eu; z wykorzystaniem drogi pocztowej na adres: Koordynator ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji PKP CARGO S.A., 02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17 – z dopiskiem: „do rąk własnych”, lub przekazując notatkę służbową osobiście do Koordynatora.

b) korzystając za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji: z platformy internetowej <https://cargo.liniaetyki.pl> lub e-mail: cargo@liniaetyki.pl

Polityka antymobbingowa

W PKP CARGO S.A. zostały wdrożone regulacje wewnętrzne, które stanowią podstawę realizowanej polityki antymobbingowej. U pracodawców wchodzących w skład Spółki działają Mężowie Zaufania i Komisje Antymobbingowe. Ponadto spoczywający na pracodawcy obowiązek przeciwdziałania zjawisku mobbingu znajduje odzwierciedlenie w regulaminach pracy Centrali i zakładów Spółki, sprzyjając ochronie pracowników w tym obszarze. Zgodnie z przyjętymi w Spółce zasadami, każdy pracownik posiada możliwość zgłoszenia przypadku podejrzenia o stosowanie mobbingu, a także uzyskania fachowej informacji i pomocy ze strony Męża Zaufania z zachowaniem pełnej poufności. Natomiast rola Komisji Antymobbingowej polega na rozpatrywaniu konkretnych spraw, po wyczerpaniu procedury przez Męża Zaufania, jak również rekomendowaniu działań mających na celu zapobieganie i ograniczenie zjawiska mobbingu.

Realizując politykę przeciwdziałania mobbingowi, Spółka przykłada szczególną wagę do działań o charakterze profilaktycznym. Tematyka mobbingu sygnalizowana jest już podczas szkoleń adaptacyjnych dla nowo zatrudnianych pracowników, m. in. poprzez wskazanie danych teleadresowych działającego u danego pracodawcy, a wybranego przez załogę, Męża Zaufania. Natomiast w trakcie szkoleń organizowanych w toku zatrudnienia szczególny nacisk kładziony jest na profesjonalne przygotowanie członków Komisji Antymobbingowych, Mężów Zaufania oraz pracowników pełniących funkcje kierownicze.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

W listopadzie 2020 r. w PKP CARGO S.A. został zaimplementowany zaktualizowany Kodeks Etyki, który stanowi jeden z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawiera on wypracowane przez przedstawicieli PKP CARGO S.A., przy udziale jej Pracowników i Klientów, podstawowe reguły postępowania, takie jak: solidność, współpraca, dobre zarządzanie, bezpieczeństwo, profesjonalizm, nowoczesność, transparentność, odpowiedzialność i szacunek, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej. Inny dokument (z listopada 2020 r.) „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”, i zawarte w nim normy postępowania o charakterze uniwersalnym, wpłynęła na proces rozwoju kultury organizacyjnej w PKP CARGO S.A. Wdrażając dokument „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”, Zarząd Spółki wyszedł naprzeciw oczekiwaniom rynku oraz zmianom prawa w myśl zasady „zero tolerancji dla korupcji”. Zawarte w Polityce reguły obowiązują zarówno pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A. [Szczegółowy opis przeciwdziałań korupcji i łapownictwu w rozdziale 10.1.2.](#)

10.2.4 Procedury należytej staranności

W Grupie PKP CARGO na bieżąco podejmowane są działania w celu zapewnienia skuteczności realizacji wyznaczonych zadań oraz zgodności z przepisami prawa. Wprowadzane regulacje wewnętrzne są dostosowywane pod kątem aktualnych potrzeb biznesowych, jak również spójności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa pracy. Równocześnie stosowanie dobrych praktyk przyczynia się do doskonalenia standardów prowadzonej działalności oraz podnoszenia kwalifikacji i kompetencji kapitału ludzkiego. Systematycznie prowadzone oceny ryzyka, m. in. w odniesieniu do zagadnień społecznych, pracowniczych oraz dotyczących poszanowania praw człowieka, pozwalają na wczesne wykrycie zagrożeń i maksymalne ograniczenie ich skutków.

Obszar zarządzania zasobami ludzkimi jest objęty systemem audytów wewnętrznych w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania, co pozwala na identyfikację procesów i zapewnienie ich zgodności z założonymi wymaganiami oraz wdrożenie działań doskonalących.

Posiadany Zintegrowany System Zarządzania jest nadzorowany m.in. poprzez przeprowadzane audyty wewnętrzne, które są skutecznym i wiarygodnym narzędziem dostarczającym informacji do dalszego doskonalenia. To proces zapewniający ocenę mocnych i słabych stron systemu zarządzania jakością, bezpieczeństwem informacji, ochroną środowiska oraz bezpieczeństwem i higieną pracy, wskazujący zgodność z wymaganiami norm PN-EN ISO 9001: 2015-10, PN-EN ISO/IEC 27001: 2017-06, PN-EN ISO 14001: 2015-9, PN-ISO 45001: 2018-06, Kryteria WSK, potwierdzający ich wdrożenie i ich utrzymywanie. Audyty wewnętrzne z zakresu ZSZ przeprowadzane są zgodnie z przyjętym „Programem audytów wewnętrznych w PKP CARGO S.A. z zakresu Zintegrowanego Systemu Zarządzania” na dany rok kalendarzowy.

Posiadanie certyfikatu ZSZ i funkcjonowanie zgodnie z wymaganiami norm daje gwarancję wysokiej jakości świadczonych usług oraz wskazuje na prestiż marki w oczach klientów, którzy cenią sobie wiarygodność organizacji i jej zobowiązanie do ciągłego doskonalenia. Jest ważnym elementem w kształtowaniu pozytywnego wizerunku.

Certyfikat ZSZ ma charakter nie tylko komercyjny, ale także administracyjny, ponieważ bez niego Spółka nie mogłaby legalnie realizować międzynarodowego obrotu towarami o znaczeniu strategicznym (tj. towarami tzw. „podwójnego zastosowania” oraz uzbrojeniem).

Zgodnie z normami ISO oraz Ustawą o obrocie towarami o znaczeniu strategicznym, dla utrzymania certyfikatu ZSZ niezbędne jest poddawanie organizacji okresowym Zewnętrznym Audytom Nadzoru. W 2020 r. po Zewnętrznym Audycie Odnowienia z zakresu ZSZ i WSK – Zarząd Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji S.A. podjął decyzję o przedłużeniu ważności posiadanych przez Spółkę certyfikatów.

10.2.5 Ryzyka związane z działalnością PKP CARGO S.A. i zarządzanie tymi ryzykami

W dniu 7 kwietnia 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie wprowadzenia do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Zarządzanie ryzykiem jest skoordynowanym procesem przenikającym wszystkie działania i procesy zachodzące w Spółce, mające na celu kierowanie i sterowanie ryzykiem. Wspomaga kierownictwo w podejmowaniu decyzji, dokonywaniu świadomych wyborów, ustalaniu priorytetów, określaniu poziomu jakości, poziomu bezpieczeństwa informacji, określonych działań oraz rozpoznawaniu możliwych alternatywnych kierunków działań.

Spółka PKP CARGO S.A. z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, działa w oparciu o stosowne Certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i cz. B wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dla uzyskania certyfikatów niezbędnych dla prowadzenia samodzielnej działalności podstawowym wymogiem było wdrożenie System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), co zostało zrealizowane w 2009 r. W 2019 r. Spółka uzyskała przedłużenie Certyfikatu Bezpieczeństwa cz. A z terminem ważności do dnia 25 czerwca 2024 r. a w 2020 r. przedłużenie Certyfikatu Bezpieczeństwa cz. B z ważnością do 24 kwietnia 2025 r. System SMS uwzględnia ryzyka związane z prowadzoną działalnością oraz przewiduje odpowiednie środki nadzoru i kontroli w celu ich ograniczenia i zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa:

- ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności, w tym ryzyko zawodowe (związane z wykonywaną pracą) oraz ryzyko techniczne (związane z użytkowanym taborem i zasobami technicznymi);
- ryzyko wspólne, które jest ryzykiem powstającym wskutek wzajemnego oddziaływania podmiotów będących częścią systemu kolejowego (np. zarządcy infrastruktury, inni przewoźnicy, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie);
- ryzyko stron trzecich, nie będących bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem systemu kolejowego.

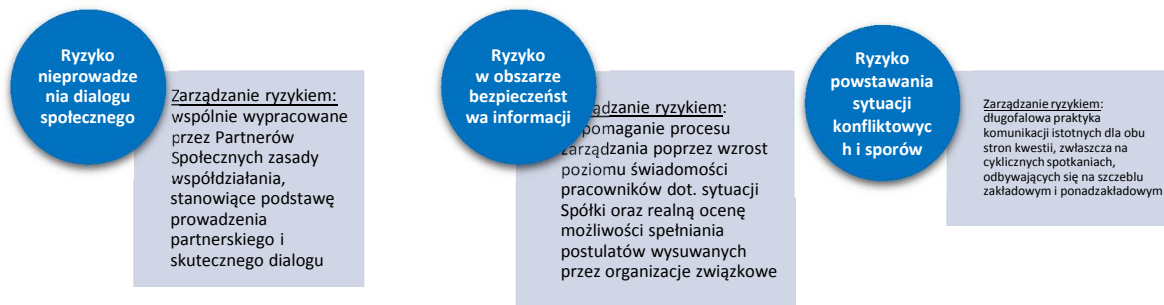
Ponadto w ramach SMS stosowane są procesy i procedury służące do monitorowania skuteczności podejmowanych działań w zakresie nadzoru ryzyka oraz do wprowadzania koniecznych zmian. Zmiany te dotyczą: techniki i technologii, procedur, reguł i norm operacyjnych, struktury organizacyjnej.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Ryzyka w ochronie środowiska

Ryzyka środowiskowe zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” w kontekście procesów środowiskowych takich jak: zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach, zarządzanie urządzeniami zawierającymi substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane, zarządzanie gospodarką wodno – ściekową, zarządzanie wytwarzanymi odpadami przemysłowymi oraz komunalnymi, zarządzanie emisją hałasu do środowiska, zarządzanie zielenią oraz szkodami w środowisku. Dla procesów środowiskowych wymagających podjęcia działań, opracowano plany postępowania z ryzykiem.

Ryzyko związane z zagadnieniami dot. dialogu społecznego



Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby osób, posiadających wymagane kompetencje, co sprzyja realizacji celów biznesowych.

W 2021 roku program adaptacyjny, ze względu na obostrzenia, mające na celu zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, realizowany był w formie stacjonarnej (z zachowaniem zasad bezpieczeństwa) 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. W 2021 roku w Spółce w większym zakresie niż w latach ubiegłych realizowane były szkolenia w formie e-learningu. Platforma szkoleniowa umożliwia szybką i bezpieczną dystrybucję wiedzy do wyselekcjonowanej grupy osób, jak również do dowolnej liczby pracowników. Ponadto w 2021 roku 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 związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry, realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej Spółki oraz mając na uwadze obecną sytuację w kraju związaną z COVID-19, w 2021 roku kontynuowano tylko wybrane działania, wspierające zatrudnianie nowych pracowników. W 2021 roku realizowano Program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami Program jest skierowany do uczniów wybranej szkoły branżowej I stopnia na okres 3-letniej nauki w szkole. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, w 2021 r. ponownie otrzymali stypendia naukowe. Dodatkowo, po zakończeniu szkoły i uzyskaniu kwalifikacji zawodowych, mogą otrzymać propozycję pracy na stanowiskach związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru w Spółce. Ze względu na zdalną formę nauczania wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, w 2021 r., analogicznie jak w roku 2020, nie zrealizowano Programu staży zawodowych oraz Programu staży letnich.

Poza wskazanymi powyżej działaniami wzmacniającymi pozyskanie nowych pracowników, prowadzone były bieżące rekrutacje zgodnie ze zgłaszanymi potrzebami komórek organizacyjnych Spółki. W trakcie zatrudnienia pracownicy mieli możliwość szkolenia od podstaw, aby uzyskać przygotowanie do pracy na stanowisku maszynisty, rewidenta czy manewrowego.

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

Ryzyka finansowe

W latach objętych sprawozdaniem Grupa narażona była na następujące typy ryzyka finansowego:

- a) ryzyko płynności.
- b) ryzyko rynkowe, w tym:
 - ryzyko walutowe;

- ryzyko stopy procentowej;
- c) ryzyko kredytowe.

Ryzyko płynności

Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). Grupa PKP CARGO posiada zdolność do regulowania swoich zobowiązań.

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 2021 roku liniach kredytowych została przedstawiona w nocie 1.4. do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2021 rok. Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2021 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

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

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2021 r. 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. Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa stosowała w 2021 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN dla części wolnej ekspozycji netto. Grupa w 2021 r. zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN zgodnie z poziomami i okresem zapadalności transakcji, które zostały wyznaczone zgodnie z procedurami Polityki Zarządzania Ryzykiem Finansowym. 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 2021 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 2021 r. odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M i EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane było poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Ryzyko kredytowe

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

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych zgodnie z obowiązującymi procedurami następuje wstrzymanie dostawy usług i uruchamiane są procedury windykacji. W związku z sytuacją wojny w Ukrainie i sankcjami nałożonymi na Rosję i Białoruś Grupa PKP CARGO S.A. prowadzi wzmożony monitoring terminowości płatności należności. W przypadku zaniechania płatności przez Klientów zidentyfikowanych jako gospodarczo powiązani poprzez wymianę handlową z kontrahentami z terenów Ukrainy oraz Rosji i Białorusi Spółka może zawiesić stosowanie odroczonego terminu płatności, w celu ograniczenia negatywnych skutków ryzyka kredytowego Klientów.

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).

Zarządzanie ryzykiem związanym ze zjawiskiem mobbingu

Zarządzanie ryzykiem dotyczącym zagadnienia poszanowania praw człowieka,
związanym ze zjawiskiem mobbingu



Copyright PKP CARGO S.A.

Zarządzanie ryzykiem dotyczącym zagadnień związanych ze zjawiskiem mobbingu realizowane jest poprzez:

- wewnętrzne regulacje wprowadzające zasady oraz procedury przeciwdziałania zjawisku mobbingu;
- inicjatywy i działania w sferze legislacyjnej, organizacyjnej, szkoleniowej, informacyjnej;
- aktywność Mężów Zaufania i Komisji Antymobbingowych u wszystkich pracodawców wchodzących w skład Spółki.

Zarządzanie ryzykiem korupcji

Zarządzanie ryzykiem w PKP CARGO S.A. odbywa się w oparciu o postanowienia „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” wprowadzonej Uchwałą Nr 214/2021 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 6 lipca 2021 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Polityka podlega bieżącej weryfikacji uwzględniającej jej aktualność i skuteczność. Minimalizacja ryzyka korupcji odbywa się poprzez wprowadzenie „Polityki antykorupcyjnej i prezentowej PKP CARGO S.A.”, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer’a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.). Zawarte w Polityce reguły obowiązują nie tylko pracowników Spółki, ale wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A. Polityka jest komunikowana klientom w celu honorowania przez nich wewnętrznych zasad antykorupcyjnych Spółki w kontaktach z jej przedstawicielami. Wszyscy Pracownicy mają obowiązek zapoznania się z Polityką antykorupcyjną i przestrzegania jej postanowień w związku z wykonywaniem swoich obowiązków służbowych lub świadczeniem usług. Klienci, dostawcy, partnerzy biznesowi mogą zapoznać się z treścią Polityki antykorupcyjnej na stronie <https://www.pkpcargo.com/pl/>. W odniesieniu do obszaru przeciwdziałania korupcji możemy zdefiniować istotne ryzyka związane z działalnością:

- ryzyko reputacyjne - związane z negatywnym odbiorem wizerunku spółki PKP CARGO i innych spółek z Grupy PKP CARGO m.in. przez klientów, kontrahentów, inwestorów, akcjonariuszy, regulatorów oraz opinię publiczną;
- ryzyko regulacyjne - związane z koniecznością dostosowania działalności do zmieniających się przepisów prawa - możliwość poniesienia strat finansowych i wizerunkowych w wyniku prowadzenia działalności niezgodnej z obowiązującymi przepisami prawnymi;
- ryzyko sankcyjne – związane z negatywnymi skutkami w postaci kar finansowych za nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów prawa.

11. 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.

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

Zarząd Spółki

Władysław Szczepkowski
p.o. Prezes Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 30 marca 2022 roku



W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO
prosimy o kontakt z Biurem Zarządu i Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.
Biuro Zarządu i Relacji Inwestorskich

Grójecka 17
02-021 Warsaw

telefon: +48 22 391-47-09

e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com