

Sprawozdanie Zarządu z działalności
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za rok obrotowy 2020 roku



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 2020

1. Wstęp	7
2. Relacje Inwestorskie	8
3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	10
3.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	10
3.2. Jednostki podlegające konsolidacji	11
3.3. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.	12
3.4. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką	12
3.5. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	12
3.6. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO	13
4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	14
4.1. Otoczenie makroekonomiczne	14
4.2. Działalność przewozowa	26
4.3. Pozostałe usługi	38
4.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	39
4.5. Informacje dotyczące zatrudnienia	39
4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	41
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	43
5.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	43
5.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	45
5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	53
5.4. Informacje o majątku produkcyjnym	61
5.5. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	62
5.6. Istotne czynniki ryzyka i zagrożenia	64
6. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	72
6.1. Istotne informacje i zdarzenia	72
6.2. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO ...	76
6.3. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	77
6.4. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok ..	79
7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	79
7.1. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	79
7.2. Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym	81
8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	82
8.1. Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	82
8.2. Zmiany regulacji prawnych	83
8.3. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	86
8.4. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	88
8.5. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	88
8.6. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	88
8.7. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego	88
8.8. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	91
8.9. Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń	92
8.10. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego	97

9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	99
9.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny.....	99
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.....	99
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.....	99
9.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	100
9.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	101
9.6. Wykonywanie prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu.....	101
9.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	102
9.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających	103
9.9. Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.	104
9.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania.....	104
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	105
10. Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych	121
10.1. Oświadczenie Grupy PKP CARGO.....	122
10.2. Oświadczenie PKP CARGO S.A.	149
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	172

SPIS TABEL

Tabela 1 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2020 roku	9
Tabela 2 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	11
Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2020 r.	30
Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2016-2020	34
Tabela 5 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2016-2020 r.	34
Tabela 6 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2016-2020	35
Tabela 7 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2016-2020 r.	35
Tabela 8 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w latach 2016-2020	35
Tabela 9 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2016-2020 r.	36
Tabela 10 Zatrudnienie w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	39
Tabela 11 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	40
Tabela 12 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	40
Tabela 13 Struktura zatrudnienia w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	40
Tabela 14 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2020 (mln zł)	41
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2016 - 2020 (mln zł)	42
Tabela 16 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	43
Tabela 17 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	44
Tabela 18 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2016 – 2020 (w dniach)	47
Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2020	50
Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2016 – 2020	51
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2020	52
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2020	52
Tabela 23 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2016 – 2020	58
Tabela 24 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2016 – 2020	59
Tabela 25 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2020	60
Tabela 26 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2020	60
Tabela 27 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji	61
Tabela 28 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów	62
Tabela 29 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2016-2020	62
Tabela 30 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu	87
Tabela 31 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	87
Tabela 32 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2020 r. (zł)	95
Tabela 33 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2020 r. (zł)	96
Tabela 34 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)	97
Tabela 35 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2020 r.	100
Tabela 36 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu	101
Tabela 37 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	101
Tabela 38 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	106
Tabela 39 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	110
Tabela 40 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	114

Tabela 41 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	120
Tabela 42 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	120
Tabela 43 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2020.....	124
Tabela 44 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2020	124
Tabela 45 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2020	125
Tabela 46 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2020	126
Tabela 47 Liczba pracowników w Grupie w latach 2016-2020	127
Tabela 48 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2016-2020	127
Tabela 49 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2020	127
Tabela 50 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	129
Tabela 51 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2020.....	131
Tabela 52 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2020	131
Tabela 53 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020.....	151
Tabela 54 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020.....	151
Tabela 55 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020	152
Tabela 56 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020	153
Tabela 57 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020.....	153
Tabela 58 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020	154
Tabela 59 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020	154
Tabela 60 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	156
Tabela 61 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020.....	159
Tabela 62 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020	160

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2020 r.	8
Rysunek 2 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2020 r.	13
Rysunek 3 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.12.2020 r.	14
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2022 - dane niewyrównane sezonowo	15
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo	16
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB** ...	21
Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)	21
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach	27
Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm).....	27
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020	28
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020	28
Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2020 r.	29
Rysunek 13 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2020 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P).....	31
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton)	31
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm).....	31
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020*	32
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020*	33
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2020 r. (btkm)	33
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)	45
Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	46
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)	46
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	48
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)	48
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2020 r. (w mln zł)	49
Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)	53
Rysunek 26 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	54
Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)	54
Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	55
Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)	56
Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2020 r. (w mln zł)	57
Rysunek 31 Inicjatywy strategiczne.....	81
Rysunek 32 Schemat działań zrealizowanych w ramach obowiązującej Strategii w 2020 r.	82
Rysunek 33 Programy wspierające zatrudnienie realizowane w PKP CARGO S.A. w 2020 r.	154
Rysunek 34 Wykorzystanie środków w ramach pakietu świadczeń socjalnych w PKP CARGO S.A. w 2020 r.	154

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

W 2020 roku sytuację w sektorze transportowym determinowała epidemia koronawirusa, a firmy kolejowe w całej Europie musiały sobie radzić z niespotykanymi dotąd wyzwaniami. Grupa PKP CARGO dołożyła wszelkich starań, aby wyjść z kryzysu obronną ręką. Po trudnym okresie pierwszego półrocza, druga połowa roku przyniosła poprawę przewozów i ten trend wzrostowy chcemy utrzymać.

W całym 2020 roku Grupa PKP CARGO wygenerowała 4,1 mld zł przychodów, EBITDA wyniosła 580,2 mln zł, EBIT -186,4 mln zł, a strata netto sięgnęła 224,3 mln zł.

Widząc trudną sytuację na rynku przewozowym, w trakcie 2020 roku staraliśmy się ograniczać straty, kontynuując, a nawet intensyfikując, działania oszczędnościowe i optymalizacyjne w całej Grupie.



2. Relacje Inwestorskie

Kluczowym elementem efektywnego funkcjonowania PKP CARGO S.A. jako spółki giełdowej jest profesjonalna komunikacja z interesariuszami rynku kapitałowego, a priorytetem komunikacji Spółki w ramach prowadzonych relacji inwestorskich jest prezentowanie inwestorom rzetelnego obrazu działalności Spółki, w tym jej sytuacji finansowej oraz umożliwienie równego dostępu do informacji wszystkim uczestnikom rynku.

W 2020 r. ze względu na pandemię koronawirusa komunikacja z rynkiem była mocno ograniczona:

Konferencje inwestorskie	Brak możliwości bezpośrednich spotkań z przedstawicielami rynku
Konferencje wynikowe w siedzibie Spółki	Organizacja konferencji tylko w formie on-line
Roadshows zagraniczne	Telekonferencja lub wideokonferencja
Walne Zgromadzenie w siedzibie Spółki	Możliwość uczestnictwa w formie zdalnej

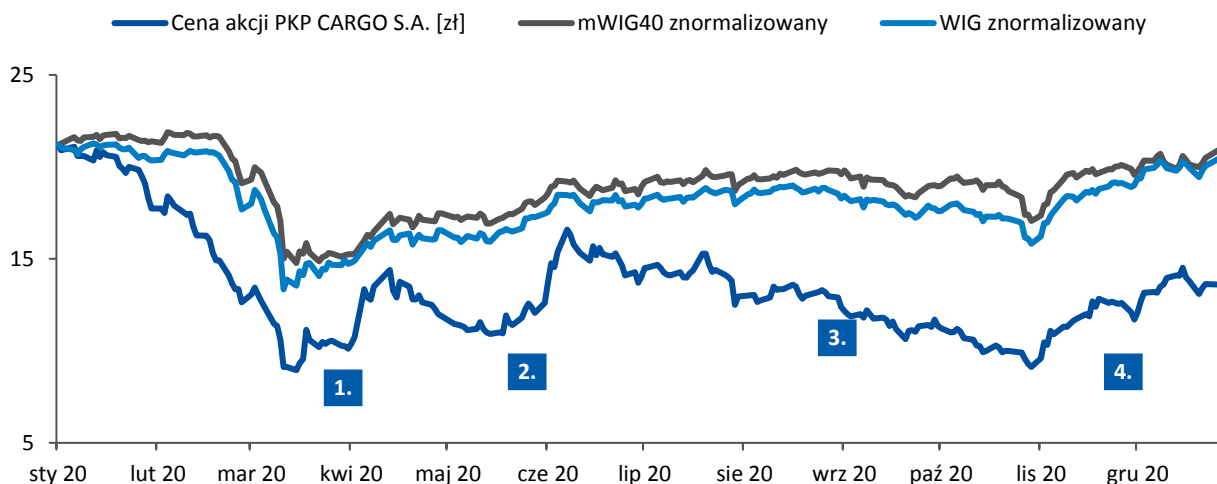
Mimo trudnych warunków rynkowych, PKP CARGO S.A. w 2020 r. aktywnie komunikowało się z inwestorami giełdowymi. Przedstawiciele PKP CARGO S.A. reprezentowali Spółkę na organizowanych przez profesjonalne instytucje rynku kapitałowego konferencjach oraz roadshow. PKP CARGO S.A. zorganizowało 4 konferencje podsumowujące wyniki finansowe. Spółka odbyła również szereg spotkań z przedstawicielami polskich i zagranicznych instytucji finansowych.

PKP CARGO S.A. udostępnia użytkownikom korporacyjną stronę internetową, w ramach której funkcjonuje profesjonalny serwis inwestorski. Sekcja „Relacje Inwestorskie” w celu zapewnienia równego dostępu do informacji inwestorom i analitykom z Polski, jak również z zagranicy, prowadzona jest i na bieżąco aktualizowana w dwóch językach – polskim i angielskim.

W ramach efektywnej komunikacji, Spółka przygotowuje 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 dostępne do pobrania w formacie Excel.

Sytuacja pandemiczna w całym kraju odbiła się również na zaufaniu inwestorów do spółek z warszawskiego parkietu. Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2020 r. na tle notowań indeksu mWIG40.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

1. Publikacja wyników 2019 roku – 23 marca,
2. Raport za pierwszy kwartał 2020 – 21 maja,
3. Raport za pierwsze półrocze 2020 – 20 sierpnia,
4. Raport za trzy kwartały 2020 – 20 listopada.

W 2020 roku, zgodnie z wiedzą Spółki, raporty analityczne dla akcji PKP CARGO S.A. wydawało osiem krajowych i zagranicznych firm inwestycyjnych.

Tabela 1 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2020 roku

Data wydania/aktualizacji	Rekomendacja	Cena docelowa (zł)	Cena w dniu wydania (zł)	Instytucja
07 stycznia 2020 r.	Kupuj (podwyższona)	30,60	20,90	Dom Maklerski Noble Securities
05 lutego 2020 r.	Redukuj (podtrzymana)	16,40	17,50	Dom Maklerski mBanku S.A.
26 lutego 2020 r.	Trzymaj (podwyższona)	13,89	13,66	Dom Maklerski mBanku S.A.
04 kwietnia 2020 r.	Trzymaj (obniżona)	14,20	12,90	Santander Biuro Maklerskie
05 maja 2020 r.	Trzymaj (podtrzymana)	12,37	11,46	Dom Maklerski mBanku S.A.
29 maja 2020 r.	Redukuj (obniżona)	12,00	12,58	Santander Biuro Maklerskie
02 lipca 2020 r.	Redukuj (obniżona)	12,37	14,04	Dom Maklerski mBanku S.A.
02 września 2020 r.	Trzymaj (podwyższona)	12,80	12,38	Dom Maklerski mBanku S.A.
20 listopada 2020 r.	Kupuj (podwyższona)	14,20	12,70	Santander Biuro Maklerskie
08 grudnia 2020 r.	Trzymaj (podtrzymana)	13,97	13,20	Dom Maklerski mBanku S.A.

Od dnia 2 stycznia 2020 r. tj. od pierwszego dnia notowań w 2020 r., do 30 grudnia 2020 r., tj. ostatniego dnia notowań w 2020 r., kurs akcji PKP CARGO S.A. spadł o 36,4%. Rok 2020 był także okresem gwałtownego spadku cen akcji szerokiego rynku, w tym PKP CARGO, w związku z kryzysem gospodarczym spowodowanym pandemią COVID-19. Najniższa cena akcji PKP CARGO została zanotowana 16 marca 2020 r. w wysokości 8,95 zł¹. Do dnia 30 grudnia 2020 r. cena akcji wzrosła o 53% osiągając wartość 13,70 zł². W analogicznym rozpatrywaniu indeks WIG pomiędzy 12 marca 2020 r. z 30 grudnia 2020 r. wzrósł o 53%, a indeks mWIG 40 pomiędzy 16 marca 2020 r. a 30 grudnia 2020 r. wzrósł o 44%.

Akcje Spółki 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.

¹ Odniesienie do wartości odnotowanych na zamknięciu sesji notowań GPW w danym dniu

² Odniesienie do wartości odnotowanych na zamknięciu sesji notowań GPW w danym dniu

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO³

Grupa PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK²) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC³).

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 krajowy i międzynarodowy przewóz towarów, a także prowadzi 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 Za każdym razem, gdy w Rapocie będzie mowa o:

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

² Urząd Transportu Kolejowego

³ Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

3.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r. 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. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”) (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 5.3** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r.

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.

Zakładami Spółki są:

1. PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
2. PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki
3. PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki
4. PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki
5. PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki
6. PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki
7. PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki

3.4. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką

Na przestrzeni 2020 r. zmian w podstawowych zasadach zarządzania nie wprowadzono.

3.5. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W 2020 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 r. doszło do transgranicznego połączenia spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov (Czechy) (jako spółki przejmującej) ze swoją jednoosobową spółką zależną – AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie (jako spółką przejmowaną). W wyniku powyższego, AWT Rekultivace PL sp. z o.o. została rozwiązana bez likwidacji (zakończyła swój byt prawny), w związku z czym z dniem 1 stycznia 2020 r. przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO.
- W dniu 13 stycznia 2020 r. zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o., w wyniku którego kapitał zakładowy spółki wzrósł do kwoty 1 500 000 zł, a jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej tej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników. Obecnie struktura kapitałowa spółki przedstawia się następująco: PKP CARGO S.A. posiada 99,83% (spółka zatem ponownie stała się spółką zależną od PKP CARGO), a PKP S.A. posiada 0,17%.
- Ze skutkiem na dzień 10 lutego 2020 r. spółka AWT Rail HU Zrt. (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) zmieniła firmę i aktualnie funkcjonuje pod firmą PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. z siedzibą w Budapeszcie.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadała 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez

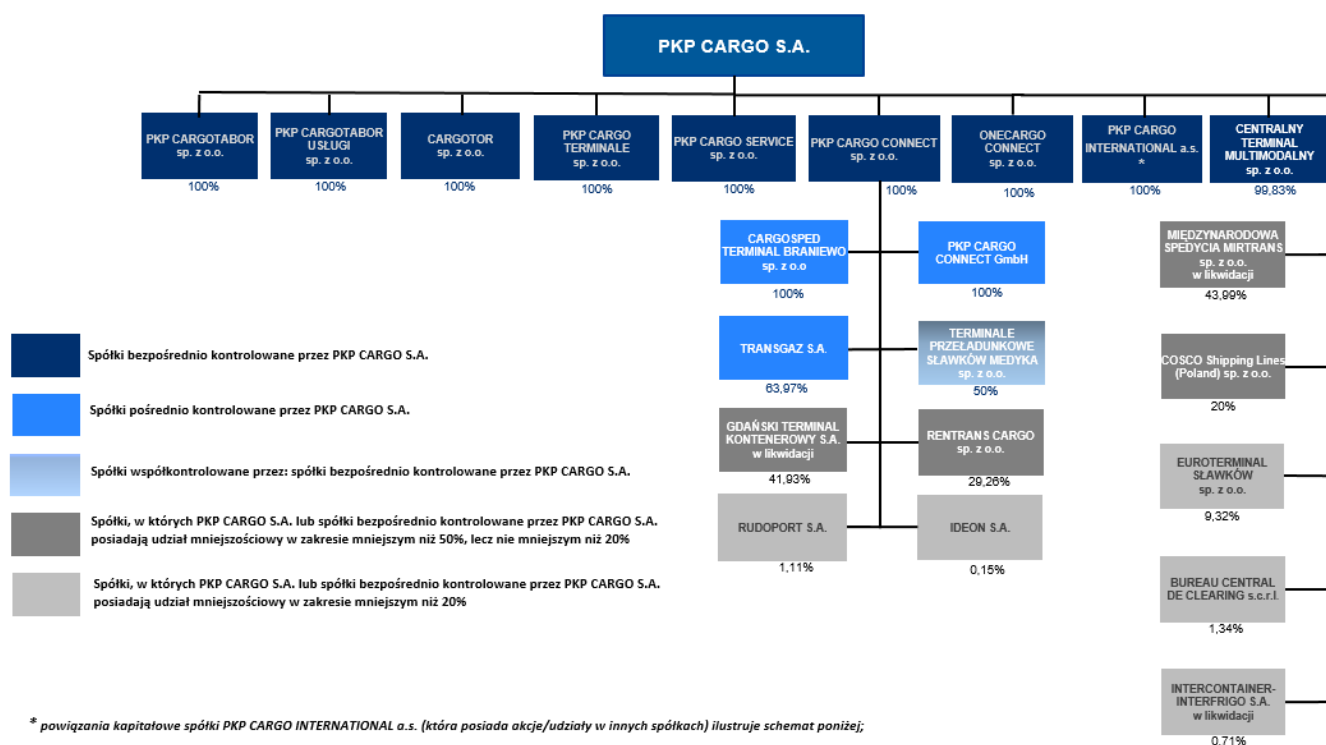
przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO.

- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s. Wysokość kapitału zakładowego tej spółki oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.

3.6. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

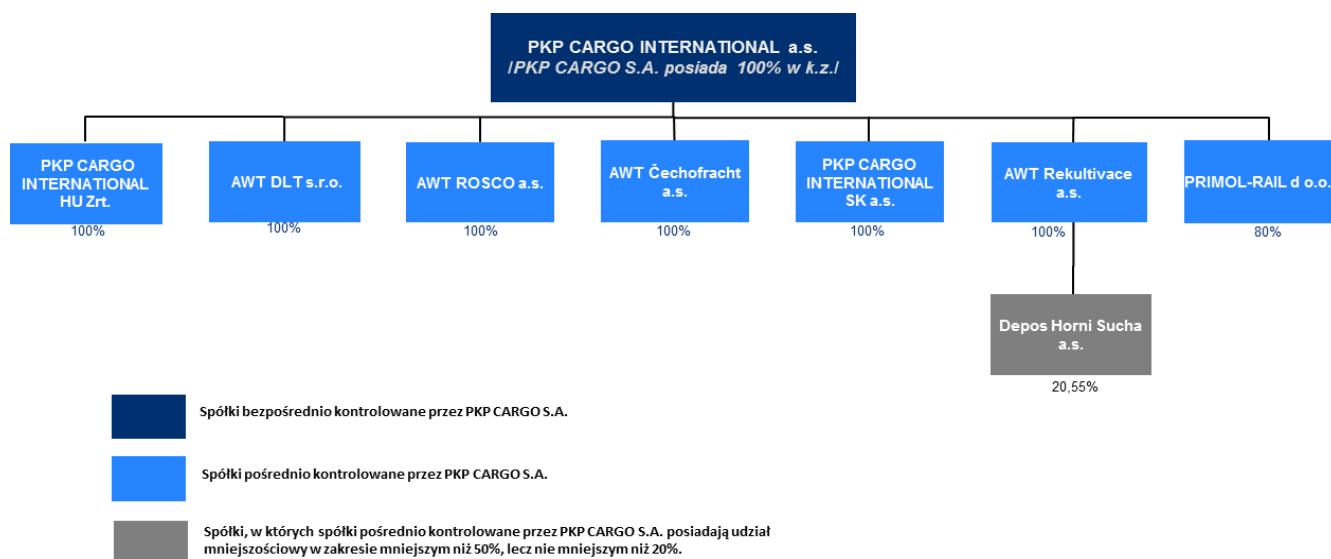
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 31 grudnia 2020 r.:

Rysunek 2 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 3 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Zgodnie z danymi GUS, w 2020 r. polska gospodarka skurczyła się o 2,7% r/r wobec wzrostu o 4,5% r/r w 2019 r., była to pierwsza odnotowana recesja gospodarcza w Polsce od początku lat 90. XX wieku.⁴ W 2020 r. kluczowym determinantem dynamiki PKB w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym była pandemia COVID-19 (jej dynamika w czasie, przejawiająca się nie tylko zmianą liczby zachorowań i hospitalizacji, ale także czasowym zaostreniem bądź luzowaniem wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania obostrzeń aktywności ekonomicznej i społecznej).

Według danych GUS, głównym czynnikiem spadku polskiego PKB w 2020 r. był popyt krajowy, w tym zwłaszcza nakłady inwestycyjne (-8,4% r/r, kontrybucja do wzrostu równa -1,6 p.p. r/r) oraz spożycie gospodarstw domowych (-3,0% r/r i -1,7 p.p. r/r).⁵ W tym czasie negatywny wkład do PKB wniosło także saldo zapasów (-0,9 p.p. r/r). Amortyzująco na tempo spadku PKB oddziaływały natomiast spożycie publiczne (+3,2% r/r - jedyny komponent PKB z dodatnią dynamiką wzrostu r/r, wkład do wzrostu równy +0,5 p.p. r/r) oraz saldo handlu zagranicznego (+1,0 p.p. r/r), z uwagi na większą niż w przypadku eksportu dynamikę spadku importu (odpowiednio -0,5% r/r i -2,6% r/r).⁶

Po silnym odbiciu gospodarczym w III kwartale 2020 r. (kontynuacja procesu „odmrażania” gospodarki po okresie lockdown-u w kwietniu i maju 2020 r., czemu sprzyjały także spadek liczby zakażeń, poluzowanie polityki fiskalnej czy poprawa nastrojów konsumentów), w IV kwartale 2020 r. zaobserwowano ponowne pogorszenie koniunktury gospodarczej i spadek dynamiki PKB w ujęciu kwartalnym (-0,7% kw/kw), a także pogłębienie spadków w ujęciu rocznym (-2,8% r/r).⁷ Wynikało to m.in. z przywrócenia w tym okresie obostrzeń w licznych sektorach gospodarki (m.in. handlu, zakwaterowaniu i gastronomii, kulturze i rozrywce), a także zauważalnego spadku mobilności.⁸ Negatywny wpływ ograniczeń na tempo wzrostu gospodarczego był jednak znacząco niższy niż na wiosnę 2020 r., m.in. z uwagi na relatywną odporność branż eksportowych, przemysłu czy

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Główny Urząd Statystyczny

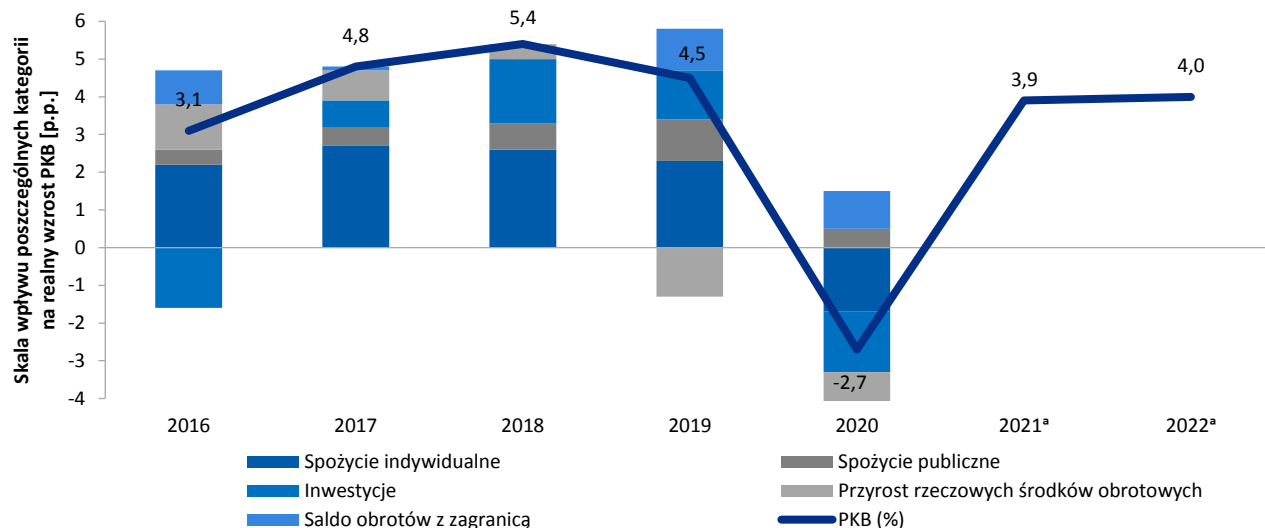
⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ Portal money.pl

budownictwa (na co wskazywały także wyraźnie lepsze od oczekiwań miesięczne dane o aktywności ekonomicznej, w tym zwłaszcza produkcji przemysłowej, za okres październik - grudzień 2020 r.).

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2022 - dane niewyrównane sezonowo



a – mediana prognoz centralnych z ankiety makroekonomicznej NBP z grudnia 2020 r., dane bez dekompozycji

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

Zgodnie z predykcjami analityków zebranych w ramach ankiety makroekonomicznej NBP z grudnia 2020 r., w 2021 r. polska gospodarka powinna powrócić na ścieżkę wzrostu gospodarczego. Jednocześnie dalszy rozwój pandemii COVID-19, tempo luzowania wprowadzonych uprzednio obostrzeń w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym oraz ewentualne zaburzenia w procesie szczepień stanowią kluczowe ryzyka dla zakładanych scenariuszy wzrostu. Ankietowani przez NBP analitycy prognozują, że w 2021 r. dynamika wzrostu PKB w Polsce ukształtuje się na poziomie 3,9% r/r, a w 2022 r. wzrośnie do 4,0% r/r.⁹

Głównymi czynnikami wzrostu PKB w nadchodzących kwartałach będą prawdopodobnie popyt krajowy, w tym zwłaszcza konsumpcja gospodarstw domowych (poprawa sytuacji dochodowej konsumentów - lepsza kondycja rynku pracy, spadek stopy oszczędności) oraz spożycie publiczne (m.in. wzrost wydatków na służbę zdrowia z uwagi na pandemię). Zdaniem analityków pozytywną kontrybucję do PKB wniesie również saldo handlu zagranicznego, z uwagi na relatywnie wysoką dynamikę eksportu (przy dobrych wynikach krajowego sektora przemysłowego, w tym zwłaszcza gałęzi z dominującym udziałem sprzedaży eksportowej) przy jednoczesnym przytłumieniu importu. Najbardziej ekonomiści postrzegają natomiast perspektywy dla inwestycji, których dynamika pozostanie w ich ocenie niska (m.in. z uwagi na utrzymującą się wysoką niepewność i tylko umiarkowaną odbudowę popytu, niski obecnie stopień wykorzystania mocy produkcyjnych, mniejszą chęć do podejmowania długoterminowych zobowiązań, pogorszenie sytuacji finansowej dużej części podmiotów oraz okres przejściowy pomiędzy starym i nowym budżetem UE – perspektyw wydatkowych na lata 2014-2020 i 2021-2027).¹⁰

Ankietowani przez NBP analitycy oczekują również spadku średniorocznej stopy inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce z 3,4% r/r w 2020 r. do 2,5% w 2021 r. i 2,5% w 2022 r.¹¹ Obniżeniu stopy inflacji CPI do poziomu celu inflacyjnego NBP (2,5%) sprzyjały będą w ich ocenie wyraźnie niższa presja popytowa i płacowa w gospodarce przekładające się na spadek inflacji bazowej, stabilizacja cen ropy naftowej na niższych poziomach oraz tańsza żywność (obfite plony). W kierunku wzrostu inflacji oddziaływać będą natomiast podwyżki cen energii (wprowadzenie opłaty mocowej), cen administrowanych (m.in. dalszy wzrost opłaty za wywóz śmieci), oraz wprowadzenie podatku cukrowego.¹²

⁹ Narodowy Bank Polski

¹⁰ Gazeta Giełdy Parkiet

¹¹ Narodowy Bank Polski

¹² Narodowy Bank Polski

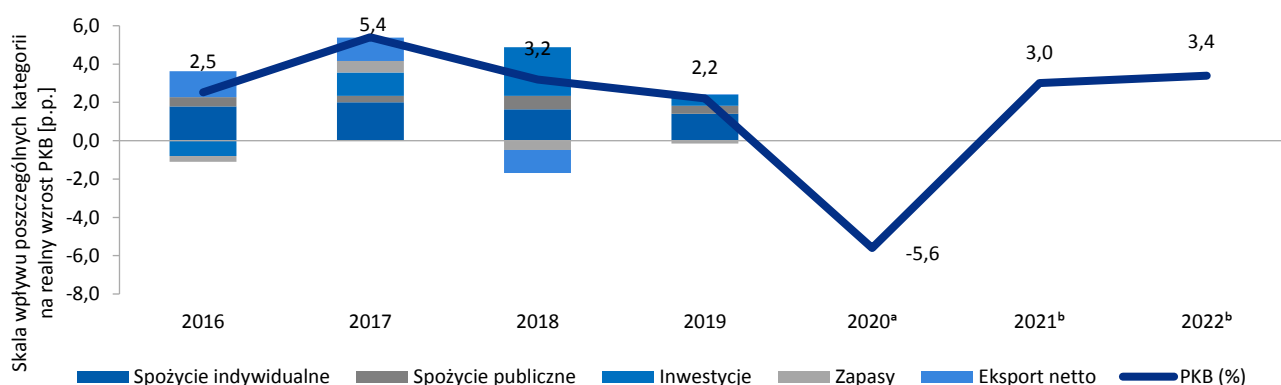
Czeska gospodarka



Zgodnie ze wstępnymi danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), w IV kwartale 2020 r. dynamika PKB wyniosła +0,3% kw/kw wobec +6,9% kw/kw w III kwartale 2020 r.¹³ Jednocześnie w ujęciu rocznym dynamika spadku PKB ustabilizowała się na poziomie z III kwartału 2020 r. i wyniosła -5,0% r/r.¹⁴ Pomimo silnego nawrotu pandemii COVID-19 i pogorszenia sytuacji epidemiologicznej, a także przywrócenia części wcześniej wprowadzonych restrykcji działalności (mających wpływ przede wszystkim na sektory usługowe i handel detaliczny), wyniki czeskiej gospodarki okazały się wyraźnie lepsze od prognoz ekonomistów Ministerstwa Finansów (odpowiednio -1,5% kw/kw i -6,8% r/r) oraz konsensusu rynkowego.¹⁵ W ocenie analityków, lepsze od oczekiwań dane o PKB w IV kwartale 2020 r. wynikały m.in. z silnej poprawy wyników w gałęziach eksportowych (w tym zwłaszcza w sektorze przemysłowym).¹⁶ Zgodnie z szacunkiem CZSO w całym 2020 r. czeska gospodarka skurczyła się o 5,6% r/r wobec wzrostu o 2,2% r/r w 2019 r., tj. była to najwyższa roczna dynamika spadku w całej historii danych CZSO.¹⁷

Na bardzo silny spadek r/r czeskiego PKB w IV kwartale 2020 r. oraz całym 2020 r. wpłynęło przede wszystkim załamanie popytu krajowego, w tym zwłaszcza inwestycji (spadek nakładów w praktycznie wszystkich wyodrębnianych podgrupach, związany z optymalizacją wydatków oraz dużą niepewnością odnośnie skali i tempa odbudowy przyszłego popytu) oraz konsumpcji gospodarstw domowych (na skutek wyhamowania tempa przyrostu realnych dochodów rozporządzalnych oraz silnego wzrostu stopy oszczędności – do wyraźnie wyższego poziomu niż podczas poprzednich kryzysów).¹⁸ Negatywną kontrybucję do PKB wniosły także saldo handlu zagranicznego (szczególnie w I połowie 2020 r.) oraz zapasy. Amortyzująco na spadek PKB oddziaływało natomiast w tym okresie spożycie publiczne, które prawdopodobnie jako jedyny komponent PKB odnotowało dodatnią dynamikę w ujęciu rok do roku.¹⁹

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo



a - Wstępny szacunek CZSO; b - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów – Styczeń 2021 r.

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

Według najnowszych prognoz makroekonomicznych Czeskiego Ministerstwa Finansów opublikowanych w styczniu 2021 r., ekonomiści Ministerstwa Finansów oczekują poprawy sytuacji gospodarczej w 2021 r. W scenariuszu bazowym, analitycy Ministerstwa Finansów spodziewają się systematycznego znoszenia wprowadzonych uprzednio restrykcji i stopniowej normalizacji życia gospodarczego w Czechach poczynając od II kwartału 2021 r., co w połączeniu z postępującym globalnie procesem szczepień i prognozowanym ożywieniem gospodarczym za granicą powinno przełożyć się na odczuwalny wzrost czeskiego PKB w całym 2021 r. Jednocześnie ekonomiści Ministerstwa Finansów podkreślają, że dalszy globalny rozwój pandemii, w tym ewentualne opóźnienia czy inne trudności w procesie szczepień będą kluczowymi czynnikami warunkującymi tempo wzrostu gospodarczego w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym w perspektywie nadchodzących kwartałów.²⁰

¹³ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁴ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁵ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁶ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁸ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

¹⁹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

W scenariuszu bazowym ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów prognozują, że dynamika czeskiego PKB w 2021 r. przyspieszy do 3,0% r/r. Zdaniem analityków Ministerstwa Finansów, głównym czynnikiem wzrostu PKB w tym okresie będzie popyt krajowy, w tym spożycie indywidualne (wzrost o 3,3% r/r., m.in. z uwagi na zmniejszenie efektywnej stawki opodatkowania wynagrodzeń czy prognozowany spadek stopy oszczędności), spożycie publiczne (+2,9% r/r) oraz nakłady kapitałowe (+3,8% r/r, m.in. na skutek rosnącego popytu, zapotrzebowania na inwestycje odtworzeniowe oraz rozpoczęcia inwestycji publicznych współfinansowanych w ramach funduszy strukturalnych UE). Według analityków Ministerstwa Finansów, nieznacznie ujemny pozostanie natomiast wkład do PKB salda handlu zagranicznego, z uwagi na wyższą niż w przypadku eksportu dynamikę wzrostu importu. Zdaniem ekonomistów Ministerstwa Finansów, w kolejnych latach czeska gospodarka pozostanie na ścieżce wzrostu, z dynamiką PKB równą 3,4% r/r w 2022 r. i 2,3% r/r w 2023 r.²¹

W 2020 r. średnioroczna dynamika inflacji CPI w Czechach wyniosła 3,2% wobec 2,8% w 2019 r. Do wyższej inflacji w tym okresie przyczyniły się m.in. wzrost jednostkowych kosztów pracy, silne osłabienie czeskiej korony (mające wpływ na wzrost cen dóbr importowanych, w tym surowców), podwyżki cen administrowanych (w tym kosztów utrzymania mieszkania) oraz żywności. W kierunku spadku cen oddziaływała natomiast niższa presja popytowa. Jednocześnie w grudniu 2020 r. dynamika inflacji CPI silnie obniżyła się i wyniosła 2,3% r/r, a w perspektywie nadchodzących kwartałów ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów oczekują dalszego spadku stopy inflacji w okolice celu Czeskiego Banku Narodowego (2,0% r/r). Analitycy Ministerstwa Finansów prognozują, że w 2021 r. stopa inflacji CPI w Czechach wyniesie średnio 1,9% r/r, m.in. z uwagi na ograniczoną presję popytową i – zwłaszcza – płacową oraz spodziewane umocnienie czeskiej waluty. Również w kolejnych latach ekonomiści Ministerstwa Finansów spodziewają się stabilizacji inflacji CPI w pobliżu celu banku centralnego, z jej dynamiką równą 2,0% w 2022 r. i 1,9% w 2023 r.²²

Przemysł w Polsce



Według wstępnych danych GUS w 2020 r. dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem obniżyła się o -1,7% r/r (wobec wzrostu o +5,1% r/r w 2019 r.).²³ Na silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią ograniczenia aktywności ekonomicznej w Polsce i za granicą.

W 2020 r. w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób produkcja sprzedana przemysłu również uległa obniżeniu. Wpływ pandemii na sektor przemysłowy był szczególnie widoczny w danych za II kwartał 2020 r., kiedy to nastąpił głęboki spadek produkcji przemysłowej (o -13,6% r/r), po niewielkim wzroście w I kwartale (o +0,9% r/r). W drugiej połowie roku produkcja już wyraźnie rosła nie wykazując znacznych skutków wpływu drugiej fali pandemii (o +3,2% r/r w III kwartale oraz o +5,2% r/r w IV kwartale). Ostatecznie pomimo panującej pandemii COVID-19 w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, wprowadzeniu w kraju zaostrzonych restrykcji, oraz ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wyniki produkcji w 2020 r. były jedynie o 1,0% niższe w porównaniu z rokiem 2019, kiedy notowano wzrost o 4,0% r/r.²⁴ Wzrost produkcji napędzały nadal zwłaszcza branże eksportowe (z uwagi na stopniowe ożywienie w światowym handlu).

W 2020 r. produkcja sprzedana przemysłu zmniejszyła się rok do roku w większości sekcji przemysłu, w tym najgłębszy spadek zanotowano w górnictwie i wydobywaniu o -7,0% (wobec wzrostu o 1,1% w 2019 r.). Sprzedaż zmniejszyła się także w przetwórstwie przemysłowym o -1,0% r/r (które odpowiada za około 90% całości produkcji), oraz w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę o -1,9% r/r. W tym okresie wzrost odnotowano jedynie w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami, rekultywacji o +6,9% r/r. W większości głównych grupowań przemysłowych produkcja obniżyła się, w tym najbardziej w produkcji dóbr inwestycyjnych o -7,7% r/r. Produkcja dóbr związanych z energią obniżyła się o -5,4% r/r, a dóbr konsumpcyjnych nietrwałych o -0,2% r/r. Wzrost sprzedaży r/r wystąpił jedynie w produkcji dóbr konsumpcyjnych trwałych o +3,5% oraz zaopatrzeniowych o +1,1%.²⁵

Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, spadek r/r produkcji przemysłowej w 2020 r. wykazano m.in. w produkcji: pojazdów i części samochodowych (-13,5%), wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-16,1%), maszyn i urządzeń (-11,3%), metali (-11,4%), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-9,0%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-0,3%). Wzrosła natomiast w tym czasie produkcja wyrobów

²¹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²² Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²³ Główny Urząd Statystyczny,

²⁴ Główny Urząd Statystyczny przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

²⁵ Główny Urząd Statystyczny

z drewna (+4,9%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+2,8%), papieru i wyrobów z papieru (+2,7%), wyrobów z metali (+1,8%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+1,3%) oraz mebli (+1,0%).²⁶

Należy zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle w ostatnich miesiącach 2020 r. W grudniu 2020 r. wolumen produkcji przemysłowej w Polsce zwiększył się aż o 11,2% r/r (wobec wzrostu o 5,4% r/r w listopadzie 2020 r. oraz wiosennej niepewności rynku z kwietniowym wynikiem na poziomie -25% r/r). W grudniu 2020 r. dynamika wzrostu sektora przemysłowego w Polsce osiągnęła najwyższy poziom od października 2017 r., była też wyższa od oczekiwań analityków i mediany prognoz rynkowych (8% r/r). Choć bardzo dobry wynik produkcji przemysłowej w grudniu 2020 r. wynikał częściowo z czynników kalendarzowych (poprawa relacji dni roboczych, w wartościach wyrównanych sezonowo wzrost produkcji o 7,1% r/r) oraz statystycznego efektu niskiej bazy odniesienia za grudzień 2019 r., to i tak koniunkturę w krajowym przemyśle na koniec 2020 r. należy ocenić bardzo pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego kryzysu gospodarczego w realiach pandemii. Do wzrostu produkcji przemysłowej w grudniu 2020 r. przyczynił się głównie segment przetwórstwa przemysłowego (+12,8% r/r), w tym przede wszystkim działy o wysokim udziale produkcji eksportowej (produkcja mebli, urządzeń elektrycznych oraz elektrotechnicznych), ale także gałęzie powiązane z budownictwem, czy produkujące głównie na rynek krajowy. Wzrost r/r odnotowano także w górnictwie i wydobywaniu surowców (+9,7% r/r).²⁷

W grudniu 2020 r. zanotowano wzrost produkcji przemysłowej w 28 spośród 34 wyszczególnianych przez GUS gałęzi przemysłu. Zwiększyła się r/r m.in. produkcja drewna i wyrobów z drewna (+22,0% r/r), wyrobów z metali (+15,0% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+12,3% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+10,3% r/r) oraz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+9,0% r/r). Spadki produkcji r/r odnotowano m.in. w produkcji koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-4,8% r/r) oraz produkcji metali (-3,3% r/r). W grudniu 2020 r. wolumen produkcji w segmencie budowlanym zwiększył się r/r po raz pierwszy od marca 2020 r., a dynamika wzrostu wyniosła 3,4% r/r.²⁸

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na lekkie pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce i również odzwierciedlają wpływ pandemii COVID-19 na procesy gospodarcze. W 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 47,1 pkt (w tym wyniósł 46,0 pkt w I kwartale, jedynie 39,9 pkt w II kwartale 2020 r., aż 51,4 pkt w III kwartale oraz 51,1 pkt w IV kwartale) w stosunku do średniego poziomu 47,9 pkt w 2019 r. (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury i recesją, a wartości powyżej z ożywieniem w sektorze przetwórstwa przemysłowego). Najgorszy wynik w 2020 r. PMI osiągnął w kwietniu, kiedy to ukształtował się na poziomie 31,9 pkt. Średnio w II półroczu 2020 r. indeks PMI dla Polski wyniósł 51,3 pkt i w każdym z miesięcy ukształtował się już nie tylko powyżej progu 50,0 pkt, ale także powyżej swojej wieloletniej średniej (50,3 pkt.). W grudniu 2020 r. wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce zwiększył się do 51,7 pkt. z 50,8 pkt. w listopadzie 2020 r. Na postrzeganie przez ankietowane firmy bieżących problemów z produkcją jako tymczasowych wskazuje przede wszystkim komponent związany z przewidywanym poziomem produkcji w okresie nadchodzących 12 miesięcy. W grudniu 2020 r. osiągnął on najwyższą wartość od maja 2018 r. i jednocześnie ukształtował się wyraźnie powyżej długoterminnej średniej.²⁹

W 2020 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS wyniósł średnio -13,6 pkt wobec +3,2 pkt. w 2019 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy). Po I kwartale 2020 r. indeks koniunktury GUS dla przemysłu jeszcze utrzymywał się na plusie (+1,2 pkt), jednakże w II kwartale spadł do poziomu aż -33,0 pkt (w tym w kwietniu indeks ten spadł do poziomu -44,2 pkt, tj. najniższego w całej historii badania). III kwartał 2020 r. przyniósł już znacznie lepsze wyniki, choć nadal pozostawały w trendzie ujemnym (-7,8 pkt). W IV kwartale 2020 r. zaobserwowano utrzymanie i dalsze pogłębienie trendu spadkowego wskaźnika koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce, który w tym okresie obniżył się do średnio -15,0 pkt.³⁰

Sytuacja w krajowym przemyśle w 2020 r. kształtowała się pod wpływem skutków pandemii COVID-19 oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej wprowadzanych w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii. Obecny na rynku był ogólny spadek popytu, potęgowany dodatkowo przez niepewność przyszłości i brak przewidywalności rynku. W miarę jak rosła liczba zakażeń, wzrastała niepewność związana z przyszłą sytuacją gospodarczą. Wprowadzanie lockdown-ów, przekładało się bezpośrednio na ograniczenie konsumpcji gospodarstw domowych oraz inwestycji ze strony przedsiębiorstw. Czynniki te z pewnością niekorzystnie wpływały na dynamikę przemysłu oraz ograniczały tempo wzrostu produkcji. Z uwagi na ponowne wprowadzenie w IV kwartale 2020 r. obostrzeń w licznych sektorach gospodarki (m.in. handlu, zakwaterowaniu i gastronomii) należało spodziewać się w tym okresie ponownego pogorszenia koniunktury gospodarczej.

²⁶ Główny Urząd Statystyczny

²⁷ Główny Urząd Statystyczny

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

²⁹ Markit IHS

³⁰ Główny Urząd Statystyczny

Negatywny wpływ ograniczeń na tempo rozwoju przemysłu był już jednak wyraźnie niższy niż na wiosnę 2020 r., m.in. z uwagi na relatywną odporność branż eksportowych czy budownictwa.

Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej pozostanie kluczowym determinantem dynamiki polskiego przemysłu, a stopień odbudowy poziomu produkcji oraz jego tempo będą zależę od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej w kraju i za granicą. Biorąc jednak pod uwagę dotychczasową odporność sektora przemysłowego w Polsce na drugą falę pandemii COVID-19 oraz rozpoczęcie procesu szczepień, w kolejnych miesiącach można oczekiwać utrzymania dodatniej dynamiki wzrostu produkcji przemysłowej w Polsce (i jej wyraźnych wzrostów na początku II kwartału 2021 r. z uwagi na rekordowo niską bazę odniesienia).

W 2020 r. pozostałymi ważnymi czynnikami wpływającymi na kondycję kluczowych (z perspektywy potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu były:



Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w 2020 r. w stosunku do wyników z roku 2019 o 7,2 mln ton do poziomu 54,4 mln ton (-11,7% r/r). Druga połowa roku przyniosła jedynie nieznaczne zmniejszenie zauważalnie ujemnej dynamiki wydobycia węgla kamiennego w Polsce, które po I półroczu 2020 r. wynosiło -14,0% r/r. W ciągu roku dwa razy udało się osiągnąć dodatnią dynamikę wydobycia – w lutym (+3,2% r/r) oraz w grudniu (+0,6% r/r). Najniższym miesiącem był maj z wydobyciem na poziomie 3,2 mln ton (-39,4% r/r – z uwagi na związane z lockdownem ograniczenia, a następnie czasowe wstrzymanie pracy w zakładach wydobywczych), natomiast najwyższe wydobycie zanotowano w styczniu (5,2 mln ton), oraz w marcu i w grudniu (po 5,0 mln ton);³¹
- zmniejszenie sprzedaży węgla kamiennego w 2020 r. o 5,5 mln ton r/r (-9,4% r/r) do poziomu 53,0 mln ton. Sprzedaż węgla kamiennego ogółem w tym okresie okazała się mniejsza od jego wydobycia o 1,4 mln ton, co z kolei przełożyło się na wzrost zapasów. Od stycznia do września 2020 r. sprzedaż węgla kamiennego pozostawała cały czas w trendzie spadkowym w stosunku do wyników z roku 2019. IV kwartał przyniósł odwrócenie tej tendencji i coraz wyraźniejszy wzrost sprzedaży tego surowca (+0,1% r/r w październiku, +3,5% r/r w listopadzie oraz +13,0% r/r w grudniu), która w każdym z miesięcy ukształtowała się powyżej 5 mln ton;³²
- utrzymujący się wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwalach. Na koniec grudnia 2020 r. na hałdach znajdowało się 6,2 mln ton surowca, co wobec 5,2 mln ton zapasów w grudniu 2019 r. oznacza wzrost o 19,2% r/r. Ilość węgla na zwalach znacznie zmalała na koniec roku dzięki dobrym grudniowym wynikom branży. Jeszcze po listopadzie 2020 r. na zwalach leżało 6,4 mln ton węgla (+32,6% r/r), czy 7,9 mln ton węgla po sierpniu 2020 r. (+61,4% r/r) – co oznaczało, że stan zapasów węgla kamiennego w Polsce od początku 2020 r. wzrósł wtedy o 1,6 mln ton (w styczniu 2020 roku było to 6,3 mln ton).³³ Sprzedaż węgla była wyższa od wielkości wydobycia w maju i czerwcu 2020 r. (kiedy to najbardziej były odczuwalne skutki pandemii i były to miesiące z historycznie najniższą wielkością produkcji i sprzedaży węgla w Polsce) oraz w trakcie 4 ostatnich miesięcy roku – co w efekcie pozwoliło zmniejszyć ilość węgla na przykopalnianych zwalach. Po 3 kwartałach 2020 r. zapasy węgla przy kopalniach wynosiły blisko 8 mln ton (z czego 0,5 mln ton węgla kupionego, lecz nieodebranego przez energetykę), przy elektrowniach i elektrociepłowniach zalegało kolejne 13 mln ton węgla, na 2 mln ton szacuje się natomiast zapasy drobnych odbiorców (zapasy węgla ogółem wynosiły więc łącznie 23,5 mln ton – co odpowiadało 6 miesięcznemu zapotrzebowaniu całego kraju);³⁴
- bardzo silny spadek importu węgla kamiennego w okresie 11 miesięcy 2020 r. do poziomu 11,6 mln ton (-22,4% r/r). Od początku 2020 roku utrzymywała się stała tendencja zmniejszenia importu – największy spadek r/r odnotowano w kwietniu (-54,4% r/r) oraz w lutym (-46,7% r/r), od maja spadek już wyraźnie wyhamował. Jedynym miesiącem w 2020 r. z dodatnią dynamiką r/r importu węgla był wrzesień, kiedy to przywóz węgla wzrósł o 6,5% r/r. Głównymi kierunkami importu surowca w tym okresie były: Rosja (spadek o -14,4% r/r do poziomu 8,4 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 72,3% całkowitego sprowadzonego do Polski wolumenu), Australia (-50,7% r/r do 0,8 mln ton), Kolumbia (-5,7% r/r do 0,8 mln ton) oraz Kazachstan (+3,0% r/r do 0,8 mln ton);³⁵

³¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

³² Agencja Rozwoju Przemysłu

³³ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁴ Wysokie Napięcie

³⁵ Eurostat

- trend spadkowy cen węgla kamiennego na międzynarodowym rynku. W 2020 r. średnie ceny węgla w europejskich portach ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) wyniosły 54,7 USD/t (wobec 66,6 USD/t w 2019 r.) i były o 17,8% niższe r/r. W I kwartale 2020 r. średnia cena węgla ARA wyniosła 56,2 USD/t wobec 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. (-30,3% r/r), w II kwartale 2020 r. spadła do 49,8 USD/t wobec 66,0 USD/t w II kwartale 2019 r. (-24,6% r/r). Do spadku cen węgla w 2020 r. przyczyniły się m.in. brak równowagi popytowo-podażowej w połączeniu ze wzrostem produkcji energii ze źródeł odnawialnych (głównie elektrowni wiatrowych), niskimi cenami gazu oraz słabymi prognozami w zakresie popytu na surowiec. Trzeci kwartał zapowiedział odbicie, a średnia cena węgla ARA ukształtowała się na poziomie 54,4 USD/t (-12,4% r/r). Końcówka roku przyniosła już wyraźną poprawę nastrojów uczestników rynku międzynarodowego, czemu towarzyszył wzrost cen węgla w europejskich portach ARA. W czwartym kwartale po raz pierwszy w 2020 r. ceny węgla w portach ARA osiągnęły wzrost r/r (osiągając poziom 58,7 USD/t, tj. o +0,9% r/r);³⁶
- dalszy wzrost krajowych indeksów węglowych dla energetyki zawodowej (PSCMI 1) i ciepłownictwa (PSCMI 2). W 2020 r. średnia wartość indeksu PSCMI1 wyniosła 265,64 PLN/t (+1,6% w stosunku do wyniku z 2019 r., oraz +10,9% w stosunku do 2018 r.). Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w 2020 r. wypracował poziom 316,52 PLN/t (+2,2% w stosunku do wyniku z 2019 r., oraz +7,4% w stosunku do 2018 r.). W odniesieniu do kwartałów, w samym IV kwartale 2020 r. średnia wartość krajowego indeksu węgla dla energetyki wyniosła 258,15 PLN/t (-2,9% w porównaniu do poprzedniego roku). PSCMI1 w IV kwartale 2020 r. w porównaniu kwartał do kwartału zmalała jednak aż o -16,0%. Średnia wartość indeksu PSCMI2 dla ciepłownictwa dla IV kwartału 2020 r. wyniosła 300,63 PLN/t (-2,2% w porównaniu z IV kwartałem poprzedniego roku oraz -5,0% w porównaniu do wyniku z III kwartału 2020 r.);³⁷
- spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w 2020 r. o 2,3% r/r do poziomu 165,5 TWh (szczególnie odczuwalny w II kwartale 2020 r., gdy wyniósł aż -8,5% r/r). Było to związane z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 (w tym z niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych). Po gwałtownym spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce w I połowie 2020 r., od lipca 2020 r. popyt na prąd zaczął się normalizować, a dynamika spadku zużycia energii zauważalnie wyhamowała (do -2,9% r/r w lipcu oraz -1,2% r/r w sierpniu). Od września 2020 r. w kolejnych miesiącach roku notowano już wzrosty konsumpcji energii elektrycznej r/r;³⁸
- silne zmniejszenie produkcji energii elektrycznej ogółem w 2020 r. o 4,1% r/r do poziomu 152,3 TWh, w tym dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym o 8,5% r/r oraz na węglu brunatnym o 8,5% r/r, przy jednoczesnym znacznym wzroście produkcji m.in. z elektrowni gazowych o 15,1% r/r oraz wiatrowych o 2,0% r/r. Po 10 miesiącach 2020 r. spadek produkcji energii z węgla kamiennego utrzymywał się jeszcze na poziomie 12%. Dwa ostatnie miesiące roku przyniosły jednak wyraźne odwrócenie tej tendencji (wzrost produkcji energii z węgla kamiennego o blisko 4% r/r w listopadzie oraz o 11% r/r w grudniu 2020 r.);³⁹
- niekorzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym - spadek udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii w 2020 r. do 47,0% (-2,3 p.p. r/r);⁴⁰
- dynamiczny wzrost importu prądu, kompensującego niższą produkcję krajową. Ceny energii w państwach ościennych kształtują się obecnie na wyraźnie niższym niż w Polsce poziomie, co przekłada się na zwiększoną opłacalność importu. W 2020 r. saldo wymiany zagranicznej wyniosło 13,2 TWh, tj. (+24,5% r/r), w tym import netto prądu do Polski był najwyższy w historii i odpowiadał już za 8,0% całkowitego zużycia energii w Polsce (+1,7 p.p. r/r);⁴¹

³⁶ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

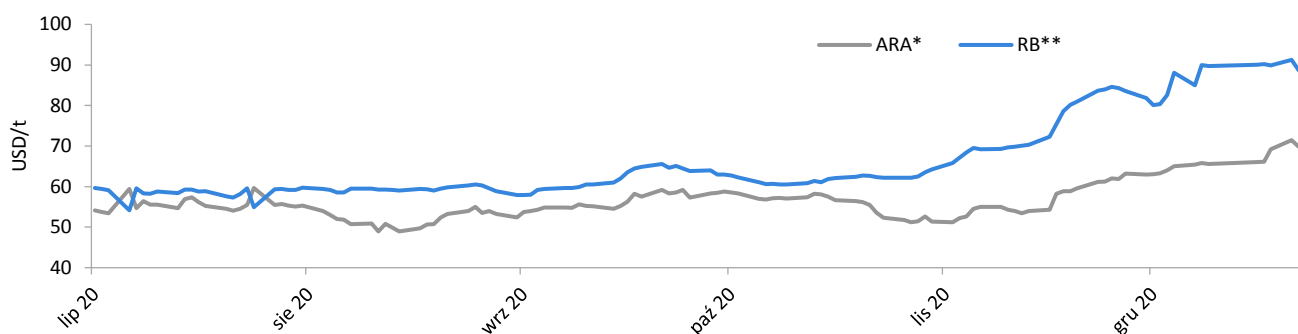
³⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴¹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**

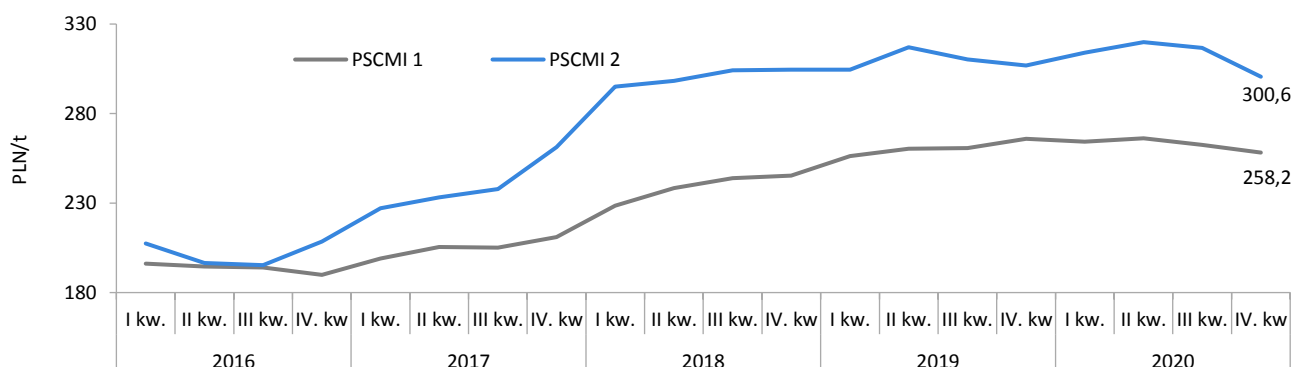


*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

Rysunek 7 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

- w 2020 r. produkcja budowlano-montażowa zrealizowana na terenie kraju była o ok. 2,0% niższa r/r (wobec wzrostu o 4,8% w 2019 r.)⁴², w tym w jednostkach powyżej 9 pracujących spadek wyniósł -2,2% r/r (wobec wzrostu o 2,6% w 2019 r.)⁴³. Było to wynikiem pogorszenia dynamiki szczególnie w II połowie roku. Po trzech latach wzrostu widać spowolnienie w branży i panującą słabszą koniunkturę;
- w 2020 r. wyższa niż w 2019 r. była jedynie produkcja w podmiotach zajmujących się wykonywaniem robót specjalistycznych (wzrost o 1,3% r/r). Spadek produkcji budowlano-montażowej zanotowano natomiast w jednostkach, których podstawowym rodzajem działalności była budowa obiektów inżynierii lądowej i wodnej oraz budowa budynków (spadek odpowiednio o 2,0% i 4,9% r/r)⁴⁴. Spadek produkcji budowlano-montażowej w stosunku do 2019 r. zanotowano we wszystkich grupach działy robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Największy spadek produkcji wystąpił w jednostkach specjalizujących się w budowie pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-8,1% r/r), lecz również w grupie o największym udziale w produkcji tego działy, tj. przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (o -1,5%)⁴⁵. W 2020 r.

⁴² Główny Urząd Statystyczny (wstępny szacunek dla pełnej zbiorowości)

⁴³ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁴ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

sprzedaż robót remontowych była o 4,0% niższa niż w 2019 r. (kiedy to wzrosła o 2,1% r/r), natomiast sprzedaż robót inwestycyjnych spadła o 1,1% r/r (wobec wzrostu o 3,0% przed rokiem);⁴⁶

- w 2020 r. produkcja cementu w Polsce wyniosła 18,7 mln ton, tzn. pozostała na niezmiennym poziomie w stosunku do wyniku z 2019 r. Produkcja klinkieru cementowego wzrosła w tym czasie o 1,3% r/r (do poziomu 14,4 mln ton).⁴⁷ Wyniki branży cementowej okazały się lepsze od oczekiwań rynku, a Polska, Niemcy oraz inne kraje Europy Centralnej mniej odczuły skutki pandemii w budownictwie w stosunku do zachodniej Europy. Największy wpływ na zapotrzebowanie na cement w 2020 r. miało budownictwo mieszkaniowe (gdzie oddano do użytku 222 tys. mieszkań, tj. o 7% więcej r/r, a poprzednio poziom 200 tys. był przekroczony w 1980 r.), lecz na pozytywne wyniki segmentu przełożyła się również dobra sytuacja w inwestycjach drogowych i kolejowych;⁴⁸
- rok 2020 pomimo pandemii był relatywnie dobry dla całego sektora budowlanego, jak i dla branży cementowej. W całym 2020 r. sektor budowlany pozostawał odporniejszy na spowodowany pandemią kryzys gospodarczy niż pozostałe gałęzie przemysłowe, np. górnictwo czy hutnictwo. W tym okresie sprzedaż produkcji budowlano-montażowej dla segmentu budowy autostrad i dróg ekspresowych wzrosła o 2,6% r/r, a dla segmentu budowy dróg szynowych zwiększyła się o 8,2% r/r.⁴⁹ Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne, prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Segment dużych inwestycji infrastrukturalnych okazał się relatywnie odporny na negatywny wpływ pandemii COVID-19;
- w 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zrealizowała 96 zadań o łącznej długości ponad 1 225 km. Udostępnione do ruchu zostało 138 km nowych dróg. Ogłoszone zostały przetargi dla 48 odcinków o łącznej długości 600 km i szacunkowej wartości ok. 21 mld zł (35 zadań z Programu Budowy Dróg Krajowych o łącznej długości 493 km oraz 13 obwodnic z Programu Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 o łącznej długości 107,1 km). Od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. GDDKiA podpisała 35 umów na drogi o łącznej długości 450 km i wartości 18,1 mld zł (z tego 32 zadania z PBDK o łącznej długości 430,2 km i wartości 17,7 mld zł oraz trzy obwodnice z PB100 o długości 19,9 km i wartości 420 mln zł). W 2020 roku podpisano 9 umów o dofinansowanie, a GDDKiA stała się Beneficjentem łącznie 70 projektów z dofinansowaniem unijnym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Łączna wartość całkowita tych inwestycji wynosi ponad 79 mld zł. Kontraktacja środków UE dla GDDKiA wynosi ok. 88%. Według GDDKiA pandemia COVI-19 nie miała znaczącego wpływu na postęp robót budowlanych, w 2020 r. wydatkowanie środków wyniosło 18,3 mld zł i wzrosło o 4,6 mld zł w stosunku do 2019;⁵⁰
- w grudniu 2020 r. uchwalono budżet UE na lata 2021-2027 (wraz z Funduszem Odbudowy), a gospodarka polska ma szansę stać się jedynym z głównych jego beneficjentów. Polska ma otrzymać ok. 770 mld zł (uwzględniając dotacje i niskooprocentowane pożyczki z Funduszu Odbudowy), z czego ok. 300 mld zł powinno zostać przeznaczonych na inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe). Stanowi to potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego;



Przemysł hutniczy

- silny spadek zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowany przez skutki globalnej pandemii przełożył się w 2020 r. na spadek ogólnego wolumenu produkcji, czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych. Spowodowało to znaczne zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu). Końcówka roku przyniosła jednak wyraźne ożywienie w przemyśle i branży stalowej;
- zmniejszenie produkcji stali na świecie w 2020 r. do poziomu 1 829,1 mln ton (-0,9% r/r).⁵¹ Produkcja stali w Unii Europejskiej zmniejszyła się do poziomu 138,8 mln ton (-11,8% r/r). W tym czasie produkcja stali w Azji wyniosła 1 351,1 mln ton (+1,6% r/r). Znacznie lepsze wyniki od producentów z UE w 2020 r. osiągnęły państwa, z których

⁴⁶ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁸ WNP

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁵¹ World Steel Association

stal jest importowana (wzrost produkcji stali w Chinach +5,2% r/r). Rynek hutniczy powoli jednak odrabia straty spowodowane lockdown-em - w grudniu 2020 r. produkcja stali na świecie wyniosła już 160,9 mln ton, co było wynikiem lepszym o +5,8% r/r (w tym w samej Unii Europejskiej udało się osiągnąć wzrost na poziomie aż +10,2% r/r). Konkurencyjność branży hutniczej w Europie jest jednak osłabiona przez import wyrobów hutniczych, wysokie ceny energii oraz nakładane na sektor stalowy dodatkowe opłaty;⁵²

- spadek produkcji stali surowej w Polsce w 2020 r. o -12,5% r/r do 8,0 mln ton oraz m.in. wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o -8,3% r/r do 8,5 mln ton, blach walcowanych na zimno o -8,6% r/r do 2,0 mln ton, blach cienkich o -9,1% r/r do 1,1 mln ton, prętów i płaskowników o -7,5% r/r do 3,4 mln ton. W grudniu po raz pierwszy w 2020 r. zanotowano w kraju wzrost produkcji stali (+2,6% r/r)⁵³, co wpisuje się w trend prognozowanego odbicia tego rynku;
- spadek produkcji koksu w Polsce w 2020 r. o -12,7% r/r do poziomu 7,7 mln ton. Tu również widać jednak wyraźne ożywienie w końcówce roku – w listopadzie po raz pierwszy w 2020 r. produkcja koksu wzrosła r/r (+5,1%), w grudniu wzrost wynosił już +16,4% r/r oraz +5,7% m/m;⁵⁴
- zamknięcie na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty (wielki piec hutniczy i stalownia). Przyczyną wygaszenia wielkiego pieca oprócz wpływu pandemii, panującej słabej koniunktury na rynku stalowym i mocno ograniczonego popytu była również zła sytuacja makroekonomiczna oraz wysokie koszty emisji CO₂, rosnące ceny prądu i wprowadzenie dodatkowych opłat w ramach rynku mocy od 2021 r.⁵⁵
- istotnym czynnikiem wpływającym obecnie na poziom produkcji sektora hutniczego w Polsce i Unii Europejskiej są niewystarczające środki ochrony przed importem z krajów trzecich (m.in. z WNP), niebędących objętymi wymogami klimatycznymi UE. Kluczowe dla przyszłości przemysłu hutniczego będzie wprowadzenie podatku węglowego na terenie Unii Europejskiej, co będzie stanowiło punkt zwrotny dla całego europejskiego przemysłu stalowego. Podczas gdy koszty emisji dwutlenku węgla w UE rosną w zawrotnym tempie, zapowiadany podatek będzie polegał na uwzględnieniu w cenach importowanych produktów ich śladu węglowego, co stworzy swoistą barierę dla tanich produktów spoza UE (np. z Chin) i będzie z pewnością znaczną korzyścią dla polskich firm hutniczych;
- pozytywne wyniki przemysłu w końcówce 2020 r., już widoczna odbudowa popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych dają nadzieję na realne ożywienie na rynku stali i znaczną poprawę sytuacji branży w 2021 r. W Europie część pieców produkujących stal została zamknięta (np. w Krakowie), dlatego przy rosnącym popycie prawdopodobnie na rynku będzie występowała sytuacja niedoborów produkcyjnych (co było już widoczne w IV kwartale 2020 r. i doprowadziło do nagłego wzrostu cen stali do poziomu z roku 2018). Na dobry wynik segmentu hutnictwa w 2021 r. z pewnością pozytywnie wpłyną również programy pomocowe dla odbudowy gospodarki po pandemii, które dadzą impuls do wzrostu popytu na stal. Dobrą perspektywą wyraźnego wzrostu dla branży hutniczej jest również sytuacja i potencjał leżący na rynku motoryzacyjnym, który z powodu pandemii ucierpiał w znacznym stopniu (w 2020 r. w Europie zanotowano ok. 20% spadek rejestracji samochodów), a jest istotnym konsumentem stali. Obserwując doświadczenie z Chin można zauważyć, że tam rejestracje szybko wróciły do uprzednich poziomów po ustąpieniu pandemii, co daje korzystną perspektywę dla tego rynku.

Przemysł w Czechach



W 2020 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach skurczył się o 8,0% r/r wobec spadku o 0,2% r/r w 2019 r.⁵⁶ Jednocześnie po załamaniu produkcji na wiosnę 2020 r., kiedy w II kwartale 2020 r. dynamika spadku wyniosła średnio -23,5% r/r, co było bezpośrednim rezultatem zamrożenia aktywności ekonomicznej w reakcji na rozprzestrzenianie się pandemii COVID-19 oraz problemów natury popytowej (dostępności pracowników oraz komponentów), w II połowie 2020 r. sytuacja w sektorze przemysłowym stopniowo poprawiała się. Wynikało to nie tylko z początkowego poluzowania uprzednio wprowadzonych restrykcji, ale również z relatywnej odporności sektora przemysłowego na kolejną falę pandemii na jesieni 2020 r. (na skutek adaptacji przedsiębiorstw do nowych realiów oraz większego zapotrzebowania na wyroby przemysłowe w otoczeniu

⁵² World Steel Association

⁵³ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁵ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁶ Czeski Urząd Statystyczny

makroekonomicznym, z uwagi na zmianę struktury popytu z usług na dobra trwałego użytku). W konsekwencji, w IV kwartale 2020 r. dynamika produkcji przemysłowej w Czechach wyniosła +0,4% r/r, tj. był to jej pierwszy wzrost r/r od III kwartału 2019 r. (okresu jeszcze sprzed pandemii COVID-19).⁵⁷ Wraz ze spodziewanym ożywieniem gospodarczym w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym, w 2021 r. można oczekiwać utrzymania dodatnich dynamik i silnego przyspieszenia tempa wzrostu produkcji przemysłowej w Czechach (dodatkowym czynnikiem będzie efekt niskiej bazy statystycznej za 2020 r.).

Mocne skurczenie r/r wolumenu produkcji przemysłowej w 2020 r. było m.in. rezultatem zmniejszonego napływu nowych zamówień, zarówno krajowych, jak i eksportowych. W tym okresie wartość nowych zamówień ogółem spadła o -8,0% r/r (w tym krajowych o -8,1% r/r, a zagranicznych o -7,9% r/r). Jednocześnie w IV kwartale 2020 r. można było dostrzec pierwsze symptomy ożywienia w przemyśle, widoczne przede wszystkim w dynamice nowych zamówień eksportowych (+6,6% r/r), ale również krajowych (+3,3% r/r).⁵⁸ W obydwu przypadkach był to pierwszy okres z dodatnią dynamiką wzrostu od III kwartału 2019 r.

Do mocnego spadku czeskiej produkcji przemysłowej w 2020 r. przyczyniły się wszystkie główne gałęzie: przetwórstwo przemysłowe (-8,0% r/r), segment związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (-6,5% r/r) oraz - w największym stopniu - górnictwo i wydobywanie surowców (-17,2% r/r). W samym IV kwartale 2020 r. odnotowano poprawę koniunktury, widoczną zwłaszcza w gałęziach eksportowych sektora przetwórstwa przemysłowego (+1,5% r/r).⁵⁹

Spośród kluczowych (z uwagi na potencjalny wolumen przewozów realizowanych przez spółki należące do Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu, w przeważającej większości odnotowano w 2020 r. mocny spadek produkcji r/r. W tym okresie zmniejszyło się r/r m.in. wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-23,5% r/r), produkcja pojazdów silnikowych (-12,2% r/r), produkcja wyrobów z metali (-9,3% r/r), produkcja metali (-8,0% r/r), produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (-4,8% r/r) oraz produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-3,5% r/r). Względem 2019 r. zwiększyła się natomiast produkcja drewna i wyrobów z drewna (+2,1% r/r). Jednocześnie w przypadku większości wymienionych powyżej sektorów koniunktura w IV kwartale zauważalnie poprawiła się, a w niektórych segmentach takich jak chemiczny, metalurgiczny czy *automotive* wolumen produkcji był w tym okresie większy niż w analogicznym okresie 2019 r.⁶⁰

Systematyczną poprawę sytuacji w czeskim sektorze przemysłowym sugerują również ostatnie odczyty wskaźnika PMI. W IV kwartale 2020 r. wyniósł on średnio 54,3 pkt. względem 48,9 pkt. w III kwartale 2020 r. i 46,9 pkt. w całym 2020 r. Jednocześnie w grudniu 2020 r. indeks PMI dla Czech zwiększył się ósmy miesiąc z rzędu i ukształtował na poziomie 57,0 pkt. W tym okresie wskaźnik PMI osiągnął najwyższą wartość od kwietnia 2018 r., kształtując się wyraźnie powyżej progu 50,0 pkt. (oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym) i równocześnie wskazując na kontynuację dynamicznego odbicia sektora przemysłowego po okresie zamrożenia aktywności. Na wzrost wskaźnika PMI w grudniu 2020 r. wpłynęły głównie komponenty związane z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami (zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi). Dynamicznie zwiększył się także subindeks zatrudnienia. Wpływ jesiennej fali pandemii COVID-19 na czeski sektor przemysłowy jest nieporównywalnie mniejszy niż na wiosnę, a w nadchodzących miesiącach ankietowane firmy oczekują dalszej stopniowej odbudowy popytu. Subindeks oczekiwanego poziomu produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy wzrósł w grudniu 2020 r. do najwyższego poziomu od sierpnia 2018 r.⁶¹

Przewozy spółek należących do Grupy PKP CARGO na rynku czeskim opierają się głównie na transporcie paliw stałych (węgla kamiennego oraz koksu), paliw ciekłych, chemikaliów i wyrobów chemicznych, kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych oraz ładunków intermodalnych, spośród których istotny wkład mają wyroby sektora *automotive* (ze stopniowo rosnącym udziałem w całości wolumenu przewozów). W konsekwencji, zmiany koniunktury gospodarczej w powiązanych gałęziach przemysłu (przemysły wydobywczy, energetyce, hutnictwie, budownictwie czy produkcji pojazdów samochodowych i maszyn) mają silny wpływ na całkowity wolumen ładunków dostępnych do przewozu przez spółki z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech.

W 2020 r. głównymi czynnikami mającymi wpływ na sytuację gospodarczą w wymienionych wyżej sektorach przemysłu były:

- epidemia COVID-19 i związane z nią procesy ekonomiczne, bezpośrednio bądź pośrednio przekładające się na skalę produkcji w zdecydowanej większości sektorów przemysłu. Czeska gospodarka zalicza się do ważnych podmiotów europejskiego łańcucha dostaw, a udział eksportu i importu w kreacji PKB jest wyraźnie wyższy niż np. w przypadku Polski. Biorąc pod uwagę relatywnie mało chłonny rynek wewnętrzny (ograniczony popyt krajowy), istotna część produkcji sektora przemysłowego jest kierowana na eksport. Dodatkowo, do głównych segmentów czeskiego sektora przemysłowego należą produkcja *automotive* oraz maszyn - czyli sektory bardzo silnie dotknięte przez

⁵⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁰ Czeski Urząd Statystyczny

⁶¹ Markit PMI

popytowe oraz podażowe (problemy z dostępnością komponentów, przestoje w działalności fabryk) konsekwencje pandemii COVID-19. W rezultacie, powyższe czynniki charakterystyczne dla czeskiej gospodarki wpłynęły na silny spadek r/r produkcji przemysłowej ogółem w 2020 r.;

- nasilenie spadkowego trendu wydobywania węgla kamiennego, do czego przyczyniły się m.in. czasowe ograniczenie, a następnie całkowite wstrzymanie wydobywania przez wszystkie należące do OKD kopalnie (z uwagi na pojawienie się ognisk zakażeń wirusem, a także ogólnego bardzo silnego spadku zapotrzebowania na ten surowiec). Według danych czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w ciągu 9 miesięcy 2020 r. wydobycie węgla kamiennego w Czechach wyniosło 1,2 mln ton (-49,5% r/r), import spadł do 2,4 mln ton (-11,1% r/r), a eksport zmniejszył się do 0,5 mln ton (-53,3% r/r);⁶²
- marginalny wzrost produkcji stali do poziomu 4,5 mln ton (+0,6% r/r), przy czym w samym IV kwartale 2020 r. wolumen produkcji wyniósł 1,2 mln ton (+21,3%), powracając do poziomów sprzed wybuchu pandemii COVID-19. Jednocześnie oczekiwana w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym stopniowa odbudowa popytu na wyroby sektora hutniczego powinna sprzyjać utrzymaniu produkcji na relatywnie wysokich poziomach w perspektywie nadchodzących miesięcy;⁶³
- zmniejszenie wolumenu produkcji budowlano-montażowej o 7,7% r/r (w tym dział związany z budową budynków odnotował spadek o 10,1% r/r, a produkcja budownictwa inżynieryjnego skurczyła się o 1,1% r/r).⁶⁴ Jednocześnie inwestycje infrastrukturalne (współfinansowane w ramach zarówno już rozdysponowanych, jak i planowanych nowych funduszy odbudowy UE) powinny wpływać na pobudzenie koniunktury w sektorze budowlanym w perspektywie nadchodzących kwartałów;
- bardzo silny spadek wolumenu produkcji sektora *automotive* – w 2020 r. na terytorium Czech wytworzono w sumie 1,2 mln szt. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów oraz motocykli), tj. o 19,2% mniej niż w 2019 r. Mocne skurczenie r/r wolumenu produkcji było rezultatem nie tylko spadku zapotrzebowania na pojazdy silnikowe w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym, ale także problemów natury podażowej (pojawienie się ognisk zakażeń wirusem w zakładach produkcyjnych, zwiększony stopień absencji pracowników, problemy z dostępnością części i komponentów w obliczu zaburzeń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw). Choć w samym IV kwartale 2020 r. produkcja kształtowała się już na wyraźnie wyższym poziomie, to jednocześnie w dalszym ciągu była ona o 4,3% niższa niż w analogicznym okresie 2019 r.⁶⁵

⁶² Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dane za cały 2020 r. nie są jeszcze dostępne

⁶³ World Steel

⁶⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁵ AutoSap

4.2. Działalność przewozowa

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W 2020 r. na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działało 84 przewoźników posiadających licencję prezesa UTK i realizujących na jej podstawie swoje usługi transportowe.⁶⁶ Oznacza to, że w II półroczu 2020 r. nie pojawił się na rynku żaden nowy operator (po tym jak w samym II kwartale 2020 r. pojawiło się ich aż 10). Obecnie na tym rynku działają 3 podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.⁶⁷

W 2020 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 223,2 mln ton towarów (-5,6% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 52,2 mld tkm (-6,6% r/r). Bardziej dynamiczny spadek wolumenu przewozów rynku w ujęciu pracy przewozowej wynikał ze spadku średniej odległości przewozu, która w 2020 r. ukształtowała się na poziomie 234 km wobec 236 km w 2019 r. (-1,1% r/r).⁶⁸

W 2020 r. rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce skurczył się r/r, a do trendu spadkowego przyczyniły się skutki panującej pandemii COVID-19, wywołanej przez nią recesji w sektorze przemysłowym oraz dużej niepewności gospodarczej, która wpłynęła m.in. na gwałtowny spadek konsumpcji energii i w rezultacie popytu na surowce energetyczne, ograniczenie produkcji sektora hutniczego, utrzymującą się słabą koniunkturę w budownictwie oraz w innych działach przemysłu istotnych z punktu widzenia transportu towarów koleją.⁶⁹ Końcówka ubiegłego roku przyniosła jednak wyraźną poprawę sytuacji i ożywienie na kolejowym rynku transportowym - po pierwszych 3 kwartałach roku ze znacznymi stratami w stosunku do wyników z analogicznego okresu roku 2019, sam IV kwartał 2020 r. okazał się lepszy zarówno od poprzednich kwartałów, jak i od wyników z IV kwartału 2019 r. (+4,1% r/r w obu badanych parametrach przewozowych). Pozwoliło to rynkowi nieco odrobić straty w stosunku do wyników z poprzedniego roku (po pierwszych 9 miesiącach 2020 r. strata rynku wynosiła jeszcze -8,8% r/r w zakresie masy towarowej oraz -10,1% r/r w zakresie pracy przewozowej).⁷⁰ Wynikało to m.in. z dalszej normalizacji życia gospodarczego po okresie wiosennego „lockdownu” spowodowanego pandemią COVID-19 oraz braku znacznych skutków wpływu drugiej fali pandemii na wyniki sektora przemysłowego.

Najlepszymi miesiącami dla transportu kolejowego towarów w 2020 r. był październik i listopad (gdy wartość przewiezioną masy towarowej przekroczyła 20 mln ton). Jedynie 2 ostatnie miesiące roku 2020 okazały się lepsze pod względem ilości przewiezionych ładunków w stosunku do analogicznych miesięcy roku poprzedniego – po 10 miesiącach ze spadkiem przewozów r/r, w listopadzie i w grudniu 2020 rynek przełamał tę tendencję i wykazał wzrost wolumenu przetransportowanej masy (odpowiednio o +3,6% r/r i +13,2% r/r). Największe zmniejszenie przewozów w stosunku do roku 2019 odnotowano natomiast w kwietniu (-16,7% r/r) oraz w maju (-14,4% r/r). Co ważne, w trakcie całego tak ciężkiego roku 2020 transport kolejowy realizował nie tylko przewozy krajowe, ale również przewozy w ruchu międzynarodowym, który w znacznej mierze pozwolił osiągnąć wyniki rynku zbliżone do tych z lat 2015-2016.

Na koniec 2020 r. koniunkturę na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle należy ocenić pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego kryzysu gospodarczego w realiach pandemii. Ostatecznie pomimo panującej pandemii COVID-19 w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, wprowadzenia w kraju zaostrzonych restrykcji oraz ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wyniki produkcji w 2020 r. były jedynie o 1,0% niższe w porównaniu z rokiem 2019, co przełożyło się wyraźnie na poprawę sytuacji transportu kolejowego i optymistyczne perspektywy na 2021 r.

W trakcie 11 miesięcy 2020 r. spadek przewozów kolejowych r/r odnotowano dla większości wyszczególnianych przez GUS grup towarowych⁷¹, w tym zwłaszcza dla:

- węgla kamiennego (spadek o 12,3% r/r do poziomu 72,7 mln ton). Skurczenie wolumenu przewozów węgla kamiennego r/r było rezultatem m.in. silnego spadku zużycia energii elektrycznej w Polsce i w rezultacie mniejszego zapotrzebowania na ten surowiec ze strony elektrowni, czasowego ograniczenia, a następnie wstrzymania wydobywania w części kopalń śląskich (w celu przeciwdziałania rozprzestrzeniania się pandemii COVID-19), utrzymującego się wysokiego stanu zapasów, niższego niż w 2019 r. wolumenu importu, czy też okresowych remontów bloków energetycznych w elektrowniach i elektrociepłowniach;

⁶⁶ Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International (dawniej AWT a.s.)

⁶⁷ Urząd Transportu Kolejowego

⁶⁸ Urząd Transportu Kolejowego

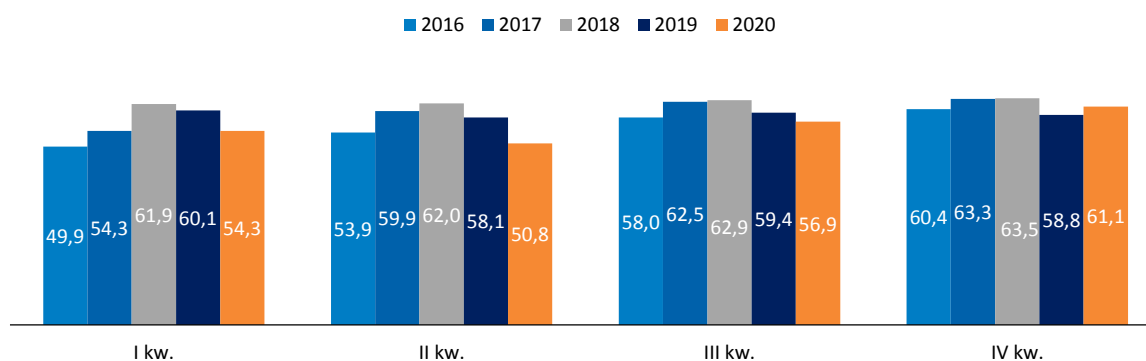
⁶⁹ Główny Urząd Statystyczny, Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁷⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁷¹ Główny Urząd Statystyczny - dane za 11 miesięcy 2020 r. Dane za grudzień i cały rok 2020 r. będą dostępne pod koniec lutego 2020 r.

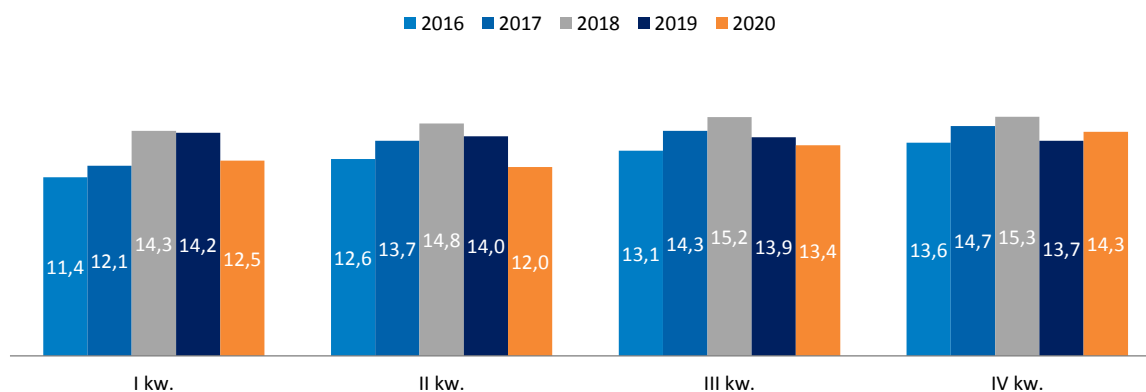
- kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (spadek o 8,9% r/r do poziomu 41,9 mln ton). Utrzymująca się w ciągu roku słaba koniunktura w budownictwie i spadek popytu ze strony odbiorców realizujących duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego” (m.in. na skutek nagromadzenia przez nich zapasów, opóźnień związanych z podejmowanymi próbami rewaloryzacji podpisanych wcześniej umów, a także trudnościami w przeprowadzaniu i rozstrzyganiu nowych przetargów) przełożyły się na zmniejszenie transportowanych wolumenów kruszyw r/r. Dodatkowo, zaobserwowano powiązane z pandemią COVID-19 problemy podażowe – czasowe ograniczenia w wydobywaniu i produkcji kruszyw u producentów oraz niższą przepustowość na punktach ładunkowych i rozładunkowych związaną z wymogami epidemiologicznymi;
- rud żelaza (spadek o 36,5% r/r do poziomu 5,7 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-3,3% r/r do 8,2 mln ton) oraz koksu (-7,0% r/r do 8,7 mln ton). Silny spadek zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym przełożył się na znaczne zmniejszenie ogólnego wolumenu produkcji (np. wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych), co przełożyło się na zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu). Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) były jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki. Na silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy wolumenów rud przełożyło się wstrzymanie działalności wielkiego pieca ArcelorMittal Polska w hucie w Krakowie;
- produktów rafinacji ropy naftowej (spadek o 7,8% r/r do 14,9 mln ton). Skurczenie przewozów paliw ciekłych wynikało głównie ze spadku popytu związanego z epidemią COVID-19.

Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm)

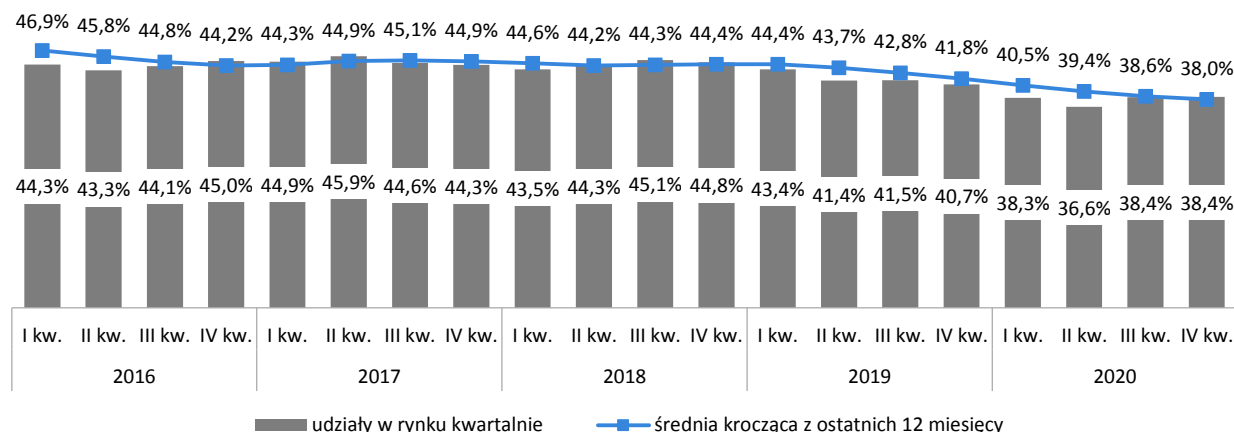


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

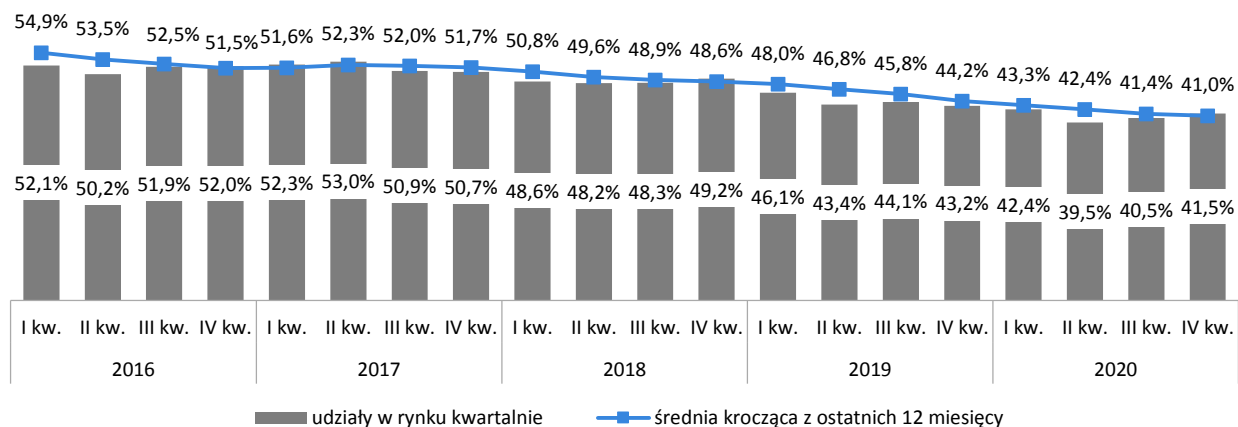
Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w 2020 r. Grupa PKP CARGO⁷² utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, z udziałami na poziomie 38,0% (-3,8 p.p. r/r) według masy towarowej i 41,0% (-3,2 p.p. r/r) według pracy przewozowej. Grupie PKP CARGO w ciągu IV kwartału udało się kolejny raz poprawić wynik rynkowy z poprzedniego okresu sprawozdawczego zarówno w zakresie masy towarowej, jak i pracy przewozowej (po +0,2 p.p. w obu przypadkach - wobec wyniku uzyskanego po 9 miesiącach 2020 r. na poziomie odpowiednio 37,8% (-4,3 p.p. r/r) i 40,8% (-3,8 p.p. r/r)). Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w 2020 r. były równe odpowiednio 36,6% (-3,7 p.p. r/r) oraz 40,7% (-3,3 p.p. r/r).⁷³

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020

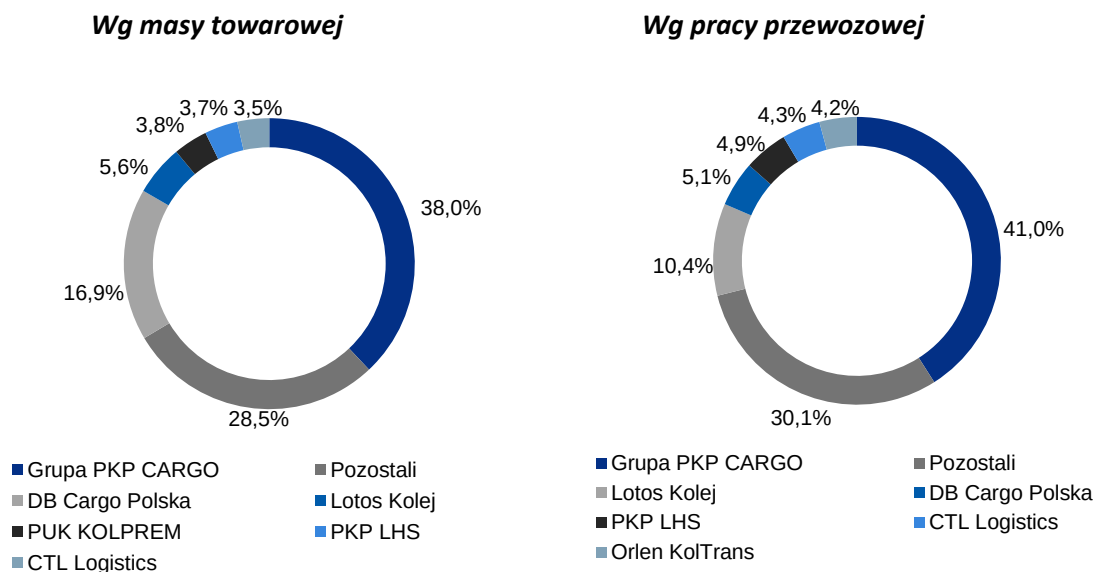


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁷² Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2020 r.



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 2020 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 138,5 mln ton ładunków (+0,6% r/r). W tym okresie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (37,7 mln ton, spadek o 5,7% r/r), Lotos Kolej (12,6 mln ton, spadek o 1,9% r/r) oraz PUK Kolprem (8,5 mln ton, wzrost o 8,2% r/r).⁷⁴

Równocześnie w 2020 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa skurczyła się o 1,2% r/r do poziomu 30,8 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (5,4 mld tkm, spadek o 1,2% r/r), DB Cargo Polska (2,7 mld tkm, spadek o 16,0% r/r) oraz PKP LHS (2,6 mld tkm, spadek o 15,1% r/r).⁷⁵

W 2020 r. spadek przewozów konkurencyjnych operatorów kolejowych w ujęciu pracy przewozowej był wynikiem skrócenia ich średniej odległości przewozu w tym okresie, która wyniosła 223 km (względem 227 km w 2019 r., tj. -1,8% r/r).⁷⁶

W ujęciu masy towarowej, spośród konkurentów Grupy PKP CARGO najmocniejszy spadek udziałów rynkowych r/r w 2020 r. odnotowali PKP LHS (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 15,9% r/r), STK w restrukturyzacji (-0,4 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 78,5% r/r), Captrain Polska (-0,2 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 20,3% r/r) oraz Logistics & Transport (-0,2 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 44,2% r/r). Pod względem wykonanej pracy przewozowej, w największym stopniu skurczyły się natomiast r/r udziały rynkowe spółek: STK w restrukturyzacji (-0,8 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 90,1%), DB Cargo Polska (-0,6 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 16,0% r/r), PKP LHS (-0,5 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 15,1% r/r), Logistics & Transport (-0,4 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 48,6% r/r), Pol Miedź-Trans (-0,4 p.p. r/r, zmniejszenie zrealizowanej pracy przewozowej o 25,2% r/r), Captrain Polska (-0,4 p.p. r/r, zmniejszenie zrealizowanej pracy przewozowej o 23,1% r/r) oraz Rail Polska (-0,3 p.p. r/r, zmniejszenie zrealizowanej pracy przewozowej o 21,2% r/r).⁷⁷

W największym stopniu zwiększyły się r/r udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 0,5%). Na rynku widać również tendencję wyraźnego zwiększania się roli spółek, które funkcjonują na rynku przewozów kolejowych od niedawna.

⁷⁴ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁵ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

W trudnym 2020 r. na rynku bardzo dobrze radziły sobie szczególnie spółki realizujące oraz poszerzające skalę działalności w segmencie intermodalnym jak Eurasian Rail Carrier, Ecco Rail, PCC Intermodal, Metrans Polonia czy LTE Polska. Potwierdziły to dane o wynikach przewozowych kolejowego transportu intermodalnego po 9 miesiącach 2020 r. (aktualnie brak danych za IV kwartał 2020 r.), gdzie usługi te realizowało już 21 operatorów (z czego aż 14 przekroczyło próg 0,5% udziału w tym rynku pod względem przewiezionej masy towarowej). Na rynku przewozów intermodalnych dało się zauważyć rozwijanie przez operatorów nowych połączeń w ramach korytarzy transportowych oraz Nowego Jedwabnego Szlaku (duży wzrost przewozów dla niektórych relacji). Według Urzędu Transportu Kolejowego udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych ogółem w 2020 r. będzie najwyższy w historii i wyniesie 10-11% w zakresie masy towarowej oraz ok. 14% w zakresie pracy przewozowej.⁷⁸

Wzrost przewozów i udziałów r/r odnotowało również większość spółek wyspecjalizowanych (będących podmiotami zależnymi dużej grupy kapitałowej i koncentrującymi działalność na obsłudze transportowej masy zlecanej przez spółkę-matkę), takich jak m.in. PUK Kolprem, Orlen KolTrans, Railpolonia i JSW Logistics.⁷⁹

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W trakcie 9 miesięcy 2020 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 406,3 mln ton towarów (-11,2% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 52,5 mld tkm (+30,3% r/r). W tym czasie spadek przetransportowanych wolumenów r/r odnotowały wszystkie gałęzie transportu, natomiast w ujęciu pracy przewozowej jej wzrost zaobserwowano wyłącznie dla transportu drogowego. Wzrost pracy przewozowej wykonanej przez cały sektor transportu przy jednoczesnym silnym spadku przewiezionej masy ładunków wynikał z istotnego wydłużenia średniej odległości przewozu dla wszystkich gałęzi transportu. W trakcie 9 miesięcy 2020 r. średnia odległość przewozu ładunków w Czechach wzrosła aż o 46,6% r/r i wyniosła 129 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie aż o 70,1% r/r do poziomu 120 km (wobec 70 km w analogicznym okresie roku 2019). Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego jest w dalszym ciągu krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.⁸⁰

Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2020 r.

	Masa towarowa			Praca przewozowa			Średnia odległość		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	406,3	-51,0	-11,2%	52,5	12,2	30,3%	129,1	41,1	46,6%
Transport drogowy	332,2	-38,4	-10,4%	39,8	13,7	52,5%	119,8	49,4	70,1%
Transport kolejowy	66,0	-8,6	-11,6%	11,1	-1,1	-8,9%	168,2	5,0	3,1%
Pozostałe gałęzie transportu	8,1	-4,0	-33,2%	1,6	-0,4	-21,7%	192,6	28,2	17,2%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Transport kolejowy w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2020 r. odnotował spadek r/r wolumenu przewiezionej masy do 66,0 mln ton (-11,6% r/r), przy jednoczesnym zmniejszeniu wykonanej pracy przewozowej do 11,1 mld tkm (-8,9% r/r). Przełożyło się to na spadek udziałów kolei w ujęciu masy towarowej (-0,1 p.p. r/r) i pracy przewozowej (-9,1 p.p. r/r).⁸¹

⁷⁸ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

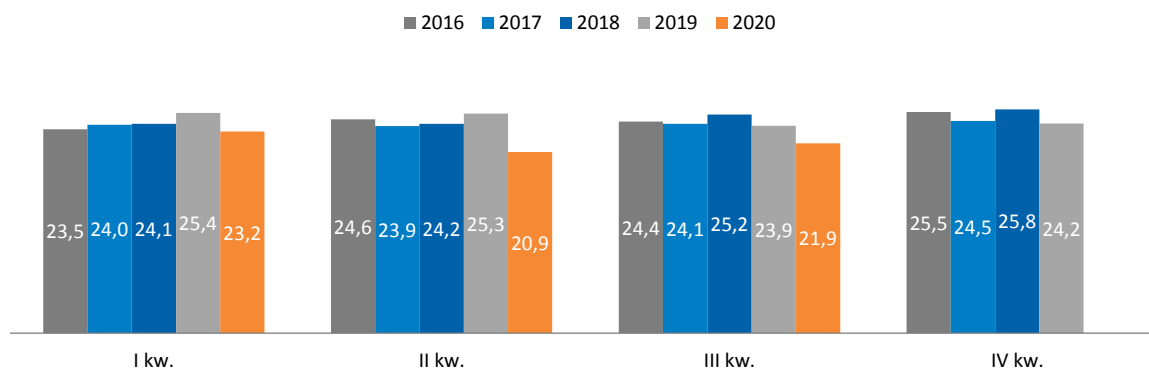
⁸¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 13 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2020 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)



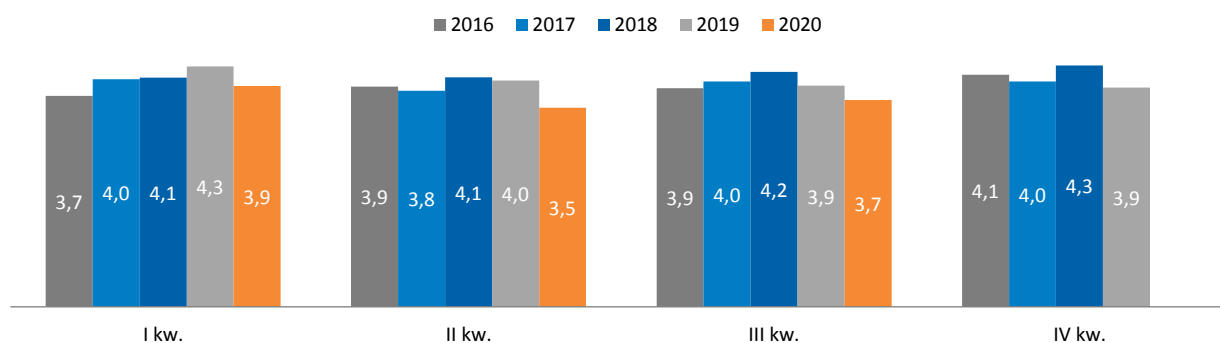
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

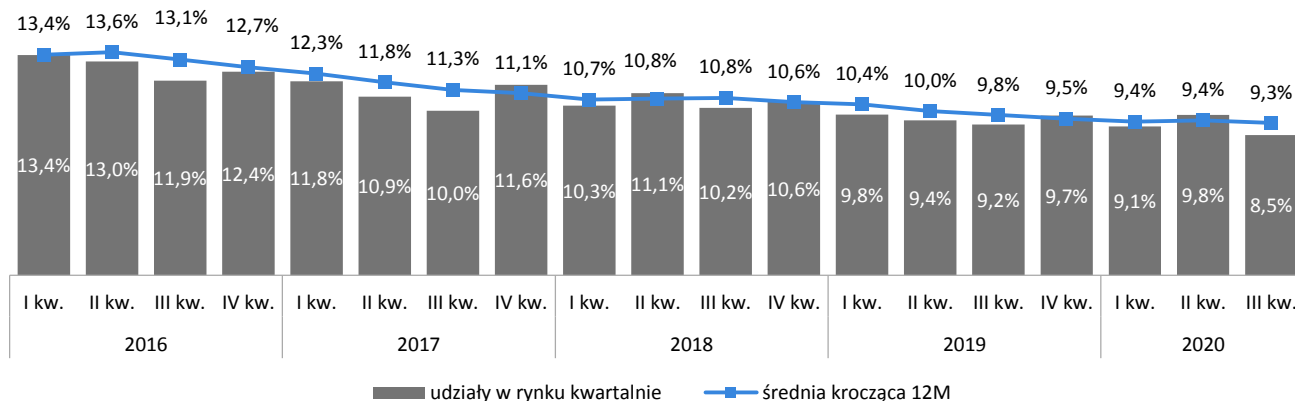
Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w 2020 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 123 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁸²

W 2020 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 8,2 mln ton ładunków (-12,9% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 1,1 mld tkm (-5,9% r/r). Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się w tym okresie do 130 km (+8,1% r/r). Dynamiczny wzrost średniej odległości przewozu w tym czasie był m.in. rezultatem zwiększenia udziału paliw ciekłych, drewna i wyrobów z drewna oraz ładunków intermodalnych (charakteryzujących się wyższą od średniej odległością przewozu) w całkowitym wolumenie transportowanych przez spółkę PKP CARGO International grup towarowych.⁸³

Zgodnie z danymi SŽDC, pomimo spadku wykonanej pracy przewozowej r/r w 2020 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku nie pogorszyła się, a wręcz udział zwiększył się o 0,1 p.p. r/r do poziomu 7,3%. W rezultacie, spółka ugruntowała swoją pozycję jako trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁸⁴

W 2020 r. silny negatywny wpływ na wyniki przewozowe PKP CARGO International wywarły skutki pandemii COVID-19 oraz związana z tym recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym. W tym czasie spółka wykazała spadek przewozów r/r m.in. dla takich grup towarowych jak: węgiel kamienny (-19,9% r/r do 3,0 mln ton), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-22,2% r/r do 0,4 mln ton), koksu i węgla brunatnego (-16,0% r/r do 1,5 mln ton) czy też kruszywa i materiałów budowlanych (-29,5% r/r do 0,3 mln ton).⁸⁵ Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających wpływ pandemii (m.in. spadku zużycia energii czy załamania popytu na wyroby sektora hutniczego), zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury jakościowej przewozów (a w rezultacie podniesienia rentowności i efektywności). W 2020 r. spółka PKP CARGO International odnotowała natomiast wzrost r/r przewozów m.in. paliw płynnych (+43,7% do 0,9 mln ton) czy ładunków intermodalnych (+1,4% r/r do 1,5 mln ton).⁸⁶

Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020*



* 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

⁸² SŽDC

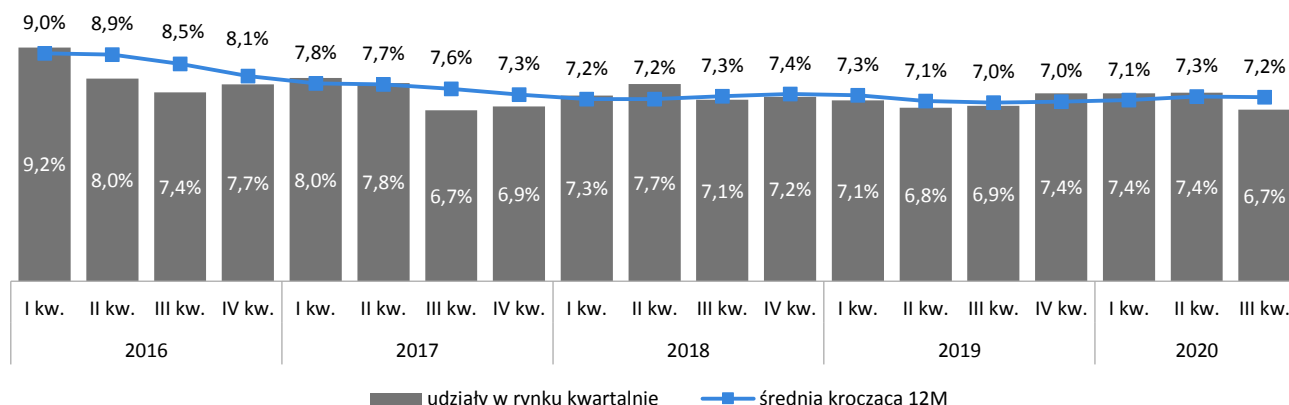
⁸³ statystyka własna PKP CARGO International

⁸⁴ SŽDC

⁸⁵ statystyka własna PKP CARGO International

⁸⁶ statystyka własna PKP CARGO International

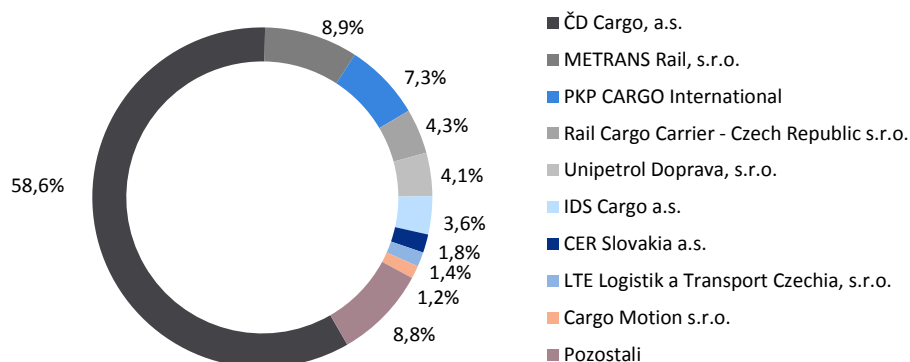
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020*



* 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

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2020 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W 2020 r. spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych, choć jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł 58,6% (-1,6 p.p. r/r). Niższe niż w 2019 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak Unipetrol Doprava (-0,2 p.p. r/r do poziomu 4,1%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), IDS Cargo (-0,3 p.p. r/r do 3,6%) oraz SD - Kolejová doprava. W 2020 r. największy wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowały Rail Cargo Carrier – Czech Republic (+0,9 p.p. r/r do 4,3%) oraz Metrans Rail (+0,5 p.p. r/r do 8,9%), tj. podmioty opierające model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza. Druga z powyższych spółek wzmocniła tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. Znaczny wzrost udziału rynkowego osiągnęli też drobni operatorzy kolejowi, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (+0,8 p.p. r/r do 8,8%). Jednocześnie zwiększył się r/r także udział rynkowy spółki PKP CARGO International (+0,1 p.p. r/r do 7,3%).⁸⁷

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w 2020 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A. Natomiast w 2020 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez PKP CARGO S.A. przewozy rud z polskich portów morskich na terytorium Czech i Słowacji (z uwagi na spadek zapotrzebowania hutnictwa oraz utratę części przewozów na rzecz konkurencji), drewna w tranzycie z Polski i ze wschodu na Słowację i do Rumunii, metali w tranzycie z Węgier i Słowacji do Polski i imporcie do Czech przez Gdynię, tranzyt automotive z Włoch do Polski oraz tranzyt artykułów chemicznych w przewozach między Polską a Słowacją oraz z Bośni i Hercegowiny do Polski. Jednocześnie w ujęciu rok do roku z uwagi na przejęcie kontraktów od konkurencji wzrosły m.in. przewozy węgla kamiennego z polskich portów i Śląska do Czech i tranzyt

⁸⁷ SŽDC

ze Śląska na Słowację, import z Polski do Czech topnika wapniowego, eksport koksu z Czech przez port w Gdańsku i tranzyt z Polski do Bośni i Hercegowiny oraz tranzyt cukru z Polski do Macedonii i Serbii.⁸⁸

4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w 2019 r. i 2020 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz 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 Primol Rail d.o.o.

Grupa współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglkoksem, Enea, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górnictwem oraz International Paper.

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje 93% pracy przewozowej w Grupie PKP CARGO.

Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana 2020/2019	
	(mln tkm) ⁸⁹						%
Paliwa stałe ¹	8 621	10 015	10 931	11 515	12 542	-1 394	-13,9%
z czego węgiel kamienny	7 112	8 502	9 313	10 155	11 070	-1 389	-16,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4 509	5 208	7 185	5 882	4 636	-698	-13,4%
Metale i rudy ³	1 980	2 742	3 732	4 027	3 436	-761	-27,8%
Produkty chemiczne ⁴	1 937	2 068	2 204	2 357	2 078	-131	-6,3%
Paliwa płynne ⁵	681	1 071	1 165	1 340	1 091	-390	-36,4%
Drewno i płody rolne ⁶	984	1 052	1 384	1 764	1 562	-68	-6,4%
Przewozy intermodalne	4 290	4 060	4 072	3 235	2 474	230	5,7%
Pozostałe ⁷	646	656	718	891	703	-10	-1,5%
Razem	23 649	26 870	31 390	31 011	28 521	-3 221	-12,0%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2016-2020 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2020	IV kw. 2019	IV kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	Zmiana IV kw. 2020/ IV kw. 2019	
	(mln tkm)						%
Paliwa stałe ¹	2 415	2 517	2 889	2 924	3 339	-103	-4,1%
z czego węgiel kamienny	1 998	2 142	2 437	2 589	2 971	-144	-6,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 192	1 213	1 760	1 644	1 368	-21	-1,7%
Metale i rudy ³	579	419	931	1 010	825	160	38,3%
Produkty chemiczne ⁴	584	491	524	581	525	93	18,9%
Paliwa płynne ⁵	124	326	320	309	272	-202	-61,9%
Drewno i płody rolne ⁶	256	285	374	491	477	-28	-9,9%
Przewozy intermodalne	1 204	1 031	1 146	889	721	173	16,8%
Pozostałe ⁷	173	189	161	229	180	-16	-8,4%
Razem	6 528	6 471	8 105	8 076	7 707	57	0,9%

Źródło: Opracowanie własne

⁸⁸ statystyka własna PKP CARGO S.A.

⁸⁹ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2020 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje 87% masy towarowej w Grupie PKP CARGO.

Tabela 6 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana 2020/2019	
	(mln ton)						%
Paliwa stałe ¹	47,3	53,3	56,6	57,7	59,8	-6,1	-11,4%
z czego węgiel kamienny	42,5	47,9	51,2	51,7	53,7	-5,4	-11,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	17,9	20,4	26,0	22,2	18,2	-2,5	-12,2%
Metale i rudy ³	6,2	9,3	12,6	13,0	11,3	-3,1	-33,1%
Produkty chemiczne ⁴	5,8	6,3	6,8	7,0	6,3	-0,6	-9,2%
Paliwa płynne ⁵	2,0	3,7	3,9	4,5	3,0	-1,7	-45,9%
Drewno i płody rolne ⁶	2,8	3,7	4,0	4,5	4,4	-0,9	-25,2%
Przewozy intermodalne	9,7	9,5	9,2	7,6	6,5	0,2	2,3%
Pozostałe ⁷	2,0	2,3	2,7	2,6	2,0	-0,4	-16,3%
Razem	93,6	108,6	121,9	119,1	111,5	-15,0	-13,8%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2016-2020 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2020	IV kw. 2019	IV kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	Zmiana IV kw. 2020/ IV kw. 2019	
	(mln ton)						%
Paliwa stałe ¹	13,4	13,4	14,5	14,8	16,1	0,0	-0,3%
z czego węgiel kamienny	12,1	12,1	13,1	13,2	14,5	0,0	0,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4,6	4,9	6,4	6,3	5,5	-0,2	-5,1%
Metale i rudy ³	1,7	1,7	3,1	3,3	3,0	0,0	1,2%
Produkty chemiczne ⁴	1,7	1,5	1,6	1,8	1,6	0,2	13,1%
Paliwa płynne ⁵	0,4	1,0	1,1	1,0	0,8	-0,7	-66,1%
Drewno i płody rolne ⁶	0,8	0,9	1,1	1,3	1,2	-0,2	-16,8%
Przewozy intermodalne	2,8	2,3	2,6	2,0	1,9	0,4	18,6%
Pozostałe ⁷	0,5	0,6	0,7	0,7	0,5	-0,1	-18,5%
Razem	25,8	26,4	31,2	31,1	30,6	-0,6	-2,3%

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 2020 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 253 km (+2,1% r/r).

Spółka PKP CARGO S.A. w 2020 r. i w IV kwartale 2020 r. realizowała przewozy towarów na średnią odległość 270 km.

Tabela 8 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana 2020/2019	
	(km)						%
Paliwa stałe ¹	182	188	193	200	210	-5	-2,9%
z czego węgiel kamienny	167	177	182	196	206	-10	-5,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	252	255	276	265	255	-3	-1,4%
Metale i rudy ³	318	295	296	309	304	24	8,0%
Produkty chemiczne ⁴	336	326	325	337	329	10	3,2%
Paliwa płynne ⁵	343	292	298	295	359	51	17,6%
Drewno i płody rolne ⁶	357	286	346	390	356	72	25,0%
Przewozy intermodalne	442	428	440	425	382	14	3,3%
Pozostałe ⁷	331	281	264	339	346	50	17,7%
Razem	253	248	258	260	256	5	2,1%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2016-2020 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2020	IV kw. 2019	IV kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	Zmiana	
						IV kw. 2020/ IV kw. 2019	
	(km)					%	
Paliwa stałe ¹	180	187	199	198	208	-7	-3,8%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	165	177	186	196	205	-12	-6,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	258	249	275	263	250	9	3,6%
Metale i rudy ³	344	252	296	306	275	92	36,7%
Produkty chemiczne ⁴	347	330	324	326	327	17	5,2%
Paliwa płynne ⁵	352	313	297	325	322	39	12,4%
Drewno i płody rolne ⁶	332	307	329	377	390	26	8,3%
Przewozy intermodalne	433	439	435	440	389	-7	-1,5%
Pozostałe ⁷	349	310	232	327	331	38	12,4%
Razem	253	245	260	260	252	8	3,2%

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.

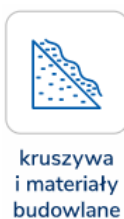
⁶ Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w 2020 r.:



- mniejsza sprzedaż węgla kamiennego;
- brak odbioru przez energetykę zakontraktowanego węgla kamiennego i wzrost zapasów wydobytego surowca składowanego na zwalach przykopalnianych;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
- wzrost znaczenia energetyki gazowej, paliw odnawialnych i elektrowni wiatrowych;
- rosnący udział importu energii elektrycznej;
- spadek sprzedaży węgla grubego dla odbiorców indywidualnych i lokalnych ciepłowni;
- spadek przewozów węgla z portów morskich do odbiorców w Polsce oraz w Czechach i Słowacji;
- remont elektrowni oraz opóźnienia w uruchomieniu nowych bloków węglowych;
- przejęcie części przewozów przez konkurencyjnych przewoźników;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- wzrost przewozów koksu, pomimo okresowego spadku w II i III kwartale ze względu na wstrzymanie bądź ograniczenie pracy hut i koksowni w Polsce i Europie;
- mniejsza produkcja węgla w OKD w Czechach (w III kwartale nastąpił przestój w pracy kopalń);
- spadek średniej odległości przewozu węgla w kraju (ograniczony import węgla przez porty przeznaczonego zarówno dla odbiorców krajowych, jak i zagranicznych) oraz spadek średniej odległości przewozów PKP CARGO International – brak przewozów do Linz;
- wzrost średniej odległości przewozu koksu (większy udział przewozów do portów morskich) oraz wzrost średniej odległości przewozu koksu przez PKP CARGO International (zwiększone przewozy z Czech do Niemiec);



- mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane zakończeniem inwestycji realizowanych w 2019 r., mniejszą skalą realizowanych obecnie inwestycji, wzrostem cen materiałów budowlanych i robocizny;
- pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji;
- opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych w II kwartale wynikające z sytuacji epidemicznej w Polsce (ograniczenia w wydobywaniu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów);

- ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane dużą podażą energii wiatrowej oraz wyłączeniem dwóch bloków energetycznych;
- wysoka konkurencja wskutek rozbudowy potencjału przewozowego ze strony innych przewoźników operujących wcześniej na niewielu relacjach;
- spadek przewozów PKP CARGO International do wytwórni przerobu kruszyw na Węgrzech (przestój w IV kwartale);



metale
i rudy

- ograniczenie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją kluczowego klienta o ograniczeniu produkcji stali w Polsce oraz innych krajach UE;
- spadek produkcji stali w Polsce oraz mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na wyroby gotowe, wysokie zapasy złomu;
- czasowe zamknięcie hut w Europie, wstrzymanie dostaw złomu, ograniczenie produkcji z uwagi na spadek zamówień na wyroby z metali i posiadane zapasy złomu oraz braki kadrowe związane z COVID-19;
- przejmowanie dostaw złomu przez transport drogowy – wysoka konkurencja cenowa;
- ograniczone zamówienia związane z przestojami produkcyjnymi fabryk samochodów;
- niższe przewozy żużłu z hut ze względu na trudności w jego pozyskaniu;
- wzrost średniej odległości przewozów PKP CARGO International – przewozy do portów w Koper (Słowenia) i Rotterdam (Holandia);



intermodal

- odbudowa przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS) po spadku w I połowie roku – w IV kwartale wzrosła liczba pociągów uruchamianych do Niemiec, Włoch, Holandii, Francji i Belgii;
- systematyczny rozwój przewozów realizowanych na osi wschód-zachód, północ-południe i na odcinkach zagranicznych własną trakcją lub przy współpracy z kolejami zagranicznymi;
- kontynuacja przewozów kontenerów z/do Rumunii – realizacja strategii ekspansji w obszarze Trójmorza;
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej (pełne place składowe), a w IV kwartale stopniowy powrót do wielkości przewozów sprzed pandemii, nowe relacje przewozowe;
- ograniczenie przewozów masowych w kontenerach – mniejsza ilość stali oraz paszy w kontenerach;
- czasowy spadek eksportu i importu pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju (przewozy drewna w kontenerach, półproduktów do produkcji mebli, sprzętu AGD) – w IV kwartale stopniowy powrót do poziomów sprzed pandemii, zakłócony problemami eksploatacyjnymi i ograniczeniami przepustowości wynikającymi z remontów infrastruktury kolejowej w Gdańsku;
- wzrost przewozów drewna w kontenerach w tranzycie (z Czech do Chin);



produkty
chemiczne

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu spowodowany spadkiem popytu, m.in. ze względu na epidemię koronawirusa;
- zmniejszony eksport siarki (ceny poniżej poziomu opłacalności sprzedaży surowca);
- realizacja przewozów łągu zleczanych przez kluczowego klienta przez przewoźnika należącego do jego grupy kapitałowej;
- w II połowie roku wzrost przewozów nawozów sztucznych (w komunikacji krajowej oraz w eksporcie przez porty morskie);



paliwa
płynne

- niższe zlecenia przewozowe związane ze znacznym ograniczeniem importu paliw, z uwagi na pokrycie zapotrzebowania produkcją krajową;
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej;
- realizacja 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;
- wzrost średniej odległości przewozów paliw płynnych związany ze zmianą struktury relacji przewozowych;



**drewno
i płody rolne**

- brak eksportu drewna do Czech, Rumunii i na Węgry (klienci zaopatrywali się w drewno w Czechach pochodzące m.in. z wycinki w lasach zagrożonych kornikiem);
- czasowe zamknięcie fabryk mebli ze względu na panującą pandemię (COVID-19);
- czasowe wstrzymanie eksportu drewna do Chin ze względu na COVID-19;
- brak importu cukru trzcinowego przez porty morskie (ze względu na remont nabrzeża i linii kolejowej klient zlecił przewozy transportem samochodowym);
- spadek importu drewna i płyt z Białorusi (ograniczenie produkcji ze względu na COVID-19);
- spadek przewozów nasion i melasy realizowanych przez PKP CARGO International;
- wzrost średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych (zastąpienie importu morskiego, importem lądowym) i pozyskania przewozów śruty rzepakowej;



pozostałe

- spadek przewozów siarczków i soli z Białorusi (ze względu na COVID-19 mniejsze zapotrzebowanie na surowiec);
- spadek przewozów samochodów wskutek zawieszenia produkcji w branży automotive z powodu epidemii COVID-19;
- wzrost przewozów popiołów w komunikacji krajowej;
- spadek przewozów wojskowych (ograniczenia transportów na poligon związane z COVID-19);
- w IV kwartale spadek przewozów w segmencie motoryzacyjnym realizowanych przez PKP CARGO International;
- wzrost średniej odległości w kraju przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych.

4.3. Pozostałe usługi

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



**USŁUGI
INTERMODALNE**



**USŁUGI
SPEDYCYJNE
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)**



**USŁUGI
TERMINALOWE**



**USŁUGI
BOCZNIOWE
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA
I SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
REKULTYWACYJNE**

4.4. 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 2019 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 2020 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 2019 r. udział w sprzedaży usług w Spółce do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 10,2%.

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 2020 r. oraz 31 grudnia 2019 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. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2020 r. w PKP CARGO S.A. 34,0%, natomiast w Grupie 29,7%.

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. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2020 r. w PKP CARGO S.A. 30,7%, natomiast w Grupie 26,8%.

4.5. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2016-2020.

Tabela 10 Zatrudnienie w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2020- 2019	Zmiana %
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016		
Grupa PKP CARGO	21 766	23 571	23 643	23 253	23 144	-1 805	-7,6%
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>15 771</i>	<i>17 140</i>	<i>17 308</i>	<i>17 043</i>	<i>17 429</i>	<i>-1 369</i>	<i>-8,0%</i>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2020-2019
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2020	2019	2018	2017	2016	
Grupa PKP CARGO	22 279	23 657	23 385	23 278	23 441	-1 378
w tym: PKP CARGO S.A.	16 185	17 293	17 135	17 177	17 698	-1 108

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2020-2019
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2020	2019	2018	2017	2016	
Grupa PKP CARGO	22 818	23 710	23 431	23 305	23 465	-892
w tym: PKP CARGO S.A.	16 616	17 309	17 146	17 182	17 702	-693

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Struktura zatrudnienia w latach 2016-2020 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2020-2019	Zmiana %
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 079	5 439	5 379	5 281	5 272	-360	-6,6%
w tym: PKP CARGO S.A.	3 644	3 936	3 886	3 805	3 825	-292	-7,4%
Stanowiska robotnicze - Grupa	16 687	18 132	18 264	17 972	17 872	-1 445	-8,0%
w tym: PKP CARGO S.A.	12 127	13 204	13 422	13 238	13 604	-1 077	-8,2%
Razem	21 766	23 571	23 643	23 253	23 144	-1 805	-7,7%
w tym: PKP CARGO S.A.	15 771	17 140	17 308	17 043	17 429	-1 369	-8,0%

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2020 do roku 2019, można zaobserwować znaczny spadek zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 1 805 osób (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 1 369 osób). Struktura zatrudnienia w Grupie dostosowana była do zmieniającego się otoczenia rynkowego.

4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.6.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2020 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 P3⁹⁰) w wysokości 587,9 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 20,8 mln zł. Łączne nakłady Spółki w 2020 r. wyniosły 608,7 mln zł, tj. mniej o 50% w stosunku do wykonania 2019 r., z czego nakłady inwestycyjne poza granicami kraju, tj. na zakup platform do przewozu kontenerów oraz lokomotyw wielosystemowych wyniosły 195,8 mln zł.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2020 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cyklu w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup lokomotyw wielosystemowych (2 szt.), modernizację lokomotyw (23 szt.), zakup wagonów platform do przewozu kontenerów (400 szt.) - łącznie 568,9 mln zł (tj. 93,5 % nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym i teleinformatycznym oraz aktywami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 7,4 mln zł (głównie na wdrożenie systemów informatycznych oraz zakup sprzętu teleinformatycznego), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 9,9 mln zł tj. budowę i modernizację budynków, głównie na wymianę źródeł ciepła oraz oświetlenia na oświetlenie LED, a także na zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 1,7 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła nakłady dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 20,8 mln zł obejmujących głównie umowy najmu nieruchomości.

Tabela 14 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2020 (mln zł)

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana 2020-2019	Zmiana 2020/2019 w %
Budownictwo inwestycyjne	9,9	7,0	13,1	5,5	4,5	2,9	41,4%
Zakup lokomotyw	33,0	65,3	43,4	53,0	199,4	-32,3	-49,5%
Modernizacja lokomotyw	123,4	252,0	146,3	64,2	35,4	-128,6	-51,0%
Zakup wagonów	162,8	69,9	11,1	12,5	0,0	92,9	132,9%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	1,5	8,5	6,8	4,3	2,8	-7,0	-82,4%
Teleinformatyzacja	7,4	11,4	12,2	14,5	16,5	-4,0	-35,1%
Pozostałe	0,2	1,2	0,7	0,5	2,2	-1,0	-83,3%
Komponenty w remontach, w tym:	249,7	617,1	594,8	356,7	185,0	-367,4	-59,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	61,5	162,2	160,2	76,5	45,0	-100,7	-62,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	188,2	454,9	434,6	280,2	140,0	-266,7	-58,6%
Prawa do użytkowania aktywów	20,8	185,4				-164,6	-88,8%
Razem	608,7	1217,8	828,4	511,2	445,8	-609,1	-50,0%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów w Spółce kształtowała się następująco: 479,2 mln zł ze środków własnych, 52,0 mln zł z kredytu, 20,8 mln zł leasingiem, 56,7 mln zł z dofinansowania z UE.

Ponadto w 2020 r. zostały zrefinansowane nakłady poniesione w 2019 r. w wysokości 113,6 mln zł, w następujący sposób: dofinansowanie z UE w wysokości 11,3 mln zł na zakup 50 wagonów platform do przewozu kontenerów oraz kredyt w wysokości 102,3 mln zł na zakup i naprawy taboru.

Natomiast nakłady inwestycyjne poniesione w 2020 r. na zakup 148 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów sfinansowane ze środków własnych w wysokości 49,4 mln zł zostaną w 50% zrefinansowane w 2021 r. dofinansowaniem z UE.

⁹⁰ 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

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2020 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 686,1 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 68,4 mln zł. Łączne nakłady Grupy PKP CARGO w 2020 r. wyniosły 754,5 mln zł, tj. mniej o 55,9% w stosunku do wykonania 2019 r.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2020 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), na zakup oraz modernizację lokomotyw i wagonów - łącznie 610,0 mln zł (tj. 80,0% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym oraz aktywami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 10,8 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 50,8 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, głównie w zakresie wymiany źródeł ciepła oraz oświetlenia, a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 12,0 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 2,5 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 68,4 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 36,8 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 24,1 mln zł oraz w pozostałych obszarach 7,5 mln zł, głównie na najem samochodów oraz na zakup wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza technicznego, sprzętu teleinformatycznego, kontenerów finansowanych w formie leasingu.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2016 - 2020 (mln zł)

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana 2020-2019	Zmiana 2020/2019 w %
Budownictwo inwestycyjne	50,8	39,5	48,1	32,1	19,1	11,3	28,6%
Zakup lokomotyw	33,0	65,3	43,8	53,0	200,2	-32,3	-49,5%
Modernizacja lokomotyw	132,0	258,5	147,9	67,0	40,5	-126,5	-48,9%
Zakup wagonów	162,9	69,9	11,1	13,3	0,0	93,0	133,0%
Modernizacja wagonów	5,6	2,0	0,0	1,7	3,6	3,6	180,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	12,0	26,6	26,3	17,6	14,4	-14,6	-54,9%
Teleinformatyzacja	10,8	14,1	16,6	16,3	20,1	-3,3	-23,4%
Pozostałe	2,5	4,8	1,9	2,4	4,2	-2,3	-47,9%
Komponenty w remontach, w tym:	276,5	632,0	598,4	358,6	230,6	-355,5	-56,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	73,7	167,1	171,7	77,3	72,1	-93,4	-55,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	202,8	464,9	426,7	281,3	158,5	-262,1	-56,4%
Prawa do użytkowania aktywów*	68,4	237,6				-169,2	-71,2%
Razem	754,5	1350,3	894,1	562,0	532,7	-595,8	-44,1%

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

Źródło: opracowanie własne

4.6.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

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

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 dwie umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 200 mln zł (na dzień 31 grudnia 2020 r.).

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 16 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁹¹					w mln EUR				
	2020	2019	2018	2017	2016	2020	2019	2018	2017	2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,4742	4,3018	4,2669	4,2447	4,3757
Przychody z działalności operacyjnej	3 062,0	3 601,4	3 939,2	3 588,0	3 250,5	684,4	837,2	923,2	845,3	742,8
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-214,6	40,2	318,2	149,7	-31,1	-48,0	9,3	74,6	35,3	-7,1
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-221,5	19,2	320,7	125,5	-70,7	-49,5	4,5	75,2	29,6	-16,2
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	-173,9	-8,3	254,0	94,0	-68,6	-38,9	-1,9	59,5	22,1	-15,7
Całkowite dochody	-251,6	-37,4	228,2	87,3	-53,9	-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
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-3,88	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-0,87	-0,04	1,33	0,49	-0,35
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-3,88	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-0,87	-0,04	1,33	0,49	-0,35
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej*	417,1	649,4	709,7	478,4	237,5	93,3	151,0	166,3	112,7	54,3
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-559,1	-693,4	-536,3	-780,2	-440,6	-125,0	-161,2	-125,7	-183,8	-100,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-57,5	201,6	-246,9	-14,3	731,0	-12,9	46,9	-57,9	-3,4	167,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-199,5	157,6	-73,5	-316,1	527,9	-44,6	36,6	-17,2	-74,5	120,6
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,6148	4,2585	4,3000	4,1709	4,4240
Aktywa trwałe	5 948,9	6 030,5	4 902,5	4 562,6	4 445,2	1 289,1	1 416,1	1 140,1	1 093,9	1 004,8
Aktywa obrotowe	705,4	989,8	1 079,8	1 178,5	1 106,4	152,9	232,4	251,1	282,6	250,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,7	-	-	-	6,0	2,7	-	-	-	1,4
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	485,2	525,8	520,8	536,9	506,2
Kapitał własny	2 958,8	3 210,4	3 314,6	3 088,9	3 001,6	641,2	753,9	770,8	740,6	678,5
Zobowiązania długoterminowe	2 646,7	2 659,0	1 652,6	1 748,7	1 713,9	573,5	624,4	384,3	419,3	387,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 061,5	1 150,9	1 015,1	903,5	842,1	230,0	270,2	236,1	216,6	190,3

Źródło: Opracowanie własne

Dane dotyczące zdarzeń jednorazowych odzwierciedlające w pełnym wymiarze sytuację majątkową i finansową spółki PKP CARGO S.A. zaprezentowano w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 roku.

⁹¹ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2020 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 17 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2020	2019	2018	2017	2016	2020	2019	2018	2017	2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,4742	4,3018	4,2669	4,2447	4,3757
Przychody z działalności operacyjnej	4 235,9	4 865,5	5 237,5	4 733,0	4 411,3	946,7	1 131,0	1 227,5	1 115,0	1 008,1
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-186,4	143,4	277,6	153,4	-132,1	-41,7	33,3	65,1	36,1	-30,2
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-266,9	73,5	243,8	116,5	-150,9	-59,7	17,1	57,1	27,4	-34,5
Zysk / strata netto	-224,3	36,0	183,9	81,7	-133,8	-50,1	8,4	43,1	19,2	-30,6
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-279,5	4,2	170,7	73,8	-91,1	-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
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-5,01	0,80	4,11	1,82	-2,99	-1,12	0,19	0,96	0,43	-0,68
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-5,01	0,80	4,11	1,82	-2,99	-1,12	0,19	0,96	0,43	-0,68
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej*	553,1	806,5	863,0	600,7	380,0	123,6	187,5	202,2	141,5	86,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-655,1	-814,8	-612,0	-740,0	-568,6	-146,4	-189,4	-143,4	-174,3	-129,9
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-145,9	111,4	-322,9	-99,4	663,9	-32,6	25,9	-75,7	-23,4	151,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-247,9	103,1	-71,9	-238,7	475,3	-55,4	24,0	-16,9	-56,2	108,6
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,6148	4,2585	4,3000	4,1709	4,4240
Aktywa trwałe	6 397,4	6 503,8	5 187,2	4 951,5	4 964,2	1 386,3	1 527,3	1 206,3	1 187,2	1 122,1
Aktywa obrotowe	1 149,3	1 487,5	1 619,1	1 694,2	1 547,9	249,1	349,3	376,5	406,2	349,9
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,7	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	485,2	525,8	520,8	536,9	506,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 143,8	3 423,3	3 483,5	3 317,2	3 243,4	681,2	803,9	810,1	795,3	733,1
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe	3 029,5	3 115,9	1 969,1	2 110,9	2 092,6	656,5	731,7	457,9	506,2	473,0
Zobowiązania krótkoterminowe	1 386,1	1 452,1	1 353,7	1 217,6	1 176,1	300,4	341,0	314,8	291,9	265,8

Źródło: Opracowanie własne

Dane dotyczące zdarzeń jednorazowych odzwierciedlające w pełnym wymiarze sytuację majątkową i finansową Grupy Kapitałowej PKP CARGO zaprezentowano w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 roku.

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 2020 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

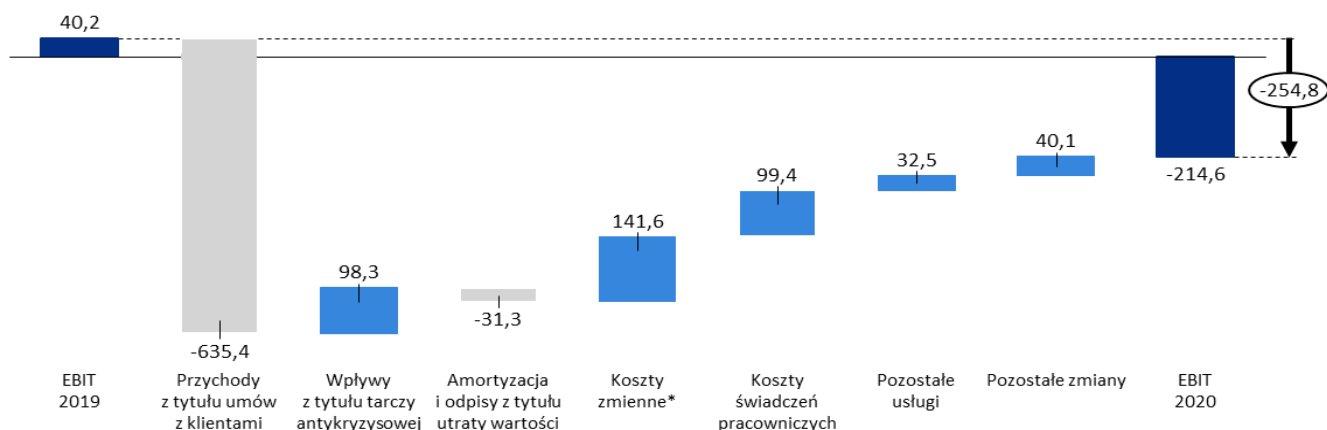
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2020 - 4,6148 PLN/EUR, 31.12.2019 – 4,2585 PLN/EUR
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2020 - 4,4742 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2019 - 4,3018 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 2020 r. wynik EBIT wyniósł -214,6 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 254,8 mln zł.

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2019 r. zostały opisane poniżej:

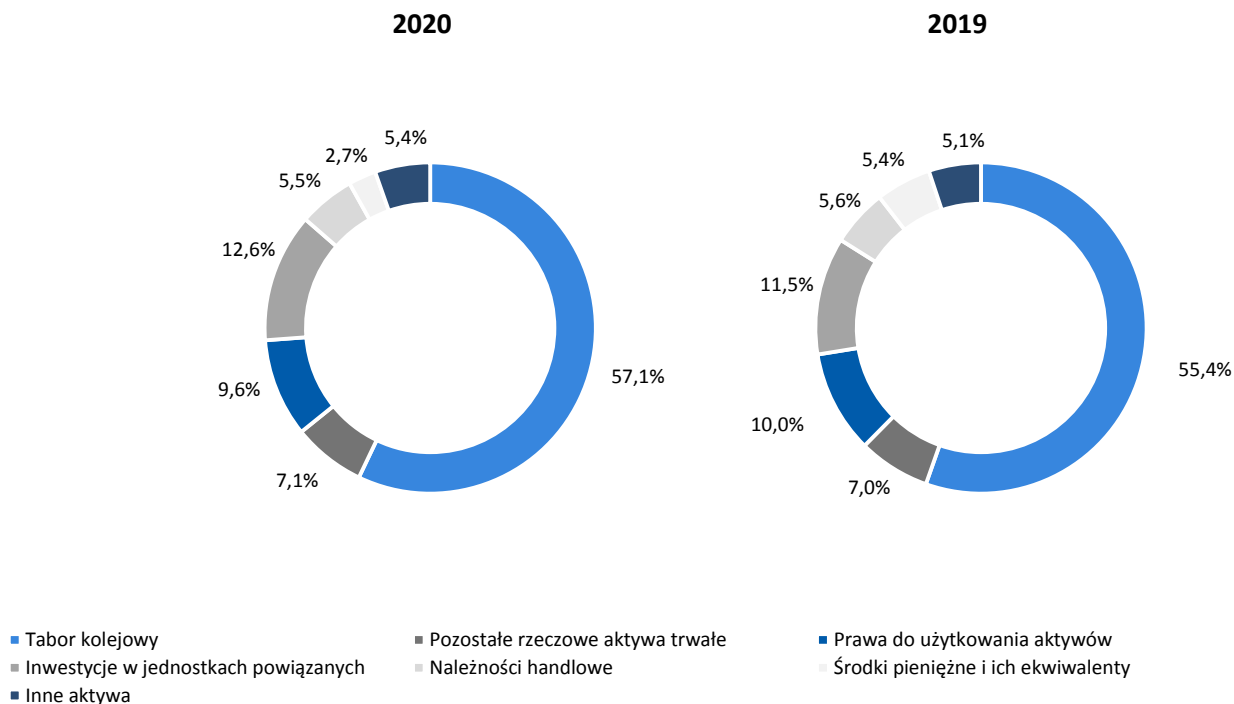
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych oraz przychodów ze spedycji) był bezpośrednim rezultatem zmniejszenia się poziomu przewozów (spadek pracy przewozowej o 12,6%) oraz spadku jednostkowych cen przewozowych.
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości w związku z wysokimi nakładami inwestycyjnymi (w tym inwestycji taborowych) w 2019 r. oraz aktualizacją wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31.12.2019 r.;
- spadek kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 12,8% jako rezultat głównie spadku pracy przewozowej o 12,6%;
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług głównie w pozycjach usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego oraz kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru w związku ze spadkiem pracy przewozowej oraz prowadzonymi działaniami racjonalizującymi koszty działalności;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych w związku ze spadkiem zatrudnienia oraz czasowym obniżeniem wymiaru czasu pracy. Powyższe działania spowodowały spadek o 1 108 etatów r/r. Szczegółowe informacje dot. obniżenia wymiaru etatu zaprezentowano w rozdziale **8.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy**, natomiast szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek wartości grupy pozostałych zmian głównie z uwagi na spadek zużycia materiałów i kosztów podróży służbowych, ze względu na spadek pracy przewozowej oraz spadek wartości sprzedanych materiałów w ślad za spadkiem przychodów z tytułu sprzedaży materiałów.

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

AKTYWA

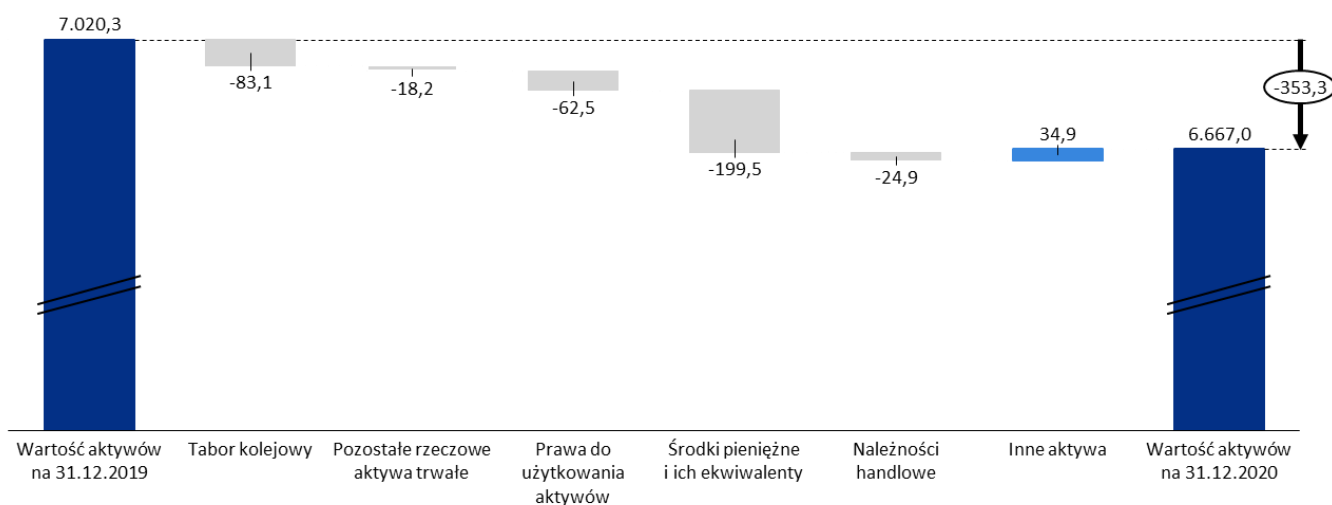
Największy udział w całości aktywów Spółki na dzień 31.12.2020 r. miał tabor kolejowy, który stanowił łącznie 57,1% sumy aktywów w porównaniu do 55,4% na dzień 31.12.2019 r. Spośród aktywów obrotowych, największy udział na dzień 31.12.2020 r. posiadały należności handlowe, których wartość odpowiadała w tym okresie za 5,5% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.12.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych był głównie efektem podjętych przez Spółkę decyzji o sprzedaży i likwidacji części składników taboru zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej. Dodatkowo w badanym okresie wykazano wyższy od nakładów inwestycyjnych koszt amortyzacji;
- spadek praw do użytkowania aktywów z tytułu wyższego kosztu amortyzacji MSSF 16 nad nakładami inwestycyjnymi MSSF 16;
- spadek wartości należności handlowych głównie z uwagi na spadek przychodów z działalności przewozowej (mniejszy wolumen przewozów), przy wydłużeniu terminów płatności dla niektórych kontrahentów w ramach prowadzonych działań handlowych;
- spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów wynikał m.in. z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w wysokości 667,6 mln zł oraz spłaty kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 402,1 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej na poziomie 417,1 mln zł, zaciągnięciu kredytu bankowego w wysokości 285,6 mln zł, wpływach z tytułu dywidend w wysokości 58,3 mln zł, wpływach z tytułu otrzymanych dotacji w wysokości 68,1 mln zł oraz wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 47,1 mln zł;
- wzrost wartości innych aktywów m.in. z uwagi na wzrost aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego o 64,3 mln zł na skutek bieżącej straty podatkowej oraz zmiany różnic przejściowych dotyczących pozycji niefinansowych aktywów trwałych), zwiększenie aktywów z tytułu inwestycji w jednostkach powiązanych o 33,0 mln zł (operacja dokapitalizowania spółki zależnej) oraz opisaną powyżej reklasyfikację części aktywów trwałych do aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży i reklasyfikację do pozycji zapasów części zbędnego taboru przeznaczonego do kasacji. Jednocześnie zaobserwowano m.in. spadek należności z tytułu podatku dochodowego o 49,0 mln zł, z uwagi na zwrot przez Urząd Skarbowy zaliczek podatku dochodowego od osób prawnych dotyczącego Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2019 r.;

Tabela 18 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2016 – 2020 (w dniach)

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana	Tempo zmian
						2020-2019	2020/2019
Wskaźnik rotacji zapasów*	184,7	94,6	96,8	128,9	110,6	90,1	95,2%

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

Źródło: Opracowanie własne.

Na koniec grudnia 2020 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 184,7 dni i w porównaniu do wykonania 2019 r. wzrósł o 90 dni tj. o 95,2%. Na tak znaczny wzrost wskaźnika miały wpływ następujące czynniki:

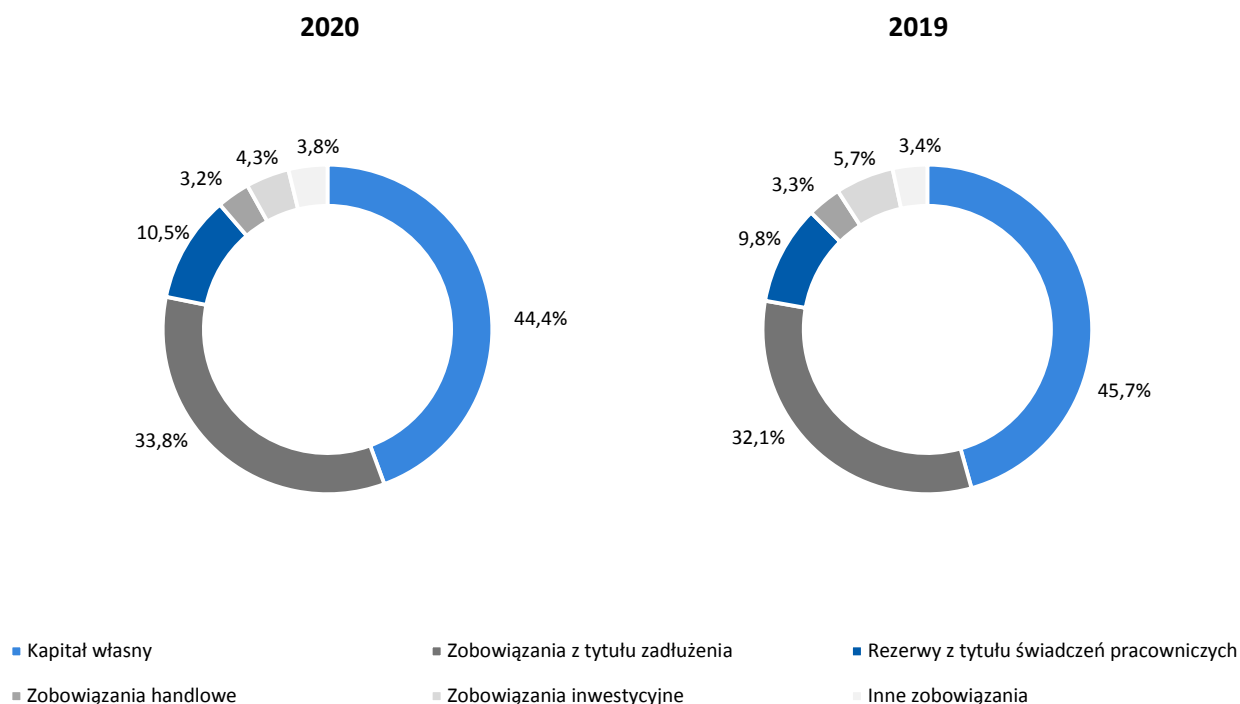
- zapas materiałów zwiększony w porównaniu do 2019 r. o 15,8 mln zł;
- rozchody zmniejszone w porównaniu do 2019 r. o 115,9 mln zł, w tym m.in.: zmniejszone zużycie materiałów o 104,6 mln zł oraz zmniejszona wartość sprzedanych materiałów o 11,0 mln zł;

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

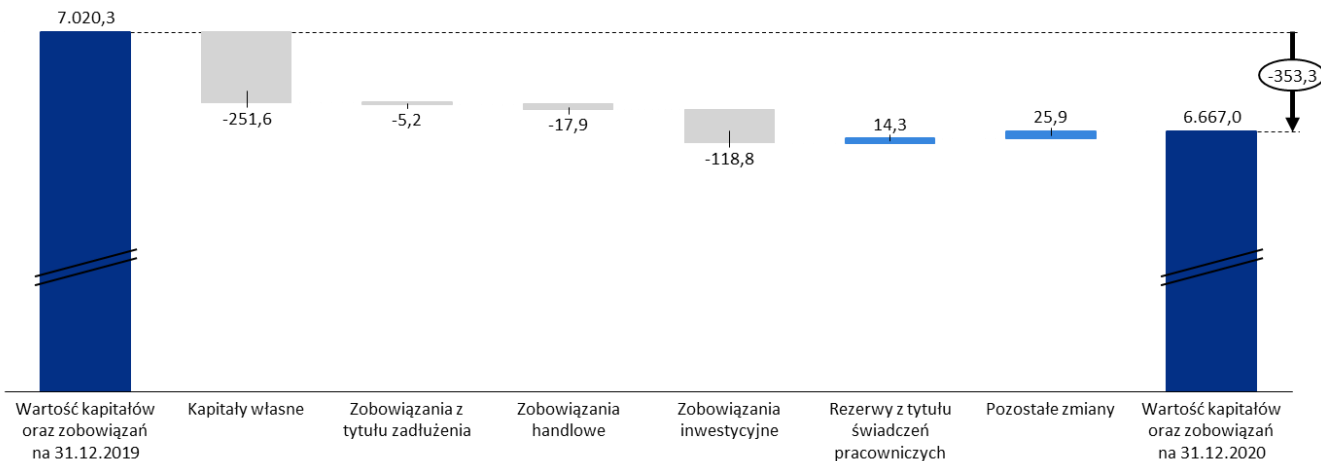
Największy udział w pasywach miał kapitał własny, który na dzień 31.12.2020 r. odpowiadał za 44,4% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 45,7% na dzień 31.12.2019 r. Jednocześnie zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 33,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 32,1% na 31.12.2019 r.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.12.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

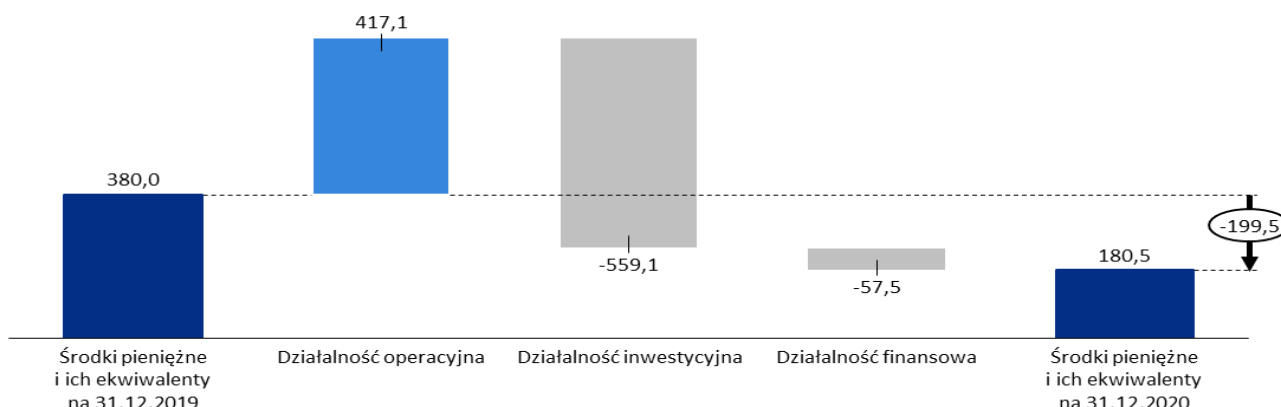
- zmniejszenie wartości kapitału własnego z uwagi na spadek zysków zatrzymanych (osiągnięty przez Spółkę ujemny wynik finansowy w 2020 r.) oraz spadek wartości pozostałych składników kapitału własnego głównie w związku z wyceną rezerw aktuarialnych na świadczenia pracownicze oraz ujemną wyceną instrumentów zabezpieczających w ramach rachunkowości zabezpieczeń;

- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia, głównie w związku ze zmniejszeniem zobowiązań z tytułu leasingu. Równocześnie zaobserwowano wzrost zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek, głównie z uwagi na wzrost kursów walutowych i w konsekwencji ich ujemną wycenę bilansową
- spadek zobowiązań handlowych powiązany ze zmniejszeniem wolumenu przewozów i tym samym zmiennych kosztów operacyjnych;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych głównie w związku ze spadkiem zobowiązań z tytułu zakupu taboru kolejowego w wysokości 107,5 mln zł (niższy poziom inwestycji niż w 2019 r.), przy jednoczesnym wzroście zobowiązań inwestycyjnych z tytułu nieruchomości o 0,9 mln zł oraz spadku pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 12,2 mln zł (głównie spadek zobowiązań dotyczących obszaru IT oraz maszyn i urządzeń niezwiązanych bezpośrednio z procesem przewozowym);
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie w związku ze zmianami stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania rezerw na odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych dla emerytów i rencistów (rezerwy na ZFŚS).
- wzrost wartości grupy pozostałych zmian wynika głównie ze zwiększenia pozostałych zobowiązań o 45,8 mln zł, w tym z tytułu nabycia udziałów w jednostkach powiązanych (opisanych w sekcji dotyczącej aktywów) oraz z tytułu zabezpieczeń (kaucji, wadium, gwarancji);

5.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2020 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2019 r. spadła o 199,5 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 221,5 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 615,1 mln zł. Ponadto zanotowano zwiększone przepływy z działalności operacyjnej w związku ze zwrotem przez Urząd Skarbowy zaliczek podatku dochodowego od osób prawnych dotyczącego Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2019 rok;
- przepływy z działalności inwestycyjnej wynikają głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 667,6 mln zł, przy wpływach z tytułu otrzymania dywidend ze spółek zależnych w wysokości 58,3 mln zł oraz wpływach w wyniku zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 47,1 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłat kredytów, leasingów wraz z odsetkami w wysokości 402,1 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągnięcia kredytów w wysokości 285,6 mln zł oraz otrzymanych dotacjach w wysokości 68,1 mln zł.

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

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2020.

Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana	Tempo zmian
						2020 - 2019	2020 - 2019
Marża EBITDA ¹	13,1%	17,3%	19,6%	16,5%	13,7%	-4,2 p.p.	-24,5%
Marża wyniku netto ²	-5,7%	-0,2%	6,4%	2,6%	-2,1%	-5,5 p.p.	-
ROA ³	-2,6%	-0,1%	4,2%	1,6%	-1,2%	-2,5 p.p.	-
ROE ⁴	-5,9%	-0,3%	7,7%	3,0%	-2,3%	-5,6 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	230,2	234,3	262,9	256,8	249,5	4,1	-1,7%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 462,0	1 469,0	1 489,0	1 485,0	1 502,0	-7,0	-0,5%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,7	15,0	16,1	15,6	15,1	-0,3	-2,0%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 404,2	1 459,2	1 728,8	1 702,5	1 516,3	-55,0	-3,8%

Źródło: Opracowanie własne

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

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

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe z przyczyn opisanych w rozdziale **5.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.**
- pogorszenie średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane było wysokim poziomem zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- obniżenie średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą było również efektem spadku przewozów masowych, zmiany struktury przewożonych towarów przy jednoczesnym wysokim poziomie zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw był również efektem spadku przewozów oraz wysokiego poziomu zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej.

5.2.5 Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.

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

Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2016 – 2020

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

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2020

	w mln PLN				
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
AKTYWA					
Tabor kolejowy	3 809,2	3 892,3	3 425,7	3 056,0	2 982,4
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	474,7	492,9	543,1	555,2	579,6
Prawa do użytkowania aktywów	641,5	704,0	-	-	-
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	807,0	805,5	804,7	738,0
Należności leasingowe	24,4	19,7	-	-	-
Aktywa finansowe	4,9	7,4	5,7	8,6	6,3
Pozostałe aktywa	22,6	39,9	35,3	44,1	58,8
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	131,6	67,3	87,2	94,0	80,1
Aktywa trwałe razem	5 948,9	6 030,5	4 902,5	4 562,6	4 445,2
Zapasy	95,0	79,2	84,2	86,4	59,7
Należności handlowe	366,5	391,4	479,4	461,0	407,9
Należności leasingowe	2,8	1,2	-	-	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,8	50,8	2,9	-	1,3
Aktywa finansowe	2,3	4,8	203,4	281,6	-
Pozostałe aktywa	56,5	82,4	87,5	53,6	26,8
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	180,5	380,0	222,4	295,9	612,0
Aktywa obrotowe razem	705,4	989,8	1 079,8	1 178,5	1 106,4
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,7	-	-	-	6,0
AKTYWA RAZEM	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
Kapitał zapasowy	744,7	744,7	596,7	589,2	589,2
Pozostałe składniki kapitału własnego	-139,5	-61,8	-32,7	6,0	12,7
Zyski zatrzymane	114,3	288,2	511,3	254,4	160,4
Kapitał własny razem	2 958,8	3 210,4	3 314,6	3 088,9	3 001,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 897,6	1 920,0	999,9	1 214,5	1 206,4
Zobowiązania inwestycyjne	143,0	153,6	109,7	-	0,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	606,1	585,4	528,8	520,0	490,5
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	-	-	-	-
Pozostałe rezerwy	-	-	14,2	14,2	16,4
Zobowiązania długoterminowe razem	2 646,7	2 659,0	1 652,6	1 748,7	1 713,9
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	353,7	336,5	231,3	250,4	221,3
Zobowiązania handlowe	215,6	233,5	292,6	276,1	228,7
Zobowiązania inwestycyjne	141,3	249,5	225,5	127,8	70,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	93,7	100,1	92,6	85,9	84,8
Pozostałe zobowiązania finansowe	2,7	2,2	1,7	-	59,0
Pozostałe rezerwy	13,0	33,4	19,4	16,9	11,6
Pozostałe zobowiązania	241,5	195,7	152,0	146,4	166,4
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 061,5	1 150,9	1 015,1	903,5	842,1
Zobowiązania razem	3 708,2	3 809,9	2 667,7	2 652,2	2 556,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 667,0	7 020,3	5 982,3	5 741,1	5 557,6

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2020

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

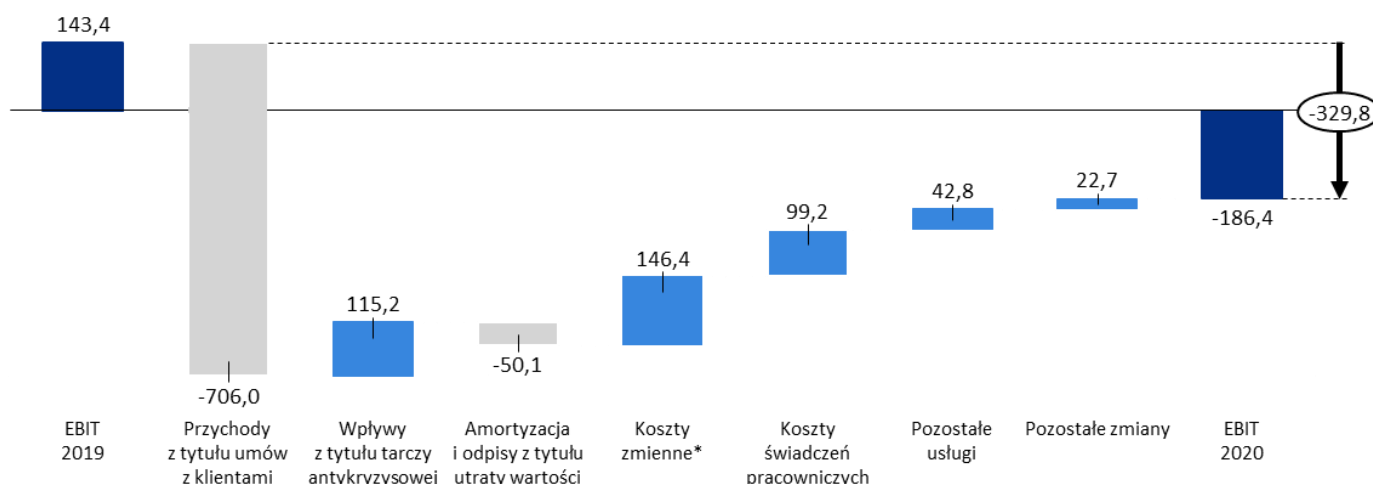
Źródło: Opracowanie własne.

5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.3.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2020 r. wynik EBIT wyniósł -186,4 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 329,8 mln zł.

Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2019 r. zostały opisane poniżej:

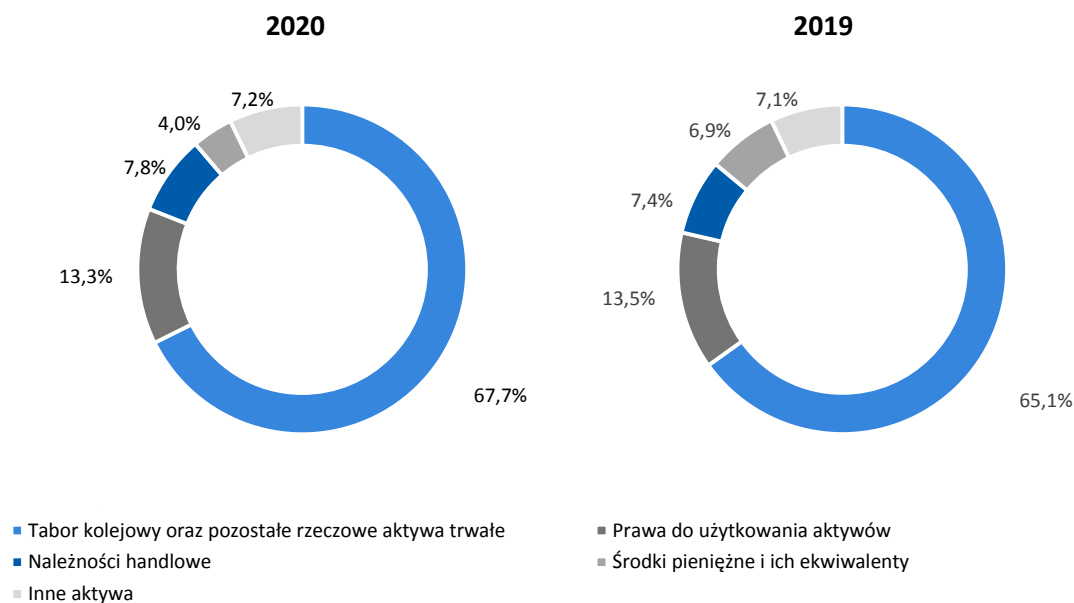
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych oraz przychodów ze spedycji) był bezpośrednim rezultatem zmniejszenia się poziomu przewozów (spadek pracy przewozowej o 12,0%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- w ramach tarczy antykryzysowej pozyskano środki na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników w ramach Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w łącznej wysokości 115,2 mln zł (klasyfikowane jako pozostałe przychody operacyjne);
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości w związku z wysokimi nakładami inwestycyjnymi (w tym inwestycji taborowych) w 2019 r. oraz aktualizacją wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31.12.2019 r.;
- zmniejszenie kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 12,7% jako rezultat spadku pracy przewozowej o 12,0%;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych w związku ze spadkiem zatrudnienia oraz czasowym obniżeniem wymiaru czasu pracy w PKP CARGO S.A., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Powyższe działania spowodowały spadek o 1 378 etatów r/r. Szczegółowe informacje dot. obniżenia wymiaru etatu zaprezentowano w rozdziale **8.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy**, natomiast szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek pozycji pozostałych usług o 42,8 mln zł na skutek zmniejszenia kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 24,7 mln zł (m.in. spadek kosztów krótkoterminowego najmu wagonów z uwagi na spadek pracy przewozowej) oraz spadek kosztów usług rekultywacyjnych o 15,4 mln zł w związku ze spadkiem działalności z tego tytułu.

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

AKTYWA

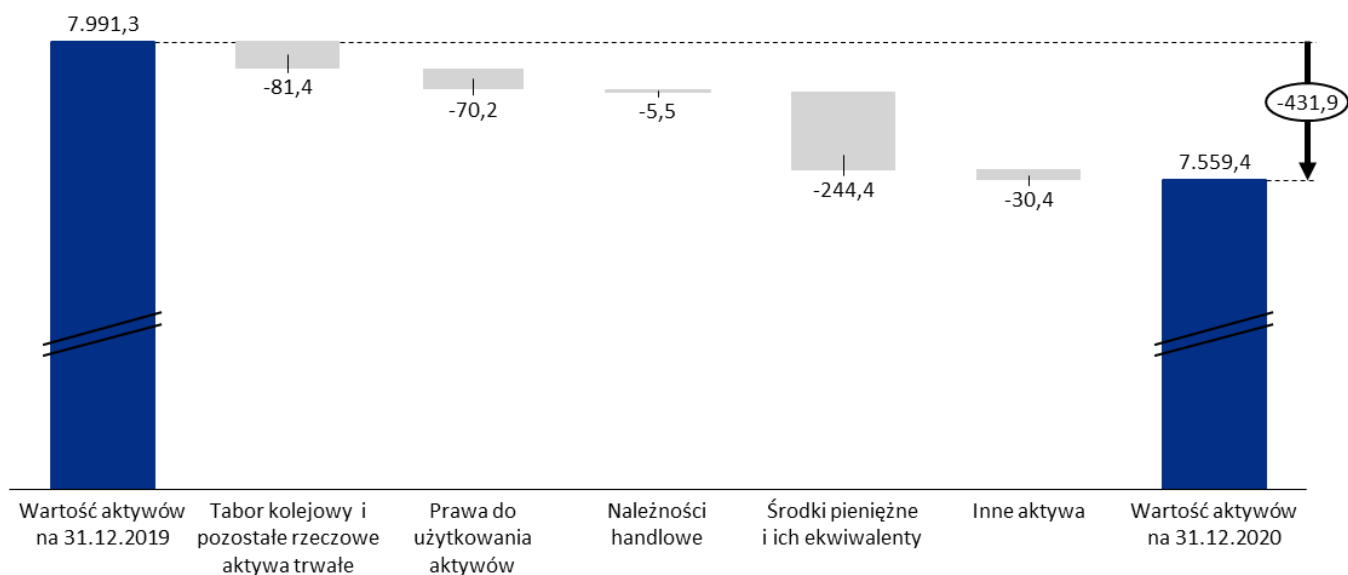
Największy udział w aktywach Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2020 r. miały: tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe. Powyższe pozycje odpowiadały łącznie za 67,7% sumy aktywów wobec 65,1% na dzień 31.12.2019 r. Spośród aktywów obrotowych, największy udział w stosunku do całości aktywów na dzień 31.12.2020 r. miały należności handlowe, które stanowiły 7,8% całości aktywów.

Rysunek 26 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

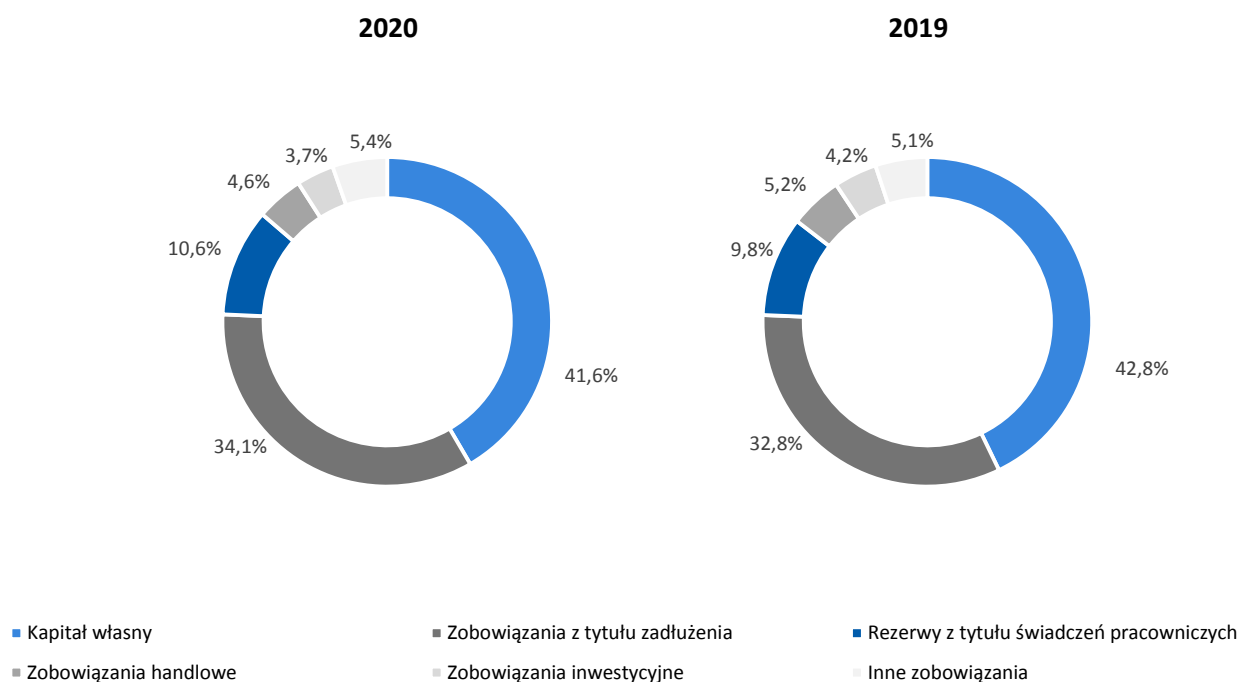
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.12.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych był głównie efektem podjętych decyzji o sprzedaży i likwidacji części składników taboru zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej;
- spadek praw do użytkowania aktywów jako rezultat wyższego kosztu amortyzacji MSSF 16 nad nakładami inwestycyjnymi MSSF 16;
- spadek wartości należności handlowych głównie z uwagi na zmniejszenie przychodów z działalności operacyjnej (niższy wolumen przewozów);
- spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów m.in. w wyniku nabycia niefinansowych aktywów trwałych za 719,0 mln zł, przy jednoczesnym wygenerowaniu 553,1 mln zł środków pieniężnych z działalności operacyjnej. Ponadto wygenerowano ujemne saldo środków pieniężnych z działalności finansowej na poziomie 145,9 mln zł, m.in. z uwagi na wydatki poniesione z tytułu spłaty kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 502,7 mln zł przy wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 285,7 mln zł i otrzymanych dotacji w wysokości 74,7 mln zł;
- spadek wartości innych aktywów głównie na skutek zmniejszenia należności z tytułu podatku dochodowego o 48,5 mln zł na skutek zwrotu przez Urząd Skarbowy zaliczek podatku dochodowego od osób prawnych dotyczącego Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2019 r. oraz spadku rozrachunków z tytułu podatku VAT o 32,9 mln zł, przy jednoczesnym wzroście aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego o 64,1 mln zł wynikającego głównie z bieżącej straty podatkowej, oraz zmiany różnic przejściowych dotyczących pozycji niefinansowych aktywów trwałych

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

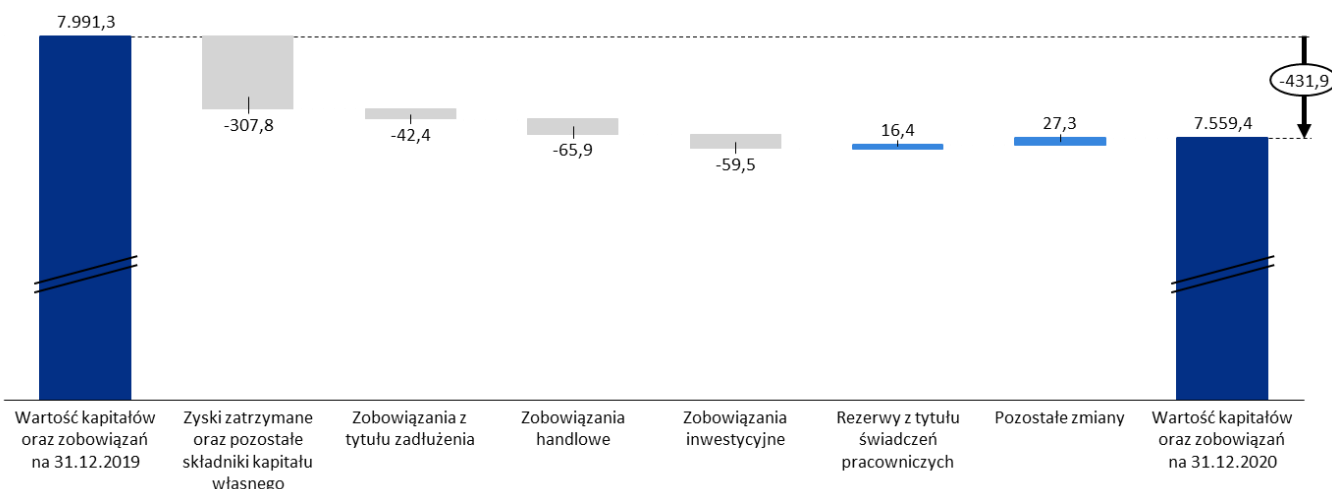
Największy udział w pasywach Grupy PKP CARGO miał kapitał własny, który na dzień 31.12.2020 r. odpowiadał 41,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań w stosunku do 42,8% na dzień 31.12.2019 r. Całkowite zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań względem 32,8% na 31.12.2019 r.

Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

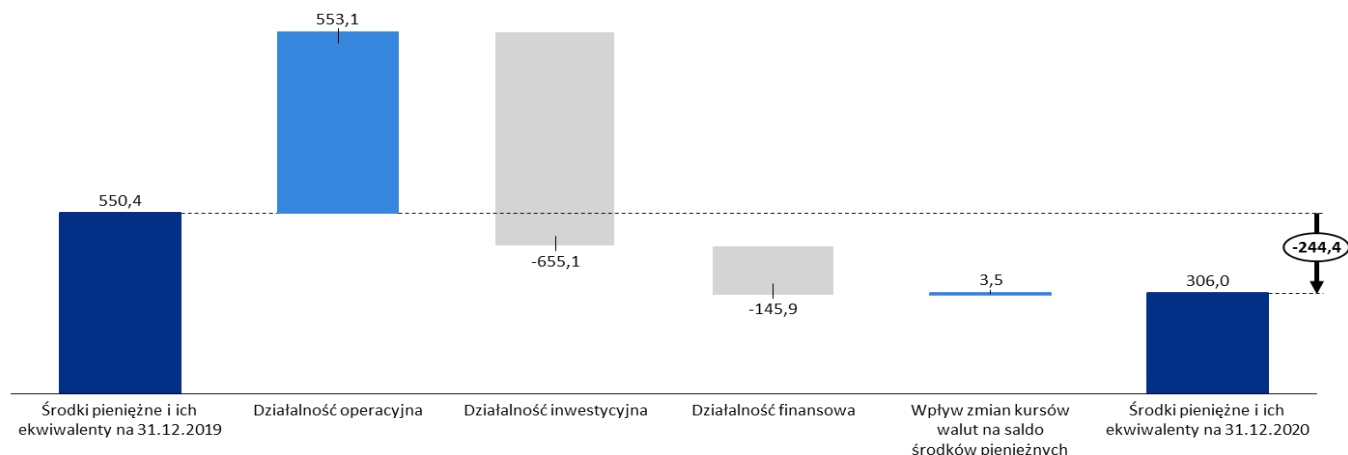
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.12.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości zysków zatrzymanych oraz pozostałych składników kapitału własnego w wyniku osiągnięcia przez Grupę PKP CARGO ujemnego wyniku finansowego w 2020 r., strat aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych (na skutek wzrostu rezerw pracowniczych) oraz ujemnej wyceny instrumentów zabezpieczających;
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia głównie w wyniku spłaty leasingów, przy jednoczesnym wzroście zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek będącym przede wszystkim efektem ujemnej wyceny bilansowej spowodowanej wzrostem kursów walutowych;
- spadek zobowiązań handlowych głównie w wyniku zmniejszenia kosztów działalności operacyjnej (mniejszy wolumen przewozów) oraz spadku zobowiązań w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o w wyniku spadku ilości napraw wagonów i lokomotyw;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych głównie w związku ze zmniejszeniem zobowiązań z tytułu zakupu taboru kolejowego w wysokości 43,5 mln zł oraz spadkiem pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 12,9 mln zł (głównie spadek zobowiązań dotyczących obszaru IT oraz maszyn i urządzeń niezwiązanych bezpośrednio z procesem przewozowym);
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie w związku ze spadkiem stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania rezerw na odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych dla emerytów i rencistów (rezerwy na ZFŚS), co przełożyło się na zwiększenie rezerw długoterminowych.
- wzrost wartości grupy pozostałych zmian wynikał m.in. ze wzrostu różnic kursowych z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych o 27,3 mln zł

5.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2020 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2019 r. spadła o 244,4 mln zł.

Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 266,9 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 766,6 mln zł. Ponadto zanotowano zwiększone przepływy z działalności operacyjnej w związku ze zwrotem przez Urząd Skarbowy zaliczek podatku dochodowego od osób prawnych dotyczącego Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2019 r.
- przepływy z działalności inwestycyjnej wynikają głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 719,0 mln zł, przy wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 60,3 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 502,7 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 285,7 mln zł oraz otrzymaniu dotacji w wysokości 74,7 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 – 2020

Tabela 23 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2016 – 2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016	Zmiana	Tempo zmian
						2020 - 2019	2020 - 2019
Marża EBITDA ¹	13,7%	17,7%	17,3%	14,8%	11,1%	-4,0 p.p.	-22,5%
Marża wyniku netto ²	-5,3%	0,7%	3,5%	1,7%	-3,0%	-6,0 p.p.	-
ROA ³	-3,0%	0,5%	2,7%	1,2%	-2,1%	-3,5 p.p.	-
ROE ⁴	-7,1%	1,1%	5,2%	2,5%	-4,1%	-8,2 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	216,8	222,3	250,1	244,7	238,4	-5,5	-2,5%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 434,0	1 447,0	1 463,0	1 460,0	1 436,0	-13,0	-0,9%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,2	14,6	15,8	15,2	14,8	-0,4	-2,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 061,5	1 135,8	1 342,3	1 332,2	1 216,7	-74,3	-6,5%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
6. Obliczony jako iloraz brutotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczona jako iloraz pojazdgodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

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

- kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale **5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**,
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą również wynika ze spadku przewozów masowych, zmiany struktury przewożonych towarów, przy jednoczesnym wysokim poziomie zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw z przyczyn opisanych powyżej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej.

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 24 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2016 – 2020

	w mln PLN				
	2020	2019	2018	2017	2016
Przychody z tytułu umów z klientami	4 075,6	4 781,6	5 183,0	4 689,1	4 372,0
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-492,7	-583,8	-615,1	-544,8	-514,5
Usługi dostępu do infrastruktury	-517,3	-572,6	-732,0	-717,6	-668,6
Usługi transportowe	-340,5	-363,3	-463,1	-450,6	-431,7
Pozostałe usługi	-365,8	-408,6	-529,6	-450,6	-472,8
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 638,1	-1 737,3	-1 651,4	-1 510,3	-1 442,3
Pozostałe koszty	-264,6	-292,8	-298,9	-297,3	-274,3
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	123,6	36,7	14,1	-17,6	-78,3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	580,2	859,9	907,0	700,3	489,5
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-766,6	-716,5	-629,4	-546,9	-621,6
Zysk (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	-186,4	143,4	277,6	153,4	-132,1
Przychody i koszty finansowe	-82,2	-71,6	-42,0	-37,7	-22,3
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	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	-266,9	73,5	243,8	116,5	-150,9
Podatek dochodowy	42,6	-37,5	-59,9	-34,8	17,1
ZYSK (STRATA) NETTO	-224,3	36,0	183,9	81,7	-133,8
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	-50,8	9,9	-23,4	27,9	-3,9
Podatek dochodowy	9,7	-1,9	4,4	-5,3	0,7
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	27,3	1,7	16,5	-0,6	28,5
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-13,8	9,7	-2,5	22,0	25,3
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-50,2	-52,2	-13,2	-36,9	21,5
Podatek dochodowy	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	-41,4	-41,5	-10,7	-29,9	17,4
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-55,2	-31,8	-13,2	-7,9	42,7
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	-279,5	4,2	170,7	73,8	-91,1
Zysk (strata) netto przypadający:					
Zysk (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	-224,3	36,0	183,9	81,7	-133,8
Udziałom niedającym kontroli			-	-	-
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	-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
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	-5,01	0,80	4,11	1,82	-2,99

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2020

	w mln PLN				
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
AKTYWA					
Tabor kolejowy	4 245,0	4 329,6	3 997,0	3 750,4	3 734,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	875,6	872,4	949,9	937,6	966,0
Prawa do użytkowania aktywów	1 008,6	1 078,8	-	-	-
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	42,0	40,4	47,3	53,6	58,2
Należności handlowe	3,0	3,0	0,7	1,8	2,2
Należności leasingowe	10,3	10,9	-	-	-
Pozostałe aktywa	35,1	55,0	56,7	70,4	91,7
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	177,8	113,7	135,6	137,7	111,5
Aktywa trwałe razem	6 397,4	6 503,8	5 187,2	4 951,5	4 964,2
Zapasy	165,8	161,0	161,7	148,5	121,2
Należności handlowe	585,8	591,3	684,6	687,0	613,8
Należności leasingowe	0,7	0,7	-	-	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	2,9	51,4	3,0	0,1	2,8
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	-	201,1	253,8	-
Pozostałe aktywa	88,1	132,7	121,4	88,0	54,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	306,0	550,4	447,3	516,8	755,9
Aktywa obrotowe razem	1 149,3	1 487,5	1 619,1	1 694,2	1 547,9
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,7	-	-	-	-
AKTYWA RAZEM	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
Kapitał zapasowy	782,4	781,4	628,2	619,3	618,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-160,2	-77,7	-44,2	-1,6	5,7
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	104,8	77,5	75,8	59,9	60,5
Zyski zatrzymane	177,5	402,8	584,4	400,3	319,2
Kapitał własny razem	3 143,8	3 423,3	3 483,5	3 317,2	3 243,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 101,8	2 201,4	1 156,5	1 403,7	1 414,5
Zobowiązania handlowe	1,5	2,7	0,5	1,3	1,3
Zobowiązania inwestycyjne	145,5	157,0	109,8	-	0,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	684,3	657,1	591,5	575,7	542,1
Pozostałe rezerwy	5,7	5,4	20,5	22,5	26,4
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	90,7	92,3	88,5	107,4	106,7
Pozostałe zobowiązania	-	-	1,8	0,3	1,0
Zobowiązania długoterminowe razem	3 029,5	3 115,9	1 969,1	2 110,9	2 092,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	478,5	421,3	270,5	297,7	376,0
Zobowiązania handlowe	347,5	412,2	499,4	445,9	376,0
Zobowiązania inwestycyjne	133,5	181,5	177,6	79,1	45,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	116,3	127,1	115,5	108,5	103,5
Pozostałe rezerwy	24,1	45,6	56,9	59,7	25,0
Pozostałe zobowiązania	286,2	264,4	233,8	226,7	249,8
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 386,1	1 452,1	1 353,7	1 217,6	1 176,1
Zobowiązania razem	4 415,6	4 568,0	3 322,8	3 328,5	3 268,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 559,4	7 991,3	6 806,3	6 645,7	6 512,1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 26 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2016 - 2020

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

Źródło: Opracowanie własne.

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-P5⁹² 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 2020 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowych lokomotyw oraz wagonów i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru.

Najnowocześniejsza część naszej floty liczy 21 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym), które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania (co pozwala na oszczędność energii elektrycznej). Spośród nich, 20 pojazdów to lokomotywy nowe, zakupione w ciągu ostatnich 3 lat. Spółka posiada również 3 nowoczesne sześciosiłowe lokomotywy elektryczne Dragon (ET25) oraz 7 szt. lokomotyw Dragon 2 (ET26), w tym 7 lokomotyw wyposażonych jest w spalinowy moduł dojazdowy. W posiadanym parku wagonów aż 3 376 szt. to platformy intermodalne (z czego w 2020 r. zakupiono 400 szt.). W następnych latach planowany jest dalszy zakup takich platform.

Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw - w ciągu 12 miesięcy 2020 r. wykonano 7 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii ET41, 10 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) oraz 6 szt. napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw ST44.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2016-2020.

Tabela 27 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji

Wyszczególnienie	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	Zmiana 2020-2019
lokomotywy spalinowe	1 103	1 261	1 286	1 272	1 398	-158
w tym PKP CARGO S.A.	912	1 065	1 077	1 076	1 200	-153
lokomotywy elektryczne	968	1 079	1 066	1 062	1 173	-111
w tym PKP CARGO S.A.	949	1 059	1 049	1 048	1 161	-110
Razem	2 071	2 340	2 352	2 334	2 571	-269
w tym PKP CARGO S.A.	1 861	2 124	2 126	2 124	2 361	-263

Źródło: Opracowanie własne

⁹² P1 – planowe czynności sprawdzające wykonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zakończeniu kursu, zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne, ocena głównych podzespołów i układów pojazdu

P2 – planowe czynności sprawdzające wykonywane bez demontażu podzespołów w przerwach w eksploatacji pojazdu

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 28 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów

Wyszczególnienie	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	Zmiana 2020-2019
Wagony posiadane na własność i w leasingu	58 453	62 330	64 151	64 760	65 686	-3 877
w tym PKP CARGO S.A.	53 619	57 272	59 127	60 268	60 954	-3 653

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 2016 – 2020.

Tabela 29 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	Zmiana 2020-2019
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 415	1 449	1 479	1 573	1 584	-34
w tym PKP CARGO S.A.	520	517	536	566	578	3
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	693 213	723 962	738 392	749 492	781 998	-30 749
w tym PKP CARGO S.A.	535 910	539 554	542 337	564 091	585 690	-3 644

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zakończenie przez spółkę z Grupy PKP CARGO International najmu w Pradze i Havířovie nieruchomości o łącznej powierzchni 19 860 m² oraz sprzedaż budynku w Rychvaldzie (-6 155 m²).

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 2020 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

W dniu 7 maja 2020 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do maksymalnej kwoty 200 mln EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża) z tym zastrzeżeniem, że uruchomienie kwoty kredytu na podstawie umowy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym powyżej 60 mln EUR wymaga uzyskania zgody Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego.

W dniu 20 maja 2020 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln PLN zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24.05.2021 r.

W dniu 25 czerwca 2020 r. Spółka z Grupy PKP CARGO zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. do maksymalnej kwoty 10 mln PLN (WIBOR + marża) z 12 miesięcznym okresem dostępności.

W dniu 18 września 2020 r. Spółka z Grupy PKP CARGO zawarła Umowę o kredyt inwestycyjny z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. do maksymalnej kwoty 10 mln PLN (WIBOR + marża) z okresem dostępności do 31.05.2021 r.

5.5.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2020 r. Jednostka dominująca nie udzielała pożyczek, jednocześnie jednostki od niej zależne również 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 2020 r. PKP CARGO S.A. posiadała dwie umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 200 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane 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 2020 r. Spółka zawarła umowy o limity na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami.

W 2020 r. spółki z Grupy posiadały pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

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 2020 r. zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.5.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

Jak szerzej opisano w **Nocie 4.1 JSF** oraz **Nocie 4.1 SSF**, w związku z przekroczeniem wskaźników zadłużenia netto/EBITDA Jednostka dominująca uzyskała od kredytodawców jednorazowe zwolnienie z obowiązku spełnienia wymogu dotyczącego utrzymania tych wskaźników na umownym poziomie. Poza tym faktem, na dzień 31.12.2020 r. nie wystąpiły inne zdarzenia powodujące istotne pogorszenie sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO. 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 zapewnienia niezagrażonej kontynuacji działalności Grupy PKP CARGO.

Sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO jest stabilna. Grupa PKP CARGO posiada zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

5.6. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

5.6.1 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych - Polska i Czechy są ważnymi podmiotami europejskiej i globalnej wymiany handlowej oraz międzynarodowego łańcucha dostaw.⁹³ W rezultacie, na sytuację gospodarczą panującą w Polsce i Czechach wpływ mają nie tylko czynniki krajowe, ale także panująca w otoczeniu makroekonomicznym koniunktura (zwłaszcza dla pozostałych krajów UE, z którymi powiązania ekonomiczne są najsilniejsze). Poprawa bądź pogorszenie koniunktury gospodarczej mają tym samym bezpośredni wpływ na potencjalny wolumen dostępnych do przewozu na terytorium Polski i Czech ładunków, a zatem także na wyniki operacyjne i przychody spółek należących do Grupy PKP CARGO.

W 2020 r. światowa gospodarka odnotowała bezprecedensowy spadek PKB, związany z wybuchem pandemii COVID-19 i gospodarczymi skutkami wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej. Zgodnie z aktualnymi szacunkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW), w 2020 r. globalny PKB skurczył się o -3,5% r/r (rewizja o +0,9 p.p. względem poprzedniej projekcji, wynikająca m.in. z wyraźnie lepszych danych napływających z gospodarek w II połowie 2020 r.), w tym w przypadku gospodarek rozwiniętych spadł o 4,9% r/r, a gospodarek rozwijających się zmniejszył się o 2,4% r/r. Jednocześnie - zdaniem ekonomistów MFW - w nadchodzących kwartałach można oczekiwać stopniowego ożywienia gospodarczego w gospodarce światowej, ze średnioroczną dynamiką PKB na poziomie 5,5% w 2021 r. i 4,2% w 2022 r. W ocenie analityków MFW, skala ożywienia będzie jednak wyraźnie różnić się pomiędzy poszczególnymi krajami, a tempo wzrostu PKB dla gospodarek rozwiniętych (4,3% r/r w 2021 r. i 3,1% r/r w 2022 r.) będzie zauważalnie słabsze niż dla gospodarek rozwijających się (6,3% r/r w 2021 r. i 5,0% r/r w 2022 r.). Ekonomiści MFW podkreślają, że w przypadku bardzo wielu gospodarek poziom produkcji (PKB) na koniec 2022 r. będzie wciąż wyraźnie niższy niż w 2019 r. (tj. z okresu sprzed pandemii COVID-19).⁹⁴

Jednocześnie - w ocenie analityków instytucji zagranicznych (MFW) i krajowych (NBP) - bilans ryzyk dla powyższych scenariuszy wzrostu pozostaje wyraźnie negatywny, a kluczowym determinantem przyszłej ścieżki PKB będzie ostateczna skala oddziaływania różnorodnych zjawisk, powiązanych z dotychczasowymi skutkami globalnej pandemii COVID-19 i jej dalszym przebiegiem, w tym m.in.

- utrzymująca się wysoka liczba zakażeń bądź silniejszy nawrót pandemii w poszczególnych gospodarkach, warunkująca wydłużenie bądź zaostrzenie wprowadzonych obostrzeń aktywności ekonomicznej oraz społecznej⁹⁵;
- wolniejsze od zakładanego tempo szczepień oraz ich nierównomierna dystrybucja, m.in. pomiędzy kraje rozwijające się a rozwinięte (przekładająca się na wolniejsze znoszenie obostrzeń w ujęciu globalnym)⁹⁶;
- pojawienie się nowych, przynajmniej częściowo odpornych na działanie opracowanych szczepionek szczepów wirusa COVID-19⁹⁷;
- problemy natury podażowej (absencje pracowników, zaburzenia łańcuchów dostaw) przekładające się na spadek produktywności oraz wzrost kosztów działalności przedsiębiorstw⁹⁸;
- utrzymująca się w gospodarce wysoka niepewność, wpływająca m.in. na poziom inwestycji oraz nastroje konsumentów (odłożenie w czasie finansowania zakupów dóbr trwałych)⁹⁹;
- trwałe zmiany zachowań ekonomicznych ludności (zgodnie z zasadą ograniczania kontaktów i dystansu społecznego), skutkujące przemodelowaniem popytu na niektóre dobra i usługi¹⁰⁰;
- wzrost tendencji autarkicznych (spadek tempa globalizacji), nasilenie konfliktów handlowych pomiędzy USA, Unią Europejską czy Chinami¹⁰¹;
- ewentualne pogorszenie nastrojów i podwyższona zmienność na rynkach finansowych, spadek apetytu na ryzyko i powiązany z nim m.in. odpływ kapitału z krajów *emerging markets* (zacieśnienie warunków finansowych i wzrost

⁹³ Polski Fundusz Rozwoju, Bank Societe Generale

⁹⁴ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁵ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁶ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁷ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁸ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁰⁰ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁰¹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

kosztów obsługi długu publicznego), co z utrudnionym dostępem do finansowania i ogółem słabszym popytem może prowadzić do powstania nierównowag makroekonomicznych w przypadku wielu gospodarek rozwijających się¹⁰².

W wariacie negatywnym, materializacja choć części powyższych ryzyk może doprowadzić do trwałego ograniczenia potencjału wytwórczego gospodarki światowej, w tym także gospodarek Polski i Czech – wpłynąć na spadek inwestycji przedsiębiorstw, permanentny wzrost stopy bezrobocia, obniżenie aktywności zawodowej czy obniżenie tempa wzrostu produktywności w perspektywie nadchodzących kwartałów i lat.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Największy udział w całkowitym wolumenie przewozów Grupy PKP CARGO mają ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa i inne materiały budowlane, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne czy też paliwa ciekłe. W konsekwencji, koniunktura panująca w gałęziach gospodarki będących głównymi odbiorcami powyższych surowców (m.in. energetyce, budownictwie czy sektorze hutniczym) wpływa bezpośrednio na popyt na usługi transportowe, a w rezultacie na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO.

Spowodowana przez pandemię COVID-19 recesja gospodarcza odcisnęła piętno na sektorze przemysłowym. W wartościach bezwzględnych poziom produkcji przemysłowej w Polsce spadł początkowo do najniższego poziomu od 2013 r., a następnie sektor zaczął stopniowo odrabiać straty, osiągając pod koniec 2020 r. wolumen produkcji sprzed pandemii¹⁰³. Dalszy rozwój sytuacji epidemiologicznej, a także dynamika powrotu polskiej i czeskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu będą w rezultacie kluczowymi determinantami tempa wzrostu produkcji przemysłowej i - pośrednio - skali przewozów Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów.

Oprócz czynników związanych bezpośrednio z ekonomicznymi konsekwencjami pandemii COVID-19 (m.in. trwałych przetarasowań w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej czy też zmian popytu na wyroby przemysłowe w kraju i zagranicą), istotnymi czynnikami ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO w horyzoncie kolejnych kwartałów są m.in.:

- oczekiwany spadek zużycia węgla energetycznego jako surowca energetycznego w Polsce i Czechach, przy czym wpływ pandemii COVID-19 może jeszcze przyspieszyć tempo spadku udziałów tego surowca w miksie energetycznym. Zmniejszenie skali wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce będzie wynikało zarówno z czynników podażowych (postępujący spadek rentowności wydobycia w kopalniach w Polsce, oraz ich planowane zamknięcie w Czechach), jak i popytowych (rosnące znaczenie innych nośników energii w ślad za implementacją założeń polityki klimatycznej UE, spadająca konkurencyjność cenowa produkcji energii z węgla – wysokie opłaty za emisję CO₂, czy też ogólny wzrost efektywności energetycznej).¹⁰⁴ Przyjęcie w lutym 2021 r. przez Radę Ministrów dokumentu „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.” (PEP) zakłada stopniowe zmniejszanie zużycie węgla kamiennego w polskiej gospodarce w horyzoncie nadchodzących lat, przy czym podkreślono, że ma się to stać w sposób uwzględniający sprawiedliwą transformację i poszanowanie interesów wszystkich zainteresowanych podmiotów. Zgodnie z postanowieniami PEP, w 2030 r. udział OZE w końcowym zużyciu energii brutto ma wynieść minimum 23%, planowany jest również dalszy rozwój energetyki wiatrowej oraz – po 2030 r. – uruchomienie w Polsce elektrowni jądrowej.
- konsumpcja węgla spadnie zarówno w energetyce, ciepłownictwie, jak i przemyśle w perspektywie nadchodzących lat. Ministerstwo Klimatu i Środowiska poinformowało także o planowanym wyłączeniu w Polsce ok. 70% bloków węglowych w ciągu najbliższych 20 lat. W dniu 1 stycznia 2021 r. odłączono już od sieci stare bloki węglowe o łącznej mocy 1 645 MW (w grupie Tauron oraz w grupach PGE i ZE PAK). Do końca 2023 r. w grupie PGE mają zostać wyłączone bloki o łącznej mocy 900 MW (z czego 450 MW już w sierpniu 2021 r.).¹⁰⁵ Równocześnie podpisane porozumienie górników z rządem w sprawie zasad i tempa transformacji górnictwa zakłada możliwość zmniejszenia wydobycia w 2021 r. o ok. 2 mln ton r/r¹⁰⁶. Jednocześnie należy podkreślić, że dotychczas realne tempo spadku wydobycia oraz zapotrzebowania na węgiel regularnie okazywało się większe od wszystkich przyjmowanych uprzednio planów transformacji.

¹⁰² Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁰³ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰⁴ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Portal WysokieNapiecie.pl

¹⁰⁵ Wirtualny Nowy Przemysł

¹⁰⁶ portal wysokienapiecie.pl

- plan likwidacji górnictwa węgla kamiennego w Czechach zakłada, że wydobycie węgla kamiennego (głównie koksowego) 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 kopalni (Polska jest wiodącym eksporterem koksu i węgla koksowego do krajów UE). We wrześniu 2020 r. koks został ponownie uznany przez UE za jeden z surowców strategicznych, a ożywienie gospodarcze w okresie po pandemii powinno sprzyjać popytowi na ten surowiec niezbędny do produkcji stali. W konsekwencji, przyszła sytuacja w Czechach stwarza perspektywy dla JSW (największego producenta węgla koksowego w UE z produkcją roczną ok. 11 mln ton) i Polskiej Grupy Górniczej (np. kopalnie Bielszowice i Halemba, w których węgiel koksowy stanowi ok. 40% całkowitego wydobycia surowców), a bilans ryzyk wydaje się zrównoważony.¹⁰⁷
- mocny wpływ pandemii na wyniki sektora hutniczego, którego rozwój zależeć będzie w znacznej mierze od panującej sytuacji epidemiologicznej na świecie. Ewentualna kolejna fala pandemii może skutkować dalszym relatywnie niskim popytem na wyroby sektora hutniczego, a w rezultacie także na surowce wykorzystywane w procesie produkcji (rudy żelaza oraz koksu). Stalochłonne sektory przemysłu (produkcja automotive, produkcja maszyn) zostały jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 gałęzi gospodarki.¹⁰⁸ Wprowadzenie dodatkowych opłat w ramach rynku mocy i podwyżki na rynku towarowym energii od 2021 r., które stały się jedną z przyczyn zamknięcia na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty (wielki piec hutniczy i stalownia) również niekorzystnie przełoży się na konkurencyjność branży stalowej w kraju. Dodatkowo, w obliczu czynników, które już wcześniej niekorzystnie wpływały na konkurencyjność polskiego i europejskiego hutnictwa (wysokie opłaty za emisję CO₂ czy rosnący import stali i wyrobów stalowych spoza UE)¹⁰⁹, w horyzoncie nadchodzących kwartałów zapotrzebowanie na wyroby hutnicze pozostaje niepewne.
- w perspektywie nadchodzących kwartałów oddanie do eksploatacji nowych odcinków rurociągów (Boronów-Trzebinia oraz drugiej nitki Gdańsk - Płock) oraz dążenie do mniejszej emisyjności gospodarki (w tym pojazdów silnikowych), zmniejszające popyt na przewozy paliw ciekłych¹¹⁰;
- duża zależność sektora chemicznego oraz popytu na paliwa płynne od zmian koniunktury gospodarczej w Polsce (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);
- wzrost tendencji autarkicznych i potencjalne długofalowe obniżenie dynamiki globalnej wymiany handlowej, co pośrednio wpłynęłoby również m.in. na niższe przeładunki kontenerów w portach morskich i prawdopodobny spadek popytu na przewozy kontenerów;
- negatywny wpływ spowolnienia inwestycyjnego w samorządach (obciążonych kosztami walki z pandemią) na rynek budowlany oraz negatywny wpływ czynników atmosferycznych na wyniki segmentu budowlanego w I kwartale 2021 r. (stosunkowo ostrej zimy na tle lat ubiegłych);
- negatywny wpływ na rynek cementu ma sytuacja rosnącego importu z wschodniej granicy. W 2020 r. import cementu z Białorusi, Ukrainy i Turcji (tj. krajów, które nie ponoszą kosztu zakupu uprawnień do emisji CO₂) wyniósł ok. 0,5 mln ton - w tym import z Białorusi praktycznie się podwoił z poziomu 247 tys. ton w 2019 r. do 414 tys. ton po 11 miesiącach 2020 r. W 2021 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;¹¹¹
- zaostrzająca się konkurencja na rynku przewozów intermodalnych.¹¹²

W celu przeciwdziałania powyższym ryzykom Grupa PKP CARGO podejmuje działania pozwalające na dynamiczne reagowanie na zmieniającą się sytuację rynkową i panujące 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).

¹⁰⁷ Wirtualny Nowy Przemysł

¹⁰⁸ Portal moto.rp.pl

¹⁰⁹ Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

¹¹⁰ Portal WNP.pl, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl

¹¹¹ Stowarzyszenie producentów cementu

¹¹² Urząd Transportu Kolejowego

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Zgodnie z danymi UTK, w 2020 r. na polskim rynku kolejowym realizowały przewozy 84 podmioty posiadające licencję prezesa UTK i oferujące na jej podstawie usługi transportu towarów. Zaliczały 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 (z 53 w 2012 r. do 84 w 2020 r.) towarzyszyła jednocześnie coraz mniejsza koncentracja udziałów. W samym II kwartale 2020 r. na rynku kolejowych przewozów towarowych pojawiło się aż 10 nowych podmiotów realizujących swoje przewozy.¹¹³

Pomimo silnego spadku r/r przewozów dla rynku ogółem w 2020 r. (do czego przyczyniła się m.in. spowodowana pandemią COVID-19 recesja gospodarcza), część operatorów odnotowała ich zwiększenie r/r. Dotyczyło to przede wszystkim - zbiorczo - najmniejszych spółek (o jednostkowym udziale w rynku nieprzekraczającym 0,5%), które cechuje wysoka elastyczność prowadzonej działalności, a także relatywnie niski poziom kosztów stałych. Widać również tendencję wyraźnego zwiększania się roli spółek, które funkcjonują na rynku przewozów kolejowych od niedawna. Sytuacja ta ma związek z aktualnie łatwiejszym dostępem do lokomotyw i wagonów na rynku kolejowym (z uwagi na większą liczbę firm wypożyczających tabor), coraz częstszym pojawianiem się na rynku podmiotów działających tylko w obrębie określonego obszaru geograficznego, oraz dążeniem do maksymalnego skracania łańcucha dostaw (szczególnie dotyczy to operatorów terminali intermodalnych). Popularne stało się również, szczególnie wśród producentów kruszyw czy firm realizujących inwestycje infrastrukturalne, powoływanie spółek kolejowych w celu realizacji transportu kolejowego jako działalności pomocniczej do głównej działalności przedsiębiorstwa.¹¹⁴

W trudnym 2020 r. na kurczącym się rynku bardzo dobrze radziły sobie szczególnie spółki realizujące oraz poszerzające skalę działalności w segmencie intermodalnym. Potwierdzają to dane o wynikach przewozowych kolejowego transportu intermodalnego w 2020 r., gdzie w trakcie 9 miesięcy 2020 r. (brak jeszcze danych za IV kwartał 2020 r.) usługi te realizowało już 21 operatorów (z czego aż 14 przekroczyło próg 0,5% udziału w tym rynku pod względem przewiezionej masy towarowej). Udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych systematycznie rośnie, a w 2020 r. będzie najwyższy w historii i wyniesie 10-11% w zakresie masy towarowej oraz ok. 14% w zakresie pracy przewozowej.¹¹⁵

Wzrost przewozów r/r odnotowało również większość spółek wyspecjalizowanych w obsłudze własnej grupy kapitałowej - będących podmiotami zależnymi dużej grupy kapitałowej i koncentrującymi działalność na obsłudze transportowej kierowanych przez spółkę-matkę potoków ładunków.¹¹⁶

Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą 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. W 2020 r. w związku z panującym kryzysem gospodarczym spowodowanym pandemią i kurczącym się rynku kolejowych przewozów towarowych operatorzy podejmowali działania w celu przetrwania trudnego okresu. Szczególnie na rynku przewozów intermodalnych dało się zauważyć rozwijanie przez operatorów nowych połączeń w ramach korytarzy transportowych oraz Nowego Jedwabnego Szlaku (duży wzrost przewozów dla niektórych relacji).

Głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim 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), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo), Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw) 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).¹¹⁷

¹¹³ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁴ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁵ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹¹⁷ SŻDC

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.



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

W chwili obecnej PKP S.A. wdraża Krajowy Program Kolejowy, który ma na celu m.in. zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych koleją. Nowe inwestycje pozwolą na podniesienie prędkości i przepustowości na szlakach, poprawę dostępu kolejowego do portów morskich oraz umożliwią rozwój transportu towarów. Prace obejmą modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Powyższe prace mogą spowodować czasowe opóźnienia w dostawie towarów do kontrahentów PKP CARGO S.A.

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. W 2019 r. transport przy wykorzystaniu ciężarówek odpowiadał za ponad 85% całkowitego przewiezionego wolumenu towarów w Polsce i za ponad 80% w Czechach, a dodatkowo w obydwu przypadkach udział transportu drogowego w tym okresie zwiększył się (głównie kosztem kolei). Obserwowane w 2020 r. tendencje rynkowe wskazują na utrzymanie, a nawet pogłębienie niekorzystnych dla transportu kolejowego trendów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.¹¹⁸

Wzrost relatywnego znaczenia drogowego transportu towarów jest skutkiem istniejących przewag konkurencyjnych względem alternatywnych gałęzi transportu, do których zaliczają się m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia i koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności;
- utrzymujące się w ostatnich latach na umiarkowanych poziomach ceny ropy naftowej (cena paliwa jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego);
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczny rozwój dróg wysokiej jakości (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach;
- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (siatka dróg, w ramach której obowiązują systemy poboru opłat ViaToll i Premid jest relatywnie mała względem rozmiaru całej sieci drogowej);
- możliwość płynnego dostosowania wolumenu przewozu, a tym samym obsługi zarówno krótko-, jak i długodystansowych relacji (transport drogowy pozostaje rentowny już przy relatywnie małym wolumenie transportowanych towarów – z uwagi na niskie koszty stałe). W konsekwencji, opłacalny może być również przewóz na krótkie dystanse, co jest biznesowo nieosiągalne dla innych gałęzi transportu;
- znacząco wyższą w porównaniu do transportu kolejowego średnią prędkość transportu towarów i możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door (bez konieczności przeładunku w terminalu czy na bocznicy).

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). Jednocześnie 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).

¹¹⁸ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

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

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 renegocjacji – 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 zaostrzonej 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. Ponadto, część dużych klientów decyduje się również na powołanie spółek zależnych, koncentrujących się na obsłudze transportowej wyprodukowanych przez daną firmę towarów. W 2020 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 „górk 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 ograniczane.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

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

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Ze względu na sytuację epidemiologiczną i wprowadzone obostrzenia, w tym także dotyczące organizacji szkoleń, pouczeń czy egzaminów, prowadzone są z zachowaniem zasad sanitarnych wynikających z przepisów prawa, zaleceń GIS oraz Procedur ZZKS. W 2020 r. w Spółce w większym zakresie niż w latach ubiegłych realizowane były szkolenia w formie e-learningu. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego jest nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu.

Wszystkie te działania sprawiają, że ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu zostało zminimalizowane.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Prowadzenie przez Zarząd PKP CARGO S.A. partnerskiego dialogu społecznego ze Związkami Zawodowymi, a także dokonanie wspólnych ustaleń sprawiło, że w 2020 r. strona społeczna nie inicjowała w Spółce sporów zbiorowych i strajku. W konsekwencji prowadzonych działań, ryzyko wystąpienia tego typu zdarzeń w kolejnych miesiącach zostało ograniczone do minimum.

Ryzyko wzrostu płac

W myśl zapisów ramowego porozumienia pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi Strony zadeklarowały, Organizacje Związkowe nie będą wysuwać postulatów płacowych, a Pracodawcy nie będą wypowiadać pracownikom umów

o pracę z przyczyn niedotyczących pracowników. W ocenie Spółki, na dzień publikacji raportu, nie istnieje ryzyko wzrostu płac. W przypadku spółek zależnych takie ryzyko również nie zostało zidentyfikowane.

Ryzyko związane z trwaniem epidemii COVID-19

- ryzyko zmian regulacji prawnych - w związku z panującą epidemią COVID-19, istnieje ryzyko wprowadzania nowych obostrzeń lub przepisów prawa powszechnie obowiązującego.
- ryzyko związane z wprowadzeniem ograniczeń w transporcie lub przemieszczaniu się osób, co może skutkować utrudnieniami w prowadzeniu przez Spółkę działalności operacyjnej oraz wpływać na zmniejszone zapotrzebowanie na usługi przewozu świadczone przez PKP CARGO S.A.,
- ryzyko związane z zawieszeniem, na podstawie przepisów ustawy, biegu terminów procesowych i sądowych, w tym w postępowaniach sądowo-administracyjnych, administracyjnych, egzekucyjnych, co skutkować może przedłużeniem w czasie rozpoznania w/w spraw lub odzyskania należności przez Spółkę,
- wykonywanie w dłuższym okresie czasu obowiązków pracowniczych w formie zdalnej przez znaczną grupę pracowników może powodować m.in: utrudnienia na niektórych stanowiskach pracy dotyczące bezpośredniej komunikacji pomiędzy pracownikami, ograniczenia w bieżącej realizacji zadań z uwagi na brak sprzyjających warunków do pracy zespołowej czy obniżenie efektywności. Dodatkowo, przedłużający się stan epidemii powoduje kumulację liczby pracowników, którzy po jego odwołaniu będą musieli w krótkim okresie czasu przystąpić do wykonania badań okresowych.



Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

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

W 2020 r. płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych 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 2020 r. liniach kredytowych została przedstawiona w **Nocie 4.1 JSF** oraz **Nocie 4.1 SSF** za 2020 rok.

Dodatkowo, w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2020 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 2020r. 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. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto (rozumianej jako różnica wpływów nad wydatkami w walucie) narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, do zabezpieczenia ryzyka kursowego stosowano w 2020 r. transakcje zabezpieczające typu Forward w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Grupa w 2020 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.

Grupa PKP CARGO w 2020 r. stosowała rachunkowość zabezpieczeń dla transakcji Forward oraz dla umów kredytowych i umów leasingu w walucie EUR. Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem walutowym zostały przedstawione w **Nocie 6.1 i 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 2020 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 2020 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 i kwartalnych.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez

zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ 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 za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2020 r. Jednostka Dominująca stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe takie jak terminowe transakcje sprzedaży walut Forward oraz kredyt inwestycyjny. 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.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowały również 2 spółki z Grupy PKP CARGO.

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

6.1. Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ

- Podpisanie umowy z Enea Wytwarzanie sp. z o.o. na transport 1,5 mln ton węgla kamiennego ze Śląska do elektrowni w Kozienicach. Kontrakt będzie realizowany od stycznia 2020 roku do marca 2021 roku. Jego szacowana wartość przekracza 42 mln zł brutto.
- Transgraniczne połączenie spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov jako spółki przejmującej (PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udziałów) ze spółką AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie.
- AWT Rekultivace uzyskała zamówienie na budowę systemu kanalizacyjnego w Olzie. Wartość całego zamówienia wynosi 15,5 mln zł, a umowa została podpisana na 24 miesiące.
- Rejestracja podwyższenia kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimedialny do kwoty 1,5 mln zł, jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników: PKP CARGO S.A. 99,83%, PKP S.A. 0,17%.

LUTY

- Zmiana nazwy spółki AWT RAIL HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.
- Zgoda Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania poprzez przyjęcie oferty i zawarcie umowy na sprzedaż energii elektrycznej i świadczenie usług dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 902,5 mln zł netto (1,1 mld zł brutto).

MARZEC

- Złożenie rezygnacji z dniem 23 marca 2020 r. przez Pana Grzegorza Fingasa - Członka Zarządu ds. Handlowych. W związku z rezygnacją Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę dotyczącą wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 23 marca 2020 roku Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie czasowego powierzenia Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A. nadzoru nad sprawami oraz nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. do czasu powołania nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.
- W dniu 23 marca 2020 r., Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia

2019 r. sporządzonym zgodnie z MSSF UE w kwocie 8.342.986,75 zł i postanowił wystąpić do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z wnioskiem o podjęcie uchwały o pokryciu tej straty z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych. Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała przedłożony przez Zarząd wniosek.

- W dniu 25 marca 2020 r. Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z EBI umowy kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 200 mln EUR, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego.

KWIECIEŃ

- PKP CARGO i LG CARGO (spółka zależna Kolei Litewskich – Lietuvos Geležinkeliai) podpisały list intencyjny w sprawie ewentualnego powołania spółki joint venture obsługującej kolejowe połączenia intermodalne między Polską a Litwą. Jednocześnie list ten stanowi jedynie wyraz intencji obu spółek podjęcia ze sobą współpracy i nie tworzy żadnych zobowiązań.
- PKP CARGO CONNECT uzyskało możliwość transportu żywności koleją z Polski do Chin tranzytem przez Rosję. Transporty będą organizowane tak, aby zachować rosyjskie restrykcje dotyczące embargo na import żywności z Polski i innych państw unijnych.
- PKP CARGO CONNECT uruchamia regularne pociągi operatorskie pod marką Connect Operator. Na początku na trzech trasach: Gdańsk – Warszawa Praga, Gdańsk – Poznań Franowo i Gdańsk – Gliwice B Kontenerowa, ale sieć takich połączeń będzie systematycznie rozbudowywana.

MAJ

- W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy będzie przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie będzie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.
- W dniu 7 maja 2020 roku PKP CARGO S.A. zawarła umowę z EBI na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 mln EUR.
- W dniu 14 maja 2020 r. Zarząd PKP CARGO poinformował o zawarciu odrębnych porozumień pomiędzy Pracodawcami (Centrala Spółki i 7 Zakładów Spółki) i reprezentatywnymi organizacjami związkowymi. Umożliwi to Spółce ubieganie się o wsparcie z FGŚP.
- Tymczasowe zamknięcie z powodu epidemii koronawirusa dwóch kopalń należących do PGG, tj. Murcki – Staszic i Jankowice.
- W dniu 25 maja 2020 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych bez rozstrzygnięcia, a następnie uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

CZERWIEC

- W PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarto w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.

- W dniu 29 czerwca 2020 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in.: uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych, uchwałę w sprawie przyjęcia „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.” oraz uchwały w sprawie zmiany Statutu PKP CARGO S.A.
- W Małaszewiczach zostały podpisane umowy na modernizację i rozbudowę terminalu intermodalnego wraz z zakupem wyposażenia. Planowany koszt całkowity projektu to ponad 30,6 mln zł netto. Zadanie to otrzymało unijne dofinansowanie w wysokości ponad 12,8 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. z Wojewódzkiego Urzędu Pracy (“WUP”) w Warszawie w dniu 26 czerwca 2020 r. pierwszej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (“FGŚP”), w wysokości 34,14 mln zł.

LIPIEC

- W PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. zawarto w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. drugiej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł. Przekazanie przez WUP w Warszawie podpisanej umowy o wypłatę świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzenia pracowników objętych przestojem ekonomicznym albo obniżonym wymiarem czasu pracy, w następstwie wystąpienia COVID-19.
- W dniu 15 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A. – akcjonariusza Spółki, oświadczenie o powołaniu do składu Rady Nadzorczej z dniem 16 lipca 2020 r. Pani Izabeli Marii Wojtyczka.
- W dniu 24 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A., oświadczenie o odwołaniu ze składu Rady Nadzorczej z dniem 24 lipca 2020 r. Pani Małgorzaty Kryszkiewicz.
- Wygranie przez PKP CARGO S.A. przetargu na przewozy dla Grupy ENEA. W okresie 15 miesięcy Spółka dostarczy około 6 mln ton węgla kamiennego, a szacowana wartość zawieranych umów wynosi ok. 72 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka do Enea Wytwarzanie w Świerżach Górnych.

SIERPIEŃ

- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. trzeciej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł.
- Powołanie do składu Rady Nadzorczej z dniem 21 sierpnia 2020 r. Pana Antoniego Dudy.
- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą zgody na zawarcie aneksów dot. realizacji i finansowania budowy terminala multimodalnego w Karsznicach.
- W wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w dniu 24 sierpnia 2020 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę o powołaniu na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych Pana Piotra Wasatego.
- W dniu 24 sierpnia 2020 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A.
- Złożenie rezygnacji ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2020 r. z członkostwa w Radzie Nadzorczej Spółki przez Pana Mirosława Antonowicza.

WRZESIEŃ

- Rejestracja zmian w Statucie Spółki.
- W dniu 17 września 2020 r. PKP CARGO S.A. oraz LTG Cargo Polska Sp. z o. o. zawarły umowę wspólników mającą na celu realizację wspólnego przedsięwzięcia jakim jest utworzenie spółki celowej o charakterze operatora intermodalnego dedykowanego do rozwoju przewozów międzynarodowych pomiędzy Litwą a Europą Zachodnią.

- Podpisanie w dniu 30 września 2020 r. umów handlowych pomiędzy PKP CARGO a ArcelorMittal Poland S.A. („AMP”) oraz ArcelorMittal Warszawa Sp. z o. o. („AMW”). Przedmiotem umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów. Umowy obowiązywać będą w okresie 01.07.2020 r. – 30.06.2023 r. (3 lata). Szacunkowe przychody w ramach Umowy z AMP wynoszą 750 mln zł netto (922 mln zł brutto), natomiast szacunkowe przychody w ramach Umowy z AMW wynoszą 54 mln zł netto (67 mln zł brutto).

PAŹDZIERNIK

- Zarząd Spółki podjął decyzję o odstąpieniu od realizacji projektu dotyczącego nabycia przez PKP CARGO udziałów w P.U. Hatrans Sp. z o.o.
- Zawarcie umów z PGNiG TERMIKA na przewozy węgla kamiennego na okres 2 lat. Szacowana wartość umów to ok. 101,3 mln zł. Węgiel wożony będzie m.in. z kopalń śląskich (PGG, JSW, Węgłokoks Kraj i PG Silesia) oraz z LW Bogdanka do Elektrociepłowni Siekierki, Elektrociepłowni Żerań, Ciepłowni Kawęczyn i do Elektrociepłowni Pruszków.
- Zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.
- Podpisanie listu intencyjny pomiędzy PKP CARGO i PKP Energetyka, w którym potwierdzają podjęcie współpracy przy stworzeniu najbardziej efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią PKP CARGO wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii.

LISTOPAD

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgody na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie umowy na sukcesywny zakup oleju napędowego do pojazdów trakcyjnych pomiędzy PKP CARGO S.A. a PKP Energetyka S.A. Umowa zostanie zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 718,2 mln zł netto (883,4 mln zł brutto).
- PKP CARGO CONNECT i Krajowa Spółka Cukrowa („KSC”) zawarły 10-letni kontrakt na przewóz cukru z oddziałów KSC do Terminala Cukrowego w porcie w Gdańsku. Umowa będzie realizowana w latach 2021-2030. Szacunkowa ilość cukru to ok. 2 mln ton.
- W dniu 16 listopada 2020 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę o wyborze firmy audytorskiej (Grant Thornton Frąckowiak) oraz uchwałę w sprawie ustalenia zasad i wysokości wynagradzania członków Rady Nadzorczej spółki PKP CARGO S.A.

GRUDZIEŃ

- W dniu 10 grudnia 2020 r. pomiędzy PKP CARGO a PKP PLK podpisana została Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do dnia 11 grudnia 2021 r. Przewidywana wartość w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 499,0 mln zł netto (613,8 mln zł brutto).
- W dniu 22 grudnia 2020 r. PKP CARGO podpisało z Forespo Poland S.A. zaktualizowany list intencyjny dot. Fabryki Wagonów Gniewczyna S.A.
- PKP CARGO S.A. otrzymała od banków, z którymi ma zawarte umowy kredytów inwestycyjnych, waivers w zakresie wymaganych do spełnienia na dzień 31.12.2020 r. kowenantów finansowych.

STYCZEŃ 2021 R.

- 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 2021 R.

- 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 2021 R.

- Podpisanie umowy ramowej na świadczenie usług przewozu transportem kolejowym sprzętu wojskowego oraz personelu wojskowego na potrzeby jednostek organizacyjnych resortu obrony narodowej, w komunikacji krajowej i międzynarodowej ze Skarbem Państwa - 2. Regionalną Bazą Logistyczną w Warszawie. 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 bocznice kolejowe Tauron Ciepło w Zakładach Wytwarzania Tychy, Katowice, Bielsko-Biała EC1 i EC2.
- 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.

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

Sytuacja związana z COVID-19

- Związane z lockdownem ograniczenia, a następnie czasowe wstrzymanie pracy w zakładach wydobywczych i zamknięcie niektórych kopalń wpłynęło na niższe wydobycie, a spadek zapotrzebowania na węgiel spowodował niższe przewozy tego surowca.
- Opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej, wpłynęło na zapotrzebowanie na przewozy kruszyw.
- Decyzja o wygaszeniu pieca w Krakowie przez ArcelorMittal Poland.
- Wzrost dodatkowych kosztów spowodowany wdrożeniem rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.
- Zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wewnętrznych przepisów PKP CARGO S.A. wprowadzone w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.

Wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych

- PKP CARGO, PKP CARGOTABOR oraz PKP CARGO CONNECT podpisały porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników przez okres 3 miesięcy. Obniżenie czasu pracy dla pracowników Grupy wpłynęło na zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w łącznej wysokości 33,8 mln zł.
- Na podstawie Ustawy Antykryzysowej, ww. spółkom zostało przyznane wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w łącznej wysokości 115,2 mln zł.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych

- Spadek zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce spowodował niższe zapotrzebowanie na przewozy węgla. Jednak ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny nadal będzie najważniejszym sektorem gospodarki.

Sytuacja na rynku kruszyw

- Mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowany mniejszą skalą inwestycji i wzrostem cen.
- Pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

- Powrót do wolumenów transportu w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze po wcześniejszym wstrzymaniu dostaw produktów z Chin drogą morską oraz lądową.

Stan infrastruktury kolejowej

- Utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.
- Zamknięcia torowe wpływają na przepustowość wykorzystywanych linii oraz stacji.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal stanowią istotną pozycję kosztów operacyjnych
- W 2020 r. w zakresie dostępu do infrastruktury PKP PLK stosowała stawki opłat jak dla dwóch poprzednich rozkładów. Pozostali zarządcy krajowi infrastruktury kolejowej, zależnie od sytuacji, stosowali w ostatnich cennikach stawki z wcześniejszych rozkładów lub zmienione, czasami wyższe. W związku z sytuacją epidemiczną, PKP PLK w okresie od 13 marca do 9 września 2020 r. nie naliczała opłat rezerwacyjnych oraz w okresie od 14 marca do 12 grudnia 2020 r. kar umownych z tytułu uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu.

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 10 grudnia 2020 r. pomiędzy PKP CARGO a PKP PLK podpisana została Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do dnia 11 grudnia 2021 r. Przewidywana wartość w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 499,0 mln zł netto (613,8 mln zł brutto). Umowa jest kluczowa dla realizacji podstawowej działalności PKP CARGO S.A. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

Podpisanie umów z PKP Energetyka S.A.

Zawarcie umowy na sprzedaż energii elektrycznej i świadczenie usług dystrybucji pomiędzy PKP CARGO a PKP Energetyka S.A. Przedmiotem umowy jest sprzedaż energii elektrycznej („Energia Trakcyjna”) oraz świadczenie usług dystrybucji Energii

Trakcyjnej na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej trakcją elektryczną pociągami należącymi do Spółki oraz na potrzeby pociągów uruchamianych przez innych przewoźników z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych PKP CARGO, którzy nie są obciążani za zużywaną energię elektryczną na podstawie odrębnych umów. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 902,5 mln zł netto (1,1 mld zł brutto).

Zawarcie umowy na sukcesywny zakup oleju napędowego do pojazdów trakcyjnych pomiędzy PKP CARGO S.A. a PKP Energetyka S.A. Przedmiotem umowy jest sukcesywny zakup oleju napędowego do pojazdów trakcyjnych na stacjach paliw (w 18 lokalizacjach wskazanych w Umowie) należących do PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Stronom przysługuje prawo rozwiązania umowy, jednak nie wcześniej niż po upływie 5 lat od daty jej zawarcia, z zachowaniem 12 miesięcznego okresu wypowiedzenia. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 718,2 mln zł netto (883,4 mln zł brutto). Umowa na zakup oleju napędowego jest „umową wartościową” bez konieczności wykorzystania określonego w niej wolumenu oleju napędowego oraz całkowitej wartości netto.

Podpisanie aneksu do umowy z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.

Podpisanie aneksu do umowy zawartej w dniu 21 maja 2018 r. z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. („PESA”), na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania wraz z wymianą silnika spalinowego na nowy, 38 lokomotyw spalinowych serii ST44. Zmiana ta skutkuje ograniczeniem liczby lokomotyw, które zostaną poddane naprawie do 25 szt., z wydłużeniem realizacji napraw do 28 maja 2021 r. oraz zmniejszeniem wartości łącznego zobowiązania Spółki wobec PESA z 176,3 mln zł netto do 116,0 mln zł netto.

Umowy z odbiorcami

Podpisanie umów ze spółkami z Grupy ArcelorMittal

30 września 2020 r. podpisane zostały umowy handlowe pomiędzy PKP CARGO a ArcelorMittal Poland S.A. („AMP”) oraz ArcelorMittal Warszawa Sp. z o. o. („AMW”). Przedmiotem umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów. Umowy obowiązywać będą w okresie 01.07.2020 r. – 30.06.2023 r. (3 lata). Szacunkowe przychody w ramach umowy z AMP wynoszą 750 mln zł netto (922 mln zł brutto), natomiast szacunkowe przychody w ramach umowy z AMW wynoszą 54 mln zł netto (67 mln zł brutto).

Zawarcie umowy z TAURON Wydobyć

PKP CARGO S.A. podpisało umowę na przewozy kolejowe węgla ze spółką Tauron Wydobyć. 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 Wydobyć S.A. Natomiast około 400 tysięcy ton węgla zostanie przewiezione do innych odbiorców hurtowych i przemysłowych, rozproszonych na terenie całej Polski.

Zawarcie umowy z Krajową Spółką Cukrową

PKP CARGO CONNECT i Krajowa Spółka Cukrowa zawarły 10-letni kontrakt na przewóz cukru z oddziałów KSC do Terminala Cukrowego w porcie w Gdańsku. Umowa będzie realizowana w latach 2021-2030. Szacunkowa ilość cukru to ok. 2 mln ton. Surowiec będzie transportowany w kontenerach, które zostaną dostarczone przez PKP CARGO CONNECT i będą produkowane między innymi w PKP CARGOTABOR. Przewozy realizować będzie PKP CARGO S.A. Cukier będzie ładowany w cukrowniach należących do KSC i pociągami zostanie przewieziony do portu w Gdańsku, gdzie trafi do Terminala Cukrowego a stamtąd na statki. Część ładunku PKP CARGO CONNECT będzie też wozić samochodami. PKP CARGO CONNECT będzie ponadto świadczyć inne usługi logistyczne, takie jak doradztwo w zakresie warunków przewozu, wyboru tras, środka transportu.

Zawarcie umów z PGNiG TERMIKA S.A.

PKP CARGO S.A. podpisała umowy na przewozy węgla kamiennego dla PGNiG TERMIKA. Szacowana wartość zawieranych umów wyniesie niemal 101,3 mln złotych. PKP CARGO przez kolejne dwa lata będzie wozić węgiel do Zakładów PGNiG TERMIKA S.A. w łącznej ilości 4,25 mln ton. Węgiel wożony będzie m.in. z kopalń śląskich (PGG, JSW, Węglokoks Kraj i PG Silesia) oraz z LW Bogdanka do Elektrociepłowni Siekierki, Elektrociepłowni Żerań, Ciepłowni Kawęczyn i do Elektrociepłowni Pruszków.

Zawarcie umowy z ENEA

Umowa zawrta z ENEA obejmuje realizację przez PKP CARGO S.A. przewozów węgla kamiennego w okresie 15. Miesięcy. Spółka dostarczy łącznie transportem kolejowym około 6,0 mln ton. Szacowana wartość zawieranych umów wynosi brutto prawie 72 mln złotych. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka do Enea Wytwarzanie w Świerżach Górnych.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2020 rok.

7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

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

Sytuacja gospodarcza



Otoczenie makroekonomiczne obecnie jest determinowane przez skutki pandemii oraz związane z nią obostrzenia natury ekonomicznej i społecznej wprowadzane w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii. Sytuacja ta ma bezpośrednie odzwierciedlenie w prowadzonej przez Spółkę i Grupę działalności biznesowej. COVID-19 odcisnął swoje piętno zwłaszcza w I połowie 2020 r., gdy w wielu państwach Europy ogłoszono lockdown. Spowodował on zamknięcie tysięcy przedsiębiorstw, zatrzymanie produkcji, a przez to znaczny spadek zapotrzebowania na przewozy towarów przez kolej.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych



Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu będzie najważniejszym sektorem gospodarki. Koniunktura w sektorze nieprzerwanie będzie wpływać na wielkość przewozów oraz rynku transportu towarowego. W 2020 r. związane z lockdownem ograniczenia, a następnie czasowe wstrzymanie pracy w zakładach wydobywczych i zamknięcie niektórych kopalń wpłynęło na niższe wydobycie, a spadek zapotrzebowania na węgiel spowodował niższe przewozy tego surowca. W dłuższej perspektywie obserwowana jest tendencja wykorzystania bardziej efektywnych źródeł energii, jak gaz i zielona energia, więc patrząc z perspektywy dekady - zapotrzebowanie na węgiel będzie systematycznie spadać. Mimo tego, przewozy węgla w dalszym ciągu będą stanowić podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu będzie oddziaływać na osiągnięte przez Spółkę i Grupę wyniki i udziały w rynku.

Sytuacja na rynku kruszyw



W 2020 r. w przewozach kruszyw odnotowano tendencję spadkową – ograniczenia w wydobyciu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów istotnie wpłynęły na opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych. W 2021 r. rynek spodziewa się jednak odbicia m.in. dzięki Krajowemu Planowi Odbudowy (KPO). Transport kruszyw i materiałów budowlanych pozostaje istotnym rynkiem działalności Grupy PKP CARGO, silnie wpływając na osiągnięte wyniki przewozowe i udziały rynkowe.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych



Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych. Grupa pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę przewozów na linii NJS. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji. Duże znaczenie dla PKP CARGO ma także obszar Trójmorza, gdyż to do portów spływają większość ładunków w wymianie towarowej między Europą a innymi kontynentami. W najbliższych latach będą realizowane duże inwestycje w rozbudowę terminali konwencjonalnych i kontenerowych, co spowoduje duży wzrost przeładunków.

Stan infrastruktury kolejowej



Inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, realizowane przez Zarządcę tj. PKP PLK, 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 perspektywę przejścia w kolejnych latach dodatkowego potoku ładunków.

Opłaty za dostęp do infrastruktury



Wyniki działalności zarówno Spółki, jak i Grupy, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2020 r. stanowił ok. 34,0% kosztów zaopatrzenia PKP CARGO S.A. (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) oraz ok. 29,7% kosztów zaopatrzenia Grupy PKP CARGO.

W dniu 10 grudnia 2020 r. została zawarta Umowa z PKP PLK S.A. obowiązująca w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 11 grudnia 2021 r. Przewidywana wartość w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 499,0 mln zł netto (613,8 mln zł brutto).

Regulacje techniczne dotyczące taboru



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

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 o Transporcie Kolejowym, Ustawa o czasie pracy maszynistów czy Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19. Szczegółowy wpływ tych regulacji został opisany w **rozdziale 8.2**.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych



Grupa 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 wpływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego. Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy.

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

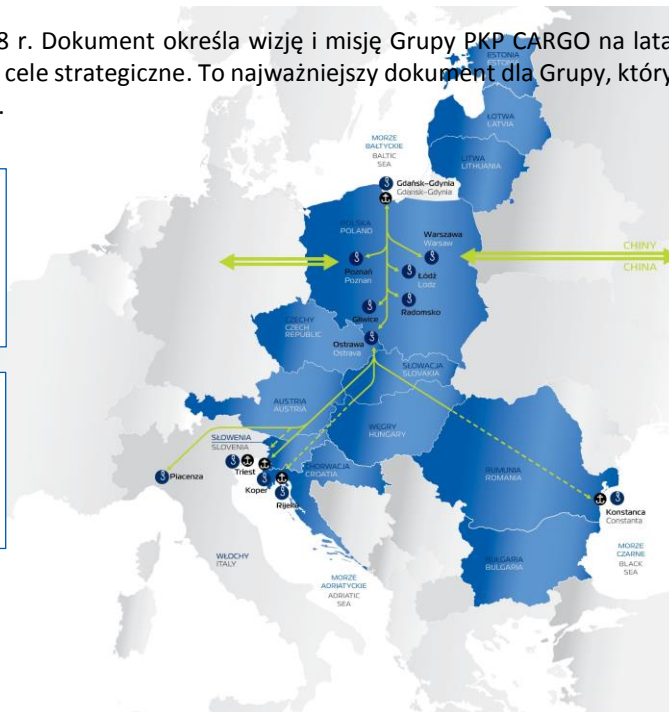
Strategia Grupy PKP CARGO została przyjęta w listopadzie 2018 r. Dokument określa wizję i misję Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023, a także wskazuje długoterminowe i krótkookresowe cele strategiczne. To najważniejszy dokument dla Grupy, który wskazuje kierunki jej rozwoju oraz jest elementem jej integracji.

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 najbardziej konkurencyjnej oferty dla partnerów biznesowych na Nowym Jedwabnym Szlaku i w obszarze Trójmorza. Grupa 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 31 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 Skoordynowanie 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		

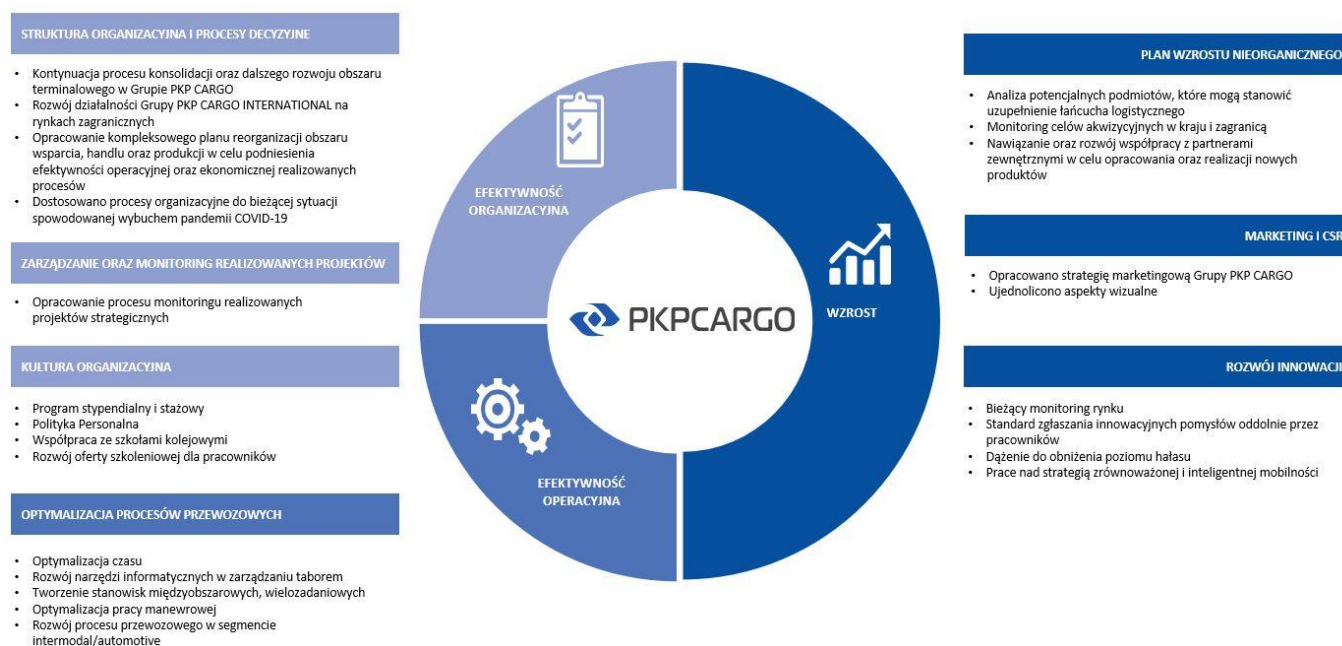
Źródło: Opracowanie własne

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 2020 roku:

Rysunek 32 Schemat działań zrealizowanych w ramach obowiązującej Strategii w 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

8.1. Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

Rozprzestrzenianie się wirusa COVID-19 miało w 2020 r., zwłaszcza w I połowie roku, negatywny wpływ na działalność Grupy PKP CARGO. Sytuacja na rynku przewozów kształtowała się pod wpływem skutków pandemii oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej wprowadzanych w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii. Pandemia spowodowała spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym - przełożyło się bezpośrednio na spadek przewozów surowców energetycznych.

Tendencję spadkową odnotowano również w przewozach kruszyw – ograniczenia w wydobywaniu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów istotnie wpłynęły na opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Istotny wpływ na poziom przewozów miała również decyzja kluczowego klienta, tj. koncernu ArcelorMittal Poland, o wygaszeniu wielkiego pieca w Krakowie, podyktowana głównie epidemią COVID-19. Część surowcowa krakowskiej huty została zatrzymana już pod koniec listopada 2019 r. Spadek przewozów rudy związany był również z czasowym zamknięciem hut w Europie, wstrzymaniem dostaw złomu i ograniczenie produkcji z uwagi na spadek zamówień na wyroby z metali.

Ponadto, z powodu epidemii, działalność zawiesiło bądź zakończyło wiele przedsiębiorstw z branży hutniczej czy meblarskiej. Zawieszona została też produkcja w branży automotive. Powyższe czynniki w dużej mierze wpłynęły na spadek masy przewozowej Grupy PKP CARGO, a w konsekwencji na spadek przychodów. Pandemia COVID-19 nałożyła się na obserwowane od kwietnia 2019 r. spowolnienie na rynku przewozów masowych. Nie bez znaczenia dla sytuacji przewozowej Grupy pozostają również zmiany zachodzące na całym rynku kolejowych przewozów towarowych, jak i w jego otoczeniu.

Z uwagi na ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (od 20 marca 2020 r. do odwołania) w związku z zakażeniem wirusem COVID-19, PKP CARGO S.A., mając na uwadze ciążący na pracodawcy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom Spółki oraz stosując się do przepisów prawa i zaleceń uprawnionych organów władzy publicznej, podjęła niezbędne działania w sferze pracowniczej w celu przeciwdziałania tej epidemii. Zalecane rozwiązania profilaktyczne, polegające w szczególności na zatrudnianiu pracowników w formie zdalnej, uelastycznieniu czasu pracy oraz ograniczeniu do niezbędnego minimum bezpośrednich spotkań i podróży służbowych zostały wprowadzone w możliwie najszerszym zakresie. Wdrożone rozwiązania miały istotny wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywność oraz spowodowały generowanie dodatkowych kosztów.

W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie było ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

Dodatkowo, porozumienie z organizacjami związkowymi podpisały również dwie spółki z Grupy PKP CARGO, tj.:

- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.

Obniżenie czasu pracy dla pracowników Grupy wpłynęło na zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w łącznej wysokości 33,8 mln zł.

W związku z wpływem epidemii COVID-19 tj. spadkiem realizowanych usług przekładającym się na spadek przychodów oraz wzrost kosztów jednostkowych, a także z podpisanymi porozumieniami z Organizacjami Związkowymi, ww. spółki wnioskowały o wypłatę ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych ("FGŚP") świadczeń na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie wystąpienia epidemii. Spółkom przyznano łączne wsparcie w wysokości 115,2 mln zł.

8.2. Zmiany regulacji prawnych

Zmiana ustawy o transporcie kolejowym

Z dniem 12 maja 2020 r. mocą Ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2020 poz. 400) weszła w życie zmiana Ustawy o transporcie kolejowym. Spółka przeprowadziła analizę wprowadzonych zmian i ocenia, że mają one wpływ na relacje pomiędzy PKP CARGO S.A., a zarządcą, tj. CARGOTOR sp. z o.o. - wchodzącą w skład Grupy PKP CARGO, w szczególności:

- nastąpiło ograniczenie możliwości wypłacania przez zarządcę dywidend na rzecz udziałowca będącego przewoźnikiem kolejowym,
- przewoźnik został pozbawiony prawa powoływania i odwoływania członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.

W związku z powyższym, w celu wzmocnienia nadzoru właścicielskiego PKP CARGO, zostały wprowadzone zmiany w umowie spółki CARGOTOR, które przeniosły część istotnych kompetencji z poziomu rady nadzorczej na poziom zgromadzenia wspólników CARGOTOR. Zdaniem Zarządu PKP CARGO, w wyniku wprowadzonych zmian w umowie spółki oraz biorąc pod uwagę całokształt relacji pomiędzy obiema spółkami, kontrola nad CARGOTOR w myśl MSSF 10 została utrzymana.

Środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego

W dniu 7 października 2020 r. wydane zostało Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.U.UE L z dnia 12 października 2020 r.). Rozporządzenie ma na celu wprowadzenie instrumentów mogących mieć wpływ na złagodzenia negatywnych skutków pandemii na sytuację przewoźników kolejowych i ułatwienia im szybszego wychodzenia z kryzysu. Rozporządzenie umożliwia m.in. zniesienie, redukcję, odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym możliwość zniesienia również opłat rezerwacyjnych.

Ustawa o czasie pracy maszynistów

Przedstawiony projekt ustawy o czasie pracy maszynistów z października 2020 r. - w ocenie Spółki charakteryzuje się przeregulowaniem kwestii czasu pracy maszynisty, niewspółmiernym do planowanych do osiągnięcia efektów w tym związanych z bezpieczeństwem przewozów. Ustawa w proponowanym kształcie spowoduje generowanie dodatkowych niepotrzebnych kosztów związanych m.in. z koniecznością zwiększenia liczby zatrudnianych maszynistów czy z obowiązkiem szczegółowego i terminowego raportowania czasu rozpoczynania i kończenia pracy maszynistów.

Obowiązek sporządzenia i opublikowania informacji z realizacji strategii podatkowej.

W ustawie z dnia 28 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw wprowadzono obowiązek sporządzenia i podania do publicznej wiadomości sprawozdania z realizacji strategii podatkowej za rok podatkowy.

Mimo, że sam przepis zasadniczo obowiązuje od 1 stycznia 2021 roku, to zgodnie z wyjaśnieniami Ministerstwa Finansów, podatnicy będą zobowiązani do złożenia odpowiedniej informacji za rok 2020.

Zgodnie z art. 27c ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, obowiązek sporządzenia i podania do publicznej wiadomości sprawozdania z realizacji strategii podatkowej za rok podatkowy ma dotyczyć:

- podatników, których przychody w roku poprzednim przekroczyły wyrażoną w złotych kwotę odpowiadającą równowartości 50 mln euro,
- podatników działających w formie podatkowej grupy kapitałowej (PGK), niezależnie od wysokości osiąganych przez taką grupę przychodów.

Sprawozdanie z realizacji strategii podatkowej będzie obejmowało dość szeroki zakres danych. Uwzględniając rodzaj i charakter oraz rozmiar prowadzonej działalności, należy opublikować:

- informacje o stosowanych przez podatnika procesach oraz procedurach dotyczących zarządzania wykonywaniem obowiązków wynikających z przepisów prawa podatkowego zapewniających ich prawidłowe wykonanie i dobrowolnych formach współpracy z organami Krajowej Administracji Skarbowej;
- informacje o realizacji obowiązków podatkowych na terytorium Polski wraz z informacją o liczbie przekazanych Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej informacji o schematach podatkowych z podziałem na podatki, których dotyczą;
- informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi, których wartość przekracza 5 proc. sumy bilansowej aktywów;
- informacje o planowanych lub podejmowanych przez podatnika działaniach restrukturyzacyjnych mogących mieć wpływ na wysokość zobowiązań podatkowych podatnika lub podmiotów powiązanych;
- informacje o złożonych wnioskach o wydanie indywidualnych i ogólnych interpretacji przepisów prawa podatkowego, wiążących informacji stawkowych oraz wiążących informacji akcyzowych;
- informacje na temat rozliczeń w krajach stosujących szkodliwą konkurencję podatkową.

Powyższy katalog ma charakter otwarty, a podatnicy zobowiązani będą do ujawnienia także innych istotnych danych, jeśli mają one wpływ na politykę podatkową podmiotów.

Informacja o realizowanej strategii podatkowej nie powinna zawierać informacji objętych tajemnicą handlową, przemysłową, zawodową lub procesu produkcyjnego.

Czas na publikację tych informacji to koniec 12 miesiąca następującego po zakończeniu roku podatkowego. Informacja o realizowanej strategii podatkowej powinna zostać sporządzona w języku polskim (lub na ten język przetłumaczona) i zamieszczona na stronie internetowej podatnika.

W PKP CARGO S.A. została przyjęta Uchwałą Nr 7/2019 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 4 stycznia 2019 r. Polityka Zarządzania Ryzykiem Podatkowym w PKP CARGO S.A.”.

Przygotowując się do obowiązków w zakresie sporządzenia i publikowania sprawozdania z realizacji strategii podatkowej prowadzone są działania w zakresie dostosowania zapisów tej Polityki, w szczególności poprzez rozbudowanie istniejących oraz dodanie nowych procesów i procedur, w tym także w obszarze procesów organizacyjnych tj. ustalenia zadań i zasad współpracy między poszczególnymi uczestnikami procesu, które mają wpływ na realizację funkcji podatkowej Spółce.

Ustawa z dnia 5 czerwca 2020 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne oraz niektórych innych ustaw

Ustawa weszła w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

Z początkiem 2020 r. do ustaw o podatku dochodowym oraz Ordynacji podatkowej dodane zostały przepisy określające sankcje z tytułu dokonywania płatności na rachunki spoza wykazu, o którym mowa w art. 96b ustawy o VAT, czyli spoza tzw. Białej listy. Z dniem 1 lipca 2020 r. stan prawny w tym zakresie uległ zmianie:

- Termin dokonania zawiadomienia o dokonaniu płatności na rachunek spoza białej listy wydłużony został z 3 do 7 dni. Przy czym, w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego i stanu epidemii ogłoszonych w związku z koronawirusem termin ten jest przedłużony do 14 dni (art. 15zzn ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych). Jednocześnie nastąpiła zmiana naczelnika urzędu skarbowego, do którego należy złożyć zawiadomienie, na naczelnika właściwego dla podatnika
- Od 1 lipca 2020 r. dokonanie płatności z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności wyłącza nie tylko stosowanie sankcji określonych przepisami ordynacji podatkowej, ale również stosowanie sankcji określonych przepisami w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych.
- Z dniem 1 lipca 2020 r. wprowadzone zostały dwa nowe wyłączenia. Wskazane sankcje wyłącza również dokonanie płatności:
 - na tzw. rachunki cesyjne prowadzone przez banki oraz SKOK-i oraz na rachunki gospodarki własnej banków oraz SKOK-ów, pod warunkiem że odpowiednio bank, SKOK lub podmiot będący wystawcą faktury, wraz z informacją o numerze rachunku do zapłaty, przekaze podatnikowi informację, że rachunek wskazany do zapłaty jest takim rachunkiem;
 - wynikających z faktur dokumentujących czynności z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, importu towarów, importu usług lub dostawy towarów rozliczanej przez nabywcę.

Ustawa z dnia 4 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1520).

Ustawa weszła w życie z dniem 1 października 2020 r.

Ustawa wprowadziła zmiany w zakresie sposobu przesyłania deklaracji VAT-7 i VAT-7K.

Od października 2020 r. są one przesyłane jednocześnie z informacją o ewidencji w jednym dokumencie, tj. JPK_VAT. Stąd zniesiono obowiązek obsługi 2 odrębnych plików.

Nowy plik JPK_VAT składa się będzie z dwóch części, tj.:

- z części deklaracyjnej, która zastąpi obecnie składane deklaracje VAT-7/VAT-7K,
- z części ewidencyjnej, która zastąpi obecnie przesyłany plik JPK_VAT.

Dane wykazywane w części deklaracyjnej nie będą się istotnie różnić od danych wykazywanych obecnie w deklaracjach VAT-7. Natomiast jeśli chodzi o dane wykazywane w części ewidencyjnej JPK_V7M - wprowadzony został obowiązek przekazywania trzech grup informacji:

- obowiązek oznaczania niektórych towarów i usług specjalnymi oznaczeniami literowymi (GTU_01 – GTU_13). Dla wybranych towarów zostały przewidziane oznaczenia od „01” do „10”, zaś dla wybranych usług – oznaczenia od „11” do „13”;
- obowiązek oznaczania niektórych transakcji (np. MPP – obowiązkowy mechanizm podzielonej płatności, TP – istniejące powiązania itp.);
- obowiązek oznaczania dowodów sprzedaży/ zakupu (np. RO - raport okresowy, WEW – dokument wewnętrzny itp.).

Z przepisów wynika, że jeżeli podatnik prześle ewidencję (JPK_VAT) zawierającą błędy, uniemożliwiające przeprowadzenie weryfikacji prawidłowości rozliczeń, to wówczas zostanie wezwany do usunięcia tych nieprawidłowości w terminie 14. dni od

otrzymania stosownego wezwania. Jeśli podatnik błędów nie poprawi, to wówczas zostanie na niego nałożona (decyzją) kara pieniężna w wysokości 500 zł za każde uchybienie.

Podstawa prawna:

- art. 99 oraz art. 109 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług,
- rozporządzenie Ministra Finansów, Inwestycji i Rozwoju z dnia 18 października 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych zawartych w deklaracjach podatkowych i w ewidencji w zakresie podatku od towarów i usług,
- art. 28 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw.

Ustawa z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia zatorów płatniczych.

Zmiany polegają na wprowadzeniu rozwiązań mobilizujących dłużników transakcji handlowych (przedsiębiorców i podmioty publiczne) do dokonywania zapłaty w ustalonym terminie, jak również zniechęcających do narzucania przez nich nieuzasadnionych, wydłużonych terminów zapłaty.

Ustawa przewiduje również zmiany mające na celu ograniczenie potencjalnych nadużyć w korzystaniu z instrumentów przewidzianych w dotychczasowym brzmieniu ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych oraz doprecyzowanie przepisów budzących wątpliwości w praktycznym ich stosowaniu.

Przepisy wprowadziły do ustaw o podatkach dochodowych regulacje dotyczące tzw. „złych długów” – podobne do rozwiązania funkcjonującego już w ustawie o VAT:

1. wprowadzenie możliwości pomniejszenia przez wierzyciela podstawy opodatkowania o kwotę wierzytelności, jeżeli wierzytelność ta nie została uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie w ciągu 90 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze (tzw. złe długi);
2. nałożenie na dłużnika obowiązku doliczenia do podstawy opodatkowania kwoty nieuregulowanego zobowiązania, jeżeli zobowiązanie nie zostało uregulowane w terminie 90 dni od dnia upływu terminu płatności określonego w fakturze (rachunku) lub umowie.

Ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

8.3. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

8.3.1 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.

8.3.2 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.

8.3.3 Nabycie akcji własnych

W 2020 r. PKP CARGO S.A. nie przeprowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

8.3.4 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Akcje objęte przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach Paktu Gwarancji Pracowniczych podlegały umownemu ograniczeniu ich zbywalności. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 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.

8.3.5 Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 20 listopada 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za III kwartał 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 30 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 20/11/2020	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 20/11/2020 [zł]
Czesław Warszewicz	2 500	2 500	125 000	125 000
Leszek Borowiec	0	0	0	0
Piotr Wasaty	1 849	1 849	92 450	92 450
Witold Bawor	46	46	2 300	2 300
Zenon Kozendra	46	46	2 300	2 300

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 20 listopada 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za III kwartał 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 31 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 20/11/2020	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 20/11/2020 [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 grudnia 2020 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

8.3.6 Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 29 czerwca 2020 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę Nr 6/2020 w sprawie niewypłacania dywidendy za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 r.

8.4. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2020 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](#).

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

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w pozostałych rezerwach ([Nota 5.9 SSF](#)) oraz zobowiązaniach warunkowych ([Nota 7.3 SSF](#)).

8.6. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Projekt wodorowy

JSW oraz PKP CARGO zidentyfikowały możliwość realizacji wspólnych przedsięwzięć, których kluczowym celem będzie wypracowanie innowacyjnych rozwiązań sprzyjających zmniejszeniu zużycia energii, paliw i emisji spalin związanych z komercyjną eksploatacją wagonów i lokomotyw na paliwo wodorowe. W listopadzie 2019 r. do porozumienia przystąpiła spółka H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych.

Zaletami ogniwa wodorowego są m.in.:

- oszczędność energii - możliwość wykorzystania zjawiska rekuperacji podczas hamowania do odzyskiwania energii przez pojazd,
- brak emisji CO₂ - pojazd będzie napędzany za pomocą hybrydowego rozwiązania składającego się z wodorowego ogniwa paliwowego i akumulatora o zerowej emisji dwutlenku węgla do atmosfery,
- obniżony hałas - jego hałas jest znacznie niższy niż w przypadku spalinowych lokomotyw manewrowych, co powoduje poprawienie komfortu pracy maszynisty.

W ramach przedsięwzięcia związanego z budową manewrowej lokomotywy zasilanej paliwem wodorowym, PKP CARGO S.A. przedstawiło w 2019 r. wstępne założenia techniczne dla lokomotywy. Po opracowaniu dokumentacji technicznej i zbudowaniu lokomotywy, Spółka będzie zaangażowana w realizację jej próbnej eksploatacji.

Flota bezzałogowa statków powietrznych

Flota bezzałogowa stanowi istotne narzędzie Zespołu Operacyjnego PKP CARGO S.A., wspomagające pracę Zespołu w zapewnieniu ochrony towarów i bezpieczeństwa przewozów. Wykorzystanie dronów umożliwia: monitorowanie bezpieczeństwa sektorów zagrożonych kradzieżami, weryfikowanie sygnałów wskazujących na możliwość wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i rejestrację wideo z powietrze, kontrolowanie składów pociągów pod kątem zabezpieczenia wagonów przed niepowołanym otwarciem, gromadzenie i przekazywanie informacji o trudnościach pojawiających się na szlakach.

8.7. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Realizacja strategii 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 (przeprowadzanym 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:

1) Przewóz towarów niebezpiecznych



Spółka jest przede wszystkim kolejowym przewoźnikiem towarów. Szczególnemu monitorowaniu podlega przewóz materiałów niebezpiecznych. PKP CARGO S.A. nie zanotowała w 2020 r. wydarzeń skutkujących wystąpieniem szkód w środowisku, a ponieważ Spółka ma świadomość kosztów przywracania środowiska do wymaganych standardów, nadzoruje w sposób ciągły jakość bezpieczeństwa 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.

2) Emisje do powietrza



Transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla realizacji europejskich celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Kolejowy transport towarów to prawie 9 x 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, owocujące 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 Spółkę zadania, skupiają się na sukcesywnym unowocześnianiu i odmładzaniu parku lokomotyw spalinowych i elektrycznych, co prowadzi do zmniejszania emisji szkodliwych gazów i pyłów do środowiska, pozwala na oszczędzanie paliw i energii i zmniejszania emitowanego do środowiska hałasu.

PKP CARGO S.A. inwestuje w zakup nowoczesnych lokomotyw. Najnowocześniejsza część naszej floty liczy 21 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym), które pozwalają przekraczać granice krajów

europiejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania (co pozwala na oszczędność energii elektrycznej). Spośród nich, 20 pojazdów to lokomotywy nowe, zakupione w ciągu ostatnich 3 lat. Spółka posiada również 3 nowoczesne sześciosiłowe lokomotywy elektryczne Dragon (ET25) oraz 7 szt. lokomotyw Dragon 2 (ET26), w tym 7 lokomotyw wyposażonych jest w spalinowy moduł dojazdowy;

PKP CARGO S.A. inwestuje także w nowoczesny park wagonowy. W posiadanym parku wagonów aż 3 376 szt. to platformy intermodalne (z czego w 2020 r. zakupiono 400 szt.). 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 Spółka planuje wydać prawie 572 mln zł, z czego 269 mln zostanie dofinansowane z UE.

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje umowę na podstawie której, Newag Group S.A. wykonuje naprawy główne poziomu P5 połączone z modernizacją 60 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 2019 r. wykonano 20 takich modernizacji a w 2020 - 10 modernizacji. W latach 2019-2020 PESA Bydgoszcz S.A. wykonywała dla PKP CARGO S.A. naprawy poziomu P5, które zostały połączone z modernizacją 6 lokomotyw spalinowych serii ST44, obejmującą między innymi wymianę przestarzałego, dwusuwowego silnika spalinowego na silnik czterosuwowy, spełniający normy emisji spalin UICIIIa.

Spółka wdraża także taborowe rozwiązania w zakresie optymalizacji zużycia energii, modernizując lokomotywy elektryczne poprzez montowanie nowoczesnej aparatury elektrycznej oraz prowadzi pilotaż wybranych lokomotyw, na których zamontowano liczniki energii elektrycznej prądu stałego. W ramach programu poprawy wyposażenia elektrycznego w roku 2019 wykonanych zostało 20 napraw lokomotyw elektrycznych serii ET41 na poziomie P5 - połączonych z modernizacją, w roku 2020 wykonano 7 takich modernizacji.

Spółka wspiera także innowacyjne rozwiązania i prace badawczo-rozwojowe nad taborem nowej generacji, które podniosą efektywność pracy przewozowej oraz pozwolą na zastosowanie rozwiązań sprzyjających zmniejszeniu zużycia energii, paliw i emisji spalin, związanych z komercyjną eksploatacją wagonów i lokomotyw. Spółka podpisała list intencyjny na rzecz wykorzystania paliwa wodorowego w taborze oraz umowę w sprawie budowy dwunapędowej autonomicznej lokomotywy.

Prowadząc działania w kierunku ochrony powietrza, PKP CARGO inwestuje nie tylko w tabor. Sukcesywnie modernizuje i likwiduje źródła niskiej emisji prowadząc remonty i likwidacje kotłowni na paliwo stałe, przechodząc na paliwa bardziej ekologiczne np. olej opałowy i gaz. Bierze tutaj pod uwagę nie tylko wyniki Audytu Energetycznego, ale także lokalne przepisy antysmogowe. Efekty sprzyjające ochronie klimatu przynoszą także zakupy dobrych jakościowo paliw oraz inwestycje w termomodernizację użytkowanych obiektów zaplecza.

3) Emisje do wód



PKP CARGO S.A. planuje na kolejne lata inwestycje związane z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej, co pozwoli na pełne uregulowanie stanu prawnego w zakresie ochrony środowiska, obniżenie opłat za korzystanie z usług wodnych oraz zminimalizuje ryzyko wprowadzania do kanalizacji ścieków o ponadnormatywnych parametrach. Na kolejne lata zaplanowano dla wielu użytkowanych lokalizacji modernizację sieci, podłączenia do gminnych sieci wodociągowych i kanalizacyjnych itp. Ponadto na bieżąco prowadzone są przeglądy funkcjonowania sieci wodno-kanalizacyjnej, w tym czyszczenie separatorów substancji ropopochodnych oraz wymagane badania parametrów odprowadzanych ścieków.

4) Ochrona powierzchni ziemi



Działalność Spółki ma wpływ na stan środowiska gruntowo-wodnego, stąd realizacja własnego programu budowy kontenerowych stacji paliw, skutkiem czego zostały wyłączone z eksploatacji wszystkie stacje paliw ze zbiornikami jednopłaszczowymi dzierżawione od PKP S.A. Z użytkowania wycofano także stare, jednopłaszczowe zbiorniki na olej przepracowany. Zastąpiono je nowoczesnymi instalacjami wymuszonego spustu oleju przepracowanego. Nowe zbiorniki dwupłaszczowe posiadają system monitorowania zbiornika wewnętrznego metodą „suchą”. W układzie zainstalowano sygnalizator nieszczelności. W przypadku powstania przecieku pojawia się akustyczny sygnał alarmowy, co pozwala na szybkie reagowanie, sprawdzenie zbiornika i usunięcie ewentualnego wycieku.

Wykonywanie kolejowych usług transportowych wymaga poddawania eksploatowanego taboru regularnym przeglądom, naprawom, modernizacjom czy kasacjom, co wiąże się z powstawaniem odpadów (w tym niebezpiecznych). Ze względu na ich ilość (tysiące ton rocznie) i różnorodność (możliwość wytworzenia ponad setki różnych odpadów), gospodarowanie odpadami

bez stosownych regulacji prawnych i monitorowania sytuacji na gruncie, znacznie zwiększyłoby narażenie Spółki na sankcje. W związku z powyższym, adekwatnie do potrzeb Spółka występuje o aktualizowanie lub wydanie nowych decyzji dotyczących gospodarki odpadami oraz aktualizuje wewnętrzne regulaminy w tym zakresie. Dzięki stworzeniu wewnętrznego systemu gospodarowania odpadami nastąpiło przypisanie odpowiedzialności poszczególnym grupom pracowników na kolejnych etapach gospodarowania odpadem, skutecznie minimalizujące ryzyko umieszczenia odpadu w nieprzeznaczonym na ten cel miejscu.

Działania organizacyjne w kontekście Polityki Środowiskowej Spółki



Grupa PKP CARGO prowadzi działalność na terenie całego kraju, jak również poza jego granicami. Zużycie podczas prowadzonych prac materiałów, paliw i energii, 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. Świadome swego wpływu na środowisko spółki, podejmują przeciwdziałania zanieczyszczeniom środowiska. Ponadto czuwają nad stałym podnoszeniem świadomości ekologicznej pracowników, przez

szkolenie wszystkich pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami.

Spółka dąży do tego, by decyzje związane z ochroną otaczającego środowiska, w tym powietrza, zostały zauważone nie tylko przez kontrahentów. Dobre Praktyki PKP CARGO S.A. z zakresu ochrony środowiska zostały opisane w Raporcie FOB „Odpowiedzialny biznes w Polsce. Dobre praktyki”.

Grupa zaangażowana jest w osiągnięcie zgodności działań z obowiązującymi przepisami, posiada program działań środowiskowych i uzyskuje konkretne efekty tych działań, posiada wykwalifikowaną kadrę prowadzącą sprawy ochrony środowiska, dysponującą narzędziami w postaci oprogramowania stanowiącego aktualizowaną bazę danych o zakresie korzystania ze środowiska. Pracownicy posiadają dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji a ich świadomość ekologiczna corocznie wzrasta z uwagi na prowadzony proces szkoleniowy i informacyjny. Spółkom należącym do Grupy PKP CARGO nie powinny zatem grozić poważne sankcje z tytułu korzystania ze środowiska.

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

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

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

- Innowacyjne inicjatywy dla rozwoju branży TSL,
- Nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi,
- Kultura i sztuka
- Bezpieczeństwo,
- Sport, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju młodzieży poprzez sport oraz dbałości o zdrowy tryb życia.

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

W 2020 r. PKP CARGO S.A. udzieliło wsparcia na walkę z epidemią koronawirusa. Dodatkowo PKP CARGO S.A. udzieliło darowizny dla Fundacji Grupy PKP przeznaczonej na pomoc pracownikom PKP CARGO S.A. pozostającym w trudnej sytuacji życiowej.

Jeżeli chodzi o działalność sponsoringową to PKP CARGO S.A. oraz inne spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO ze względu na pandemię nie podejmowały w 2020 r. działań społecznych w takim zakresie, jak w kilku poprzednich latach. Do nielicznych takich działań można zaliczyć wsparcie organizacji obchodów 40 rocznicy Lubelskiego Lipca '80 oraz sponsoring 31. wyścigu kolarskiego „Solidarności” i Olimpijczyków, gdzie wśród promotorów tych imprez są nie tylko uznane na polskim rynku firmy, ale także organizacje związkowe, będące jednymi z interesariuszy PKP CARGO.

8.9. Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń

8.9.1 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.

Znaczącą 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 premii obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz indywidualne osiągnięcia pracowników.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 2020 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 Kolejarza, 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 r. strona pracodawcy zainicjowała rokowania sygnatariuszy ZUZP 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 zakończenia rokowań wprowadzeniem zmian do ZUZP, korzystnych zarówno dla Spółki jak i pracowników, w formie protokołu dodatkowego jednomyślnie 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.

8.9.2 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:

1. zwrot kosztów poniesionych w związku z odbywaniem podróży podejmowanych w interesie PKP CARGO S.A. lub Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
2. 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;
3. 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.;
4. 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 następuje 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.;
5. 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 2020 r.

Tabela 32 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2020 r. (zł)

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie	Zwrot kosztów przejazdu	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Obecni członkowie Zarządu						
Warszewicz Czesław	561 600	0	0	1 346	0	562 946
Borowiec Leszek	503 100	0	0	896	0	503 996
Bawor Witold	503 100	0	0	8 442	0	511 542
Kozendra Zenon	503 100	0	0	7 547	0	510 647
Wasaty Piotr	172 000	650	0	0	0	172 650
Byli członkowie Zarządu						
Fingas Grzegorz	118 967	0	387 000	8 485	0	514 452

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 2020 r.

Tabela 33 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2020 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	156 919	143 627	0
Zofia Dziak	Członek Rady Nadzorczej	152 477	0	0
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	154 947	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	87 470	0	0
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	154 947	0	0
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	157 512	138 841	0
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	160 430	87 546	0
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	154 947	0	0
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	70 623	0	0
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	56 015	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

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

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

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

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

W 2020 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

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

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

- 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 w sposób zapewniający 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,
- pozwalają na wyłonienie grup pracowników, którzy poprzez pełnione funkcje, mają znaczący wpływ na sprawne zarządzanie organizacją oraz realizowanie strategicznych celów Spółki,
- 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 pozapłatowych 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.

8.10. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.10.1 Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

Uchwałą nr 48/2019 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 czerwca 2019 roku dokonano wyboru BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (zwaną dalej „BDO”) z siedzibą w Warszawie przy ul. Postępu 12, wpisanej pod numerem 3355 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych.

Umowa z BDO została zawarta w dniu 22 lipca 2019 r. i obejmuje:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2019-2020,
- przegląd półrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2019-2020,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.,
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych.

BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. przeprowadziła ponadto badania sprawozdań finansowych spółek z Grupy tj. PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Tabela 34 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2020	Rok zakończony 31/12/2019
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	200 350	200 350
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	128 000	138 500
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	142 650	131 650
Pozostałe usługi	50 000	0
Razem	521 000	470 500

Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo, spółki z Grupy BDO przeprowadzały badania spółek zależnych Grupy PKP CARGO International. Ich wynagrodzenie w roku 2020 wyniosło 381 644 zł netto, natomiast w 2019 r. 354 307 zł netto.

W dniu 16 listopada 2020 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałą nr 2/2020 w sprawie wyboru firmy audytorskiej Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Poznaniu ul. Abpa Antoniego Baraniaka nr 88E, 61-131 Poznań, KRS 0000369868, NIP 7781476013, wpisaną na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3654, do:

- przeprowadzenia badania:
- jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2021-2025;
- skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2021-2025;
- przeglądu półrocznych skrótowych:
- jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2021-2025;
- skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO w latach 2021-2025.

8.10.2 Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r. jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757) („Rozporządzenie”).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r. zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne 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 2020 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2020 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

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

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe: - w dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników o 10%, jednak nie więcej niż do 0,5 etatu w okresie od 1 czerwca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Obniżenie wymiaru czasu pracy spowodowało pomniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w okresie od czerwca 2020 r. do sierpnia 2020 r. o 29,4 milionów złotych.

Na podstawie Ustawy Antykryzysowej, Spółce przyznano wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych za okres od 1 czerwca do 31 sierpnia 2020 r. w wysokości 98,3 mln zł.

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe - związku z pandemią COVID - 19 PKP CARGO S.A. oraz wybrane spółki zależne (PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.) podpisały porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników. Porozumienie podpisane przez PKP CARGO S.A. obejmowało okres od 1 czerwca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., natomiast porozumienia podpisane przez spółki zależne obejmowały okres od 1 lipca 2020 r. do 30 września 2020 r. Obniżenie czasu pracy dla pracowników Grupy wpłynęło na zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w łącznej wysokości 33,8 mln zł.

Na podstawie Ustawy Antykryzysowej, PKP CARGO S.A. i wybranym spółkom zależnym zostało przyznane wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w łącznej wysokości 115,2 mln zł.

8.10.4 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Opis istotnych pozycji pozabilansowych ujawniono w [Nocie 7.2](#) i [7.3 JSF](#) oraz [Nocie 7.2](#) i [7.3 SSF](#) za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2020 r.

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 opisanego w dokumencie „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” (dalej: „Dobre Praktyki 2016”), przyjętych przez Radę Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w dniu 13 października 2015 r. które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. i zastąpiły poprzedni zbiór zasad ładu korporacyjnego. Tekst zbioru „Dobrych Praktyk 2016”, którym Spółka podlega od dnia 1 stycznia 2016 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (https://www.gpw.pl/pub/GPW/files/PDF/GPW_1015_17_DOBRE_PRAKTYKI_v2.pdf).

Spółka dokłada wszelkich starań aby zarówno rekomendacje jak i zasady zawarte w zbiorze Dobrych Praktyk 2016 były realizowane. Ostatnia aktualizacja Informacji na temat stanu stosowania przez Spółkę rekomendacji i zasad została opublikowana 8 marca 2021 r. i jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład Korporacyjny/ Zasady Dobrych Praktyk.

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

Spółka stosuje rekomendacje i zasady zawarte w zbiorze „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” z wyłączeniem 3 zasad szczegółowych: I.Z.1.10, I.Z.1.15., I.Z.1.20.

I.Z.1.10. prognozy finansowe – jeżeli spółka podjęła decyzję o ich publikacji - opublikowane w okresie co najmniej ostatnich 5 lat, wraz z informacją o stopniu ich realizacji,

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Ze względu na dynamicznie zmieniające się otoczenie rynkowe i wynikający z tego brak możliwości oszacowania wyników, Spółka podjęła decyzję o czasowym zawieszeniu publikacji prognoz.

I.Z.1.15. informację zawierającą opis stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów; opis powinien uwzględniać takie elementy polityki różnorodności, jak płeć, kierunek wykształcenia, wiek, doświadczenie zawodowe, a także wskazywać cele stosowanej polityki różnorodności i sposób jej realizacji w danym okresie sprawozdawczym; jeżeli spółka nie opracowała i nie realizuje polityki różnorodności, zamieszcza na swojej stronie internetowej wyjaśnienie takiej decyzji,

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej zasady stosowane we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji, uwzględniają takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe, uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne.

I.Z.1.20. zapis przebiegu obrad walnego zgromadzenia, w formie audio lub wideo,

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: W ocenie Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom

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

Jednolite zasady rachunkowości: w jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z MSSF UE. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do

stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

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

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

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

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

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

Nadzór Komitetu Audytu

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

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

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

9.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Tabela 35 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2020 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⁾	7 751 187	17,31%	7 751 187	17,31%*
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 913 165	44,46%	19 913 165	44,46%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 21.06.2018 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

* szczegółowe informacje dot. ograniczenia prawa głosu znajdują się w Rozdziale 9.6 Wykonywanie prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 36 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2020 r. oraz 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⁾	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%

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 03.06.2020 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

* szczegółowe informacje dot. ograniczenia prawa głosu znajdują się w Rozdziale 9.6 Wykonywanie prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 37 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

Akcjonariusz wykonuje prawo głosu 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 rekomendowany wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia jednakże jego stosowanie nie jest obligatoryjne. 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. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa 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.

Ograniczenie prawa głosu

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 byli uprawnieni do wykonywania prawa głosu, w tym również, jako użytkownik, z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem. W konsekwencji ograniczenie prawa głosu potencjalnie utrudnia uzyskanie kontroli nad Spółką przez jednego inwestora nawet, jeśli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki spadnie do zera.

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 zobowiązań 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.
- liczba głosów przysługująca każdemu z akcjonariuszy wchodzącemu w skład Zgrupowania po redukcji, to liczba otrzymana z obliczenia iloczynu przysługującego mu procentowego udziału i liczby głosów, po jej zaokrągleniu w górę do jednego głosu;
- ograniczenie wykonywania prawa głosu dotyczy także akcjonariusza nieobecnego na Walnym Zgromadzeniu.

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

9.7. 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 Sądów 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 powyższym, 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. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje Rada Nadzorcza lub 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 niekaranym. 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.

Z uwagi na fakt, że udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi mniej niż 50%, 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.

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 i wpisu do rejestru. 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.

. Rada Nadzorcza na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

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

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

Walne Zgromadzenie działa na podstawie KSH, 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 KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi.

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 KSH, 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 Spółka Akcyjna 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 62/VII/2020 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 24 sierpnia 2020 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 zatwierdzonej Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 roku
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

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

Sposób funkcjonowania Zarządu

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

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

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 przedmiotowych Regulaminów wymagają zgody wszystkich członków Rady Nadzorczej spełniających kryteria niezależności i powołanych na zasadach wskazanych w § 20 i 21 Statutu PKP CARGO S.A.

Tabela 38 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	23.03.2020 r.
Piotr Wasaty	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.09.2020 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

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 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:

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

CZESŁAW WARSEWICZ

PREZES ZARZĄDU



Pan Czesław Warszewicz z wykształcenia jest ekonomistą, ukończył studia w Szkole Głównej Handlowej na kierunku Zarządzanie i Marketing, następnie prowadził pracę naukowo-badawczą w Katedrze Zarządzania Strategicznego SGH na Podyplomowych Studiach Doktoranckich w zakresie venture capital i private equity.

Uczestnik pierwszej polskiej edycji programu AMP – Advanced Management Program, organizowanego przez IESE Business School w Barcelonie. Specjalista w zakresie transportu i zarządzania. W latach 1994 – 1999 związany z sektorem prywatnym, w tym m.in. z: Raab Karcher Energieservice sp. z o.o., EVIP International sp. z o.o. Od 1997 r. przez 9 lat związany z giełdową grupą kapitałową Rolimpex, gdzie pełnił m.

in. funkcje Dyrektora Finansowego oraz Członka Zarządu. W latach 2006 – 2009 Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. W latach 2009-2013 Dyrektor Biura spółki Patentes TALGO, czołowego producenta taboru kolejowego w Europie. Od 2013 r. jest Dyrektorem Zarządzającym – członkiem Rady Dyrektorów spółki Miller Graphics AB. W latach 2015 – 2018 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

LESZEK BOROWIEC

CZŁONEK ZARZĄDU DS. FINANSOWYCH



Pan Leszek Borowiec posiada wykształcenie wyższe. Jest absolwentem Politechniki Częstochowskiej, specjalność Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa, ukończył studia podyplomowe z zakresu rachunkowości.

Posiada tytuł doktora nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii, specjalność finanse i rachunkowość uzyskany na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu. Ponadto Pan Leszek Borowiec ukończył studia EXECUTIVE MBA o profilu menedżerskim w Instytucie Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk. Od 2001 roku jest Adiunktem, Wykładowcą na Uniwersytecie Warszawskim oraz Kierownikiem Katedry Rachunkowości w Wyższej Szkole Finansów i Zarządzania.

W latach 2001 – 2010 związany z Zakładem Produkcji Cystern LDS Sp. z o.o., gdzie pełnił m. in. funkcję Dyrektora Finansowego. W latach 2010 – 2011 był Ekspertem w Ernst & Young Business Advisory w zakresie rachunkowości zarządczej podmiotów działających w obszarze publicznym i/lub regulowanym. W latach 2011 – 2013 pełnił funkcję Członka Zarządu, Dyrektora Ekonomiczno – Finansowego w spółce Solino S.A. z Grupy ORLEN. W latach 2014 – 2018 związany z Grupą Poczty Polskiej, gdzie pełnił funkcję Dyrektora Zarządzającego Pionem Finansów, a w ostatnim czasie funkcję Prezesa Zarządu Poczty Polskiej Usług Finansowych Sp. z o.o.

WITOLD BAWOR
CZŁONEK ZARZĄDU DS. OPERACYJNYCH


Pan Witold Bawor posiada wykształcenie wyższe. Jest absolwentem Politechniki Częstochowskiej na kierunku elektrotechnika.

Od wielu lat związany z branżą kolejową, w tym z Grupą PKP CARGO. W latach 2006 – 2012 był Członkiem Zarządu ds. Eksploatacyjnych PKP CARGO. W latach 2012 – 2014 Dyrektor Zarządzający - Pełnomocnik Zarządu ds. Utrzymania. Od 2015 r. Pan Witold Bawor pełnił funkcję Członka Zarządu, a następnie Prezesa Zarządu PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

PIOTR WASATY
CZŁONEK ZARZĄDU DS. HANDLOWYCH


Pan Piotr Wasaty jest absolwentem Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, ponadto ukończył studia podyplomowe MBA w zakresie finansów w Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie. Posiada międzynarodowy certyfikat audytorski CFE przyznawany przez Association of Certified Fraud Examiners, a także certyfikat audytora wewnętrznego.

Menedżer z blisko 20-letnim doświadczeniem. W latach 2002-2003 był specjalistą ds. analiz ekonomicznych w TAURON Polska Energia. Od 2004 roku związany z firmą DPC sp.j., której jest współnikiem. Jako Pełnomocnik zarządu ds. audytu w PERN S.A. w latach 2007-2008 odpowiadał za koordynację i prowadzenie badań audytorskich oraz usług doradczych i analiz strategicznych.

W latach 2009-2011 pełnił funkcję Głównego specjalisty ds. rozliczeń i sprawozdawczości w spółce Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne S.A. Jako zastępca dyrektora generalnego, CFO w ZAiKS w okresie 2010-2017 zarządzał pionem finansowym oraz inwestycyjnym. Od 2019 roku jest Członkiem zarządu w Royalty Trade Zone S.A., gdzie odpowiada za m.in. za strategię rozwoju i kontakty branżowe.

ZENON KOZENDRA
CZŁONEK ZARZĄDU PRZEDSTAWICIEL PRACOWNIKÓW


Pan Zenon Kozendra jest absolwentem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej w Kielcach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie organizacji zarządzania na Akademii L. Koźmińskiego. Związany jest z PKP od 1985 r.

W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych, a od 2008 Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej. Zenon Kozendra był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO w latach 2001 – 2005, Członkiem Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach 2006 – 2008. Ponadto Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, PKP CARGO WAGON Kraków – jako

Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, PKP S.A. - jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016.

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 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 39 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	31.08.2020 r.
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	31.08.2020 r.
Marcin Kowalczyk	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.*	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.**	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
		11.05.2016 r.*	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	24.07.2020 r.
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - rozpoczęcie VI kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

** dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - rozpoczęcie VII kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

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 w 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 najpierw 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 Wiceprzewodniczącą 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 począwszy 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 w 1992 r. ukończył studia prawnicze na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa. Od 1992 r. do 2005 r. związany z bankowością, m.in. zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw; pracował także w departamentach prawnych. W latach 2005 – 2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. W latach 2010 – 2016 związany ze spółkami Grupy Kapitałowej PGNiG. Od września 2016 r. do marca 2017 r. zatrudniony w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Od początku marca 2017 r. jest pracownikiem PKP S.A., obecnie na stanowisku Dyrektora Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Korporacyjnych. Od 2000 r. wpisany na listę radców prawnych.

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 Bukownie, następnie został dyspozytorem w Jaworzno-Szczakowej, a po restrukturyzacji Spółki PKP CARGO S.A dyspozytorem zmianowym w Katowicach. Współzałożyciel związku NSZZ Solidarność Koła w Bukownie, 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 absolwentką Szkoły Głównej Handlowej na kierunku Ekonomia oraz Uniwersytetu Warszawskiego na Wydziale Nauk Politycznych i Studiów Międzynarodowych (odbyła także stypendium Erasmus na Pázmány Péter Catholic University w Budapeszcie). Posiada tytuł Master of Business Administration (MBA) i międzynarodowy certyfikat zarządzania projektami PRINCE2 Foundation.

Pełni funkcję Zastępcy Dyrektora Biura ds. Reformy Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Aktywów Państwowych. W przeszłości związana z Ministerstwem Przedsiębiorczości i Technologii, Polskim Górnictwem Naftowym i Gazownictwem Obrót Detaliczny sp. z o.o. oraz Polskim Instytutem Spraw Międzynarodowych.

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 Kaszy 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 zostaje laureatem otrzymując tytuł Znakomity Przywódca (2014 r.) W 2015 r. otrzymał Złoty Medal za Długoletnią Służbę. 25 października 2015 r. w wyborach parlamentarnych zdobywa 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

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

Tabela 40 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 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	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 24.07.2020 r.
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

W 2020 r. Komitet Audytu odbył 10 posiedzeń oraz 4 głosowania bez odbycia posiedzenia przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2020 r. Komitet Audytu podjął 14 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.

Członkami Komitetu Audytu posiadającymi 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, stypendysta Erasmus Universiteit Rotterdam w programie corporate finance (1992 r./1993 r.);
3. Pani Małgorzata Kryszkiewicz: studia podyplomowe "MSSF w praktyce", realizowane przez SGH i EY Academy of Business (2017 r.), studia podyplomowe MBA - Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów oraz Uniwersytet Gdański, program walidowany przez IAE Aix-en-Provence Graduate School of Management (2009 r.), studia podyplomowe – Rachunkowość przedsiębiorstw - WSiZ w Warszawie oraz AGH w Krakowie (2005 r.), studia podyplomowe – Finanse i Opodatkowanie przedsiębiorstw – SGH w Warszawie (2002 r.), SGH w Warszawie studia magisterskie - kierunek Finanse i Bankowość (1996 r.), biegły rewident (2009 r.), certyfikat księgowy MF (2006 r.).

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

1. Pani Małgorzata Kryszkiewicz (Członek Komitetu do 24 lipca 2020 r.): 18-letnie doświadczenie zawodowe (zatrudnienie) w przedsiębiorstwach sektora kolejowego, w tym 13-letnie na stanowiskach kierowniczych, od 2001 r. wykonywanie funkcji członka i przewodniczącego rad nadzorczych spółek z branży kolejowej (naprawcze, energetyczne, przeładunkowe) oraz od 2012 r. członka i przewodniczącego komitetów audytu.
2. 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.

Komitet Audytu Rady Nadzorczej po przeprowadzeniu oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej, tj. BDO Audit s.r.o. z siedzibą w Pradze (Czechy), podjął Uchwałę Nr 12/2020 z dnia 21 września 2020 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych.

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 Polityki świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci oraz Polityki i Procedury 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 ppkt a) 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 przeglądom, 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 przekazanie 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/przełgądem sprawozdań finansowych następujące usługi:

- przeprowadzenie procedur „due dilligence” w zakresie kondycji ekonomiczno-finansowej oraz przygotowanie listów poświadczających wykonywanych w związku z prospektem emisyjnym, przeprowadzane zgodnie z krajowym standardem usług pokrewnych (uzgodnione procedury);
 - usługi atestacyjne w zakresie informacji finansowych pro forma, prognoz wyników lub wyników szacunkowych ujętych w prospekcie emisyjnym;
 - badanie historycznych informacji finansowych do prospektu, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 809/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r.;
 - weryfikacja pakietów konsolidacyjnych;
 - potwierdzenie spełnienia warunków zawartych umów kredytowych na podstawie analizy informacji finansowych pochodzących ze sprawozdań finansowych;
 - usługi atestacyjne w zakresie sprawozdawczości dotyczącej ładu korporacyjnego, zarządzania ryzykiem oraz społecznej odpowiedzialności biznesu;
 - poświadczenia dotyczące sprawozdań lub innych informacji finansowych przeznaczonych dla organów nadzoru, rady nadzorczej lub innego organu nadzorczego Spółki lub właścicieli, wykraczające poza zakres badania ustawowego i mające pomóc tym organom w wypełnianiu ich ustawowych obowiązków.
2. Świadczenie usług, o których mowa w punkcie 1, możliwe jest jedynie w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez Spółkę, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej.
 3. Zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych, o których mowa w punkcie 1), 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 zgodnie z punktem 2). 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, o których mowa w punkcie 1), zabronione jest bezpośrednio lub pośrednio 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.

Uchwałą Nr 12/2019 z dnia 13 czerwca 2019 r., Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. zarekomendował Walnemu Zgromadzeniu jako kandydata na firmę audytorską dla PKP CARGO S.A. - BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. Rekomendacja dot. wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania spełniała wymogi Ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym z dnia 11 maja 2017 roku (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) oraz „Polityki wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A.” przyjętej Uchwałą nr 9/2019 Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 15 kwietnia 2019 r.

Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. udzielając swojej rekomendacji firmie BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. wziął pod uwagę m.in. specyficzne potrzeby Grupy Kapitałowej PKP CARGO jako jednostki zainteresowania publicznego, wynik grupowego postępowania zakupowego oraz dotychczasową współpracę z oferentem.

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

Wyboru firmy audytorskiej BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. w Warszawie do przeprowadzenia badania jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2019-2020 oraz przeglądów półrocznych skróconych jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2019-2020 sporządzanych zgodnie z MSSF zatwierdzonych przez UE dokonało Walne Zgromadzenia Uchwałą Nr 48/2019 z dnia 26 czerwca 2019 r.

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

- przeprowadzenia badania:
 - jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2021-2025;
 - skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2021-2025;
- przeglądu półrocznych skróconych:
 - jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2021-2025;
 - skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO w latach 2021-2025,

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

- Grant Thornton Frąckowiak lub
- PKF Consult

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

Rekomendacja dot. wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania spełniała wymogi Ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym z dnia 11 maja 2017 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) oraz „Polityki wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A.” przyjętej Uchwałą nr 9/2019 Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 15 kwietnia 2019 r. Walne Zgromadzenie Uchwałą Nr 2/2020 z dnia 16 listopada 2020 r. wybrało firmę Grant Thornton Frąckowiak na firmę audytorską dla Spółki na lata 2021-2025.

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania członków Zarządu, a także wspomaga osiąganie 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 41 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 31.08.2020 r.
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	27.11.2017 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 42 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 31.08.2020 r.
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 31.08.2020 r.
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 r.	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

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

Biznes rozwijamy w sposób zrównoważony i odpowiedzialny

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



W PKP CARGO S.A. już na etapie planowania działań biznesowych bierzemy pod uwagę wpływ, jaki wdrażana przez nas strategia biznesowa wywiera na naszych pracowników, otoczenie społeczne i środowisko, w którym działamy. Naszym głównym celem jest skuteczne zarządzanie procesem przewozowym w poszanowaniu najwyższych standardów zrównoważonego rozwoju w sferze ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. Tylko respektowanie tych aspektów pozwala prowadzić biznes w sposób skuteczny, odpowiedzialny i dostosowany do zmieniającego się otoczenia.

Działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu już od przeszło dekady stanowią element długofalowej strategii PKP CARGO S.A. Ramy społecznej odpowiedzialności biznesu ujęte zostały w Polityce CSR PKP CARGO S.A., opartej o międzynarodowe standardy – m.in. certyfikat ISO 26 000 oraz Global Reporting Initiative.

Każdego roku nasze działania publikowane są także w ogólnopolskim Raporcie Dobrych Praktyk. W roku 2020 po raz kolejny udało nam się zwiększyć ilość opublikowanych praktyk CSR zrealizowanych przez PKP CARGO S.A.!

Odpowiedzialne podejście do realizowanych procesów to jednak nie tylko wymóg stawiany przez międzynarodowe standardy prowadzenia biznesu czy oczekiwanie rynku. **To przede wszystkim długotrwałe, aktywne tworzenie wielowymiarowej, pozytywnej historii firmy wspólnie z naszymi klientami, akcjonariuszami, pracownikami i społecznościami lokalnymi.**

Pandemia COVID-19 sprawiła, że wszyscy musieliśmy nauczyć się funkcjonować w zmienionej rzeczywistości. Pokazała nam także jak bardzo ważne jest partnerstwo w dialogu społecznym oraz budowanie świadomości dotyczącej bezpiecznego miejsca pracy, bo to one przede wszystkim stały się wspólnym mianownikiem i kierunkiem realizacji działań pracowniczych i społecznych w roku 2020. To właśnie inicjatywy CSR od lat wspierają prospołeczne postawy i integrowanie pracowników wokół ważnych inicjatyw, wzmacniają partnerstwo w dialogu społecznym z Przedstawicielami Strony Społecznej, budują kulturę bezpiecznego miejsca pracy, rozwijają świadomość ekologiczną, promują zdrowy i aktywny styl życia. Rok 2020 pokazał nam, że nawet w najtrudniejszych warunkach służą one budowaniu atmosfery współpracy wewnątrz organizacji i wspieraniu skuteczności działań biznesowych w otoczeniu zewnętrznym.

Właśnie dlatego w roku 2021 będziemy konsekwentnie rozwijać nasze projekty z zakresu CSR, dbając o zrównoważony rozwój i włączając w działania na rzecz otoczenia społecznego również samych pracowników Spółki. Działania w zakresie odpowiedzialności społecznej zrealizujemy m.in. poprzez nasze długoletnie sztabowe projekty: Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe, kampanię „Kierunek: Bezpieczni w Pracy”, „Firmę Przyjazną Bieganiu” czy nową inicjatywę „Społecznie Odpowiedzialni” PKP CARGO S.A.

Zrównoważony rozwój i odpowiedzialność społeczna są stałymi elementami wspierającymi nowoczesne zarządzanie, na stałe już wplecionymi w historię rozwoju PKP CARGO S.A.

10.1. Oświadczenie Grupy PKP CARGO

Oświadczenie Grupy PKP CARGO¹¹⁹ na temat informacji niefinansowych za rok 2020 (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 2020 r. do 31 grudnia 2020 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:



10.1.1 Opis modelu biznesowego

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



Działalność Grupy obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody Grupy z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 80% przychodów z umów z klientami Grupy.

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 Grupy PKP CARGO są usługi intermodalne. Ocenia się, iż obszar ten będzie generował coraz wyższe przychody.

¹¹⁹ 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 2020 r. w Grupie było zatrudnionych ponad 21,7 tys. osób.

MODEL BIZNESOWY

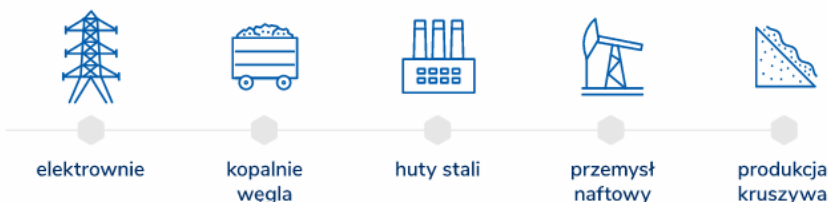
Model biznesowy Grupy PKP CARGO opiera się na realizacji głównej działalności tj. przewozu kolejowego towarów oraz na uzupełnieniu oferty dodatkowymi usługami. Aby sprawnie realizować działania Grupa wykorzystuje dostępne kapitały i alokuje je w możliwie najefektywniejszy sposób.

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.

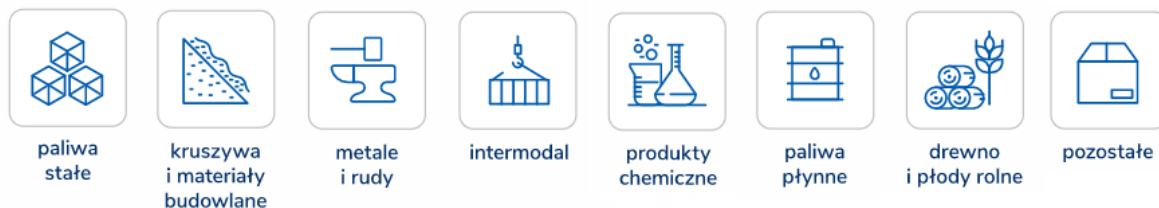
KLIENCI



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 International Paper. 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:

PRZEWOŻONE TOWARY



10.1.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością Grupy PKP CARGO

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO



Tabela 43 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2020

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]				
	2020	2019	2018	2017	2016
Trakcyjna	509 532	607 035	703 493	645 438	631 019
Nietrakcyjna	30 021	43 665	45 193	44 512	44 627

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 44 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2020

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]				
	2020	2019	2018	2017	2016
Dwutlenek siarki	373	850	4 369	1 159	1 151
Dwutlenek azotu	1 572	2 079	9 040	3 418	3 172
Tlenek węgla	608	755	657	758	807
Dwutlenek węgla	481 820	505 618	624 717	527 792	518 347
Benzoalfapiren	0	0	2	0	0
Pyły i sadza	218	214	447	262	259
Suma węglowodorów	312	481	467	455	356
Hfc	0	0	0	0	0
Inne	51	27	46	35	16

Źródło: Opracowanie własne

Największa generowana przez Grupę PKP CARGO emisja substancji to emisja pośrednia generowana w wyniku zużycia energii elektrycznej w lokomotywach, stanowiąca ponad 90% całej kupowanej przez Grupę energii. Wskaźniki emisji dla energii elektrycznej wytwarzanej zmniejszyły się względem roku 2019, co przekłada się na istotny spadek raportowanych wielkości w zestawieniu emisji substancji.

Tabela 45 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2020

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t] w 2020 r.		Ilość odpadów [t] w 2019 r.		Ilość odpadów [t] w 2018 r.		Ilość odpadów [t] w 2017 r.		Ilość odpadów [t] w 2016 r.	
		Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż 03 01 04	03 01 05	5,1	12,2	441	5,1	3,9	441	1,4	3,9	6,6	1,4
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wył. pyłów z 100104)	10 01 01	39,3	107,1	91,6	39,3	195,3	91,6	364,7	195,3	318,8	364,7
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	140	71,5	56,9	140,0	115,8	56,9	133,4	115,8	204,1	133,4
Zużyte materiały szlifierskie zawierające substancje niebezpieczne	12 01 20*	5,4	16,6	22,3	5,4	13,3	22,3	13,6	13,3	113,2	13,6
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	9,8	2,6	15,2	9,8	8,1	15,2	27,4	8,1	32,3	27,4
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	21,5	19,4	11,1	21,5	26,8	11,1	28,2	24,8	32,9	28,2
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	21,8	42,3	25,1	21,8	13	25,1	24,1	13	14,8	24,1
Metale żelazne (złom)	16 01 17	6 312,50	3 491,78	3 652,8	6 312,5	4 244,7	3 652,8	3 194,6	4 244,7	5 521,9	3 194,6
Metale nieżelazne	16 01 18	50,2	58,9	48,9	50,2	15,8	48,9	16,8	15,8	140,3	16,8
Inne niewymienione odpady	16 01 99	78,1	194,4	119,2	78,1	127,9	119,2	117,7	127,9	34,2	117,7
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	19,5	5,7	27	19,5	10,3	27	4	10,3	8,1	4
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	9,1	1,8	11,6	9,1	8,8	11,6	19,9	8,8	4,4	19,9
Żelazo i stal	17 04 05	118,3	31,2	10,2	118,3	16	10,2	21,7	16	52,5	21,7
Drewno	19 12 07	130,3	212,0	68	130,3	23,4	68	13,4	23,4	39,3	13,4
Pozostałe odpady		167,7	228,2	590,5	167,7	53,3	590,5	168,8	55,5	100,9	168,8

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 46 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2020

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2020	2019	2018	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	1 203	3 437	1 494	1 510	1 049
Kotłownie	255	2 078	163	424	181
Procesy technologiczne	224	384	308	240	183
Samochody i maszyny	32	54	35	30	32
Lokomotywy	662	852	960	795	621
Parowozy	1	6	8	7	13
Inne	29	63	20	14	19
Ochronę wód, w tym:	1 567	1 081	937	574	875
Pobór wody	439	485	365	339	372
Odprowadzanie ścieków	217	218	156	112	296
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	39	33	23	17	15
Inne	872	345	394	105	192
Wycinkę drzew i krzewów	133	11	43	197	167
Ochronę powierzchni ziemi	0	54	53	0	108
Gospodarowanie odpadami	3 553	3 558	2 382	1 982	1 531
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	337 258	423 316	176 903	138 910	249 415

Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą inne nakłady. W 2020 r. Grupa wydatkowała kwotę 337,3 mln zł na nakłady inwestycyjne i remonty związane z ochroną środowiska. Kwalifikowane są tu m.in.: wydatki na obniżenie emisji lub uregulowanie stanu formalno-prawnego pod względem środowiskowym. Znaczącą większość tej kwoty stanowią inwestycje taborowe (zakupu platform kontenerowych, lokomotyw elektrycznych, modernizacje lokomotyw). Pozostałe elementy to inwestycje związane m.in. z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej, zmianą źródeł ciepła.

OBSZAR PRACOWNICZY



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

Szacunek

Solidność

Współpraca

Dobre zarządzanie

Bezpieczeństwo

Profesjonalizm

Nowoczesność

Transparentność

Odpowiedzialność

Tabela 47 Liczba pracowników w Grupie w latach 2016-2020

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2020		Stan na 31/12/2019		Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017		Stan na 31/12/2016	
	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty
Kobiety	5 376	5 478	5 837	5 829	5 620	5 499	5 418	5 398	5 391	5 431
Wykształcenie wyższe	1 586	1 593	1 698	1 670	1 595	1 556	1 416	1 386	1 397	1 397
Wykształcenie średnie	3 075	3 158	3 325	3 330	3 243	3 158	3 146	3 143	3 155	3 178
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	715	727	814	829	782	785	856	869	839	856
Mężczyźni	16 438	16 868	17 781	17 928	18 044	17 926	17 897	17 897	17 824	17 824
Wykształcenie wyższe	2 202	2 234	2 341	2 316	2 236	2 277	2 085	2 085	2 063	2 063
Wykształcenie średnie	8 168	8 362	8 696	8 729	8 817	8 769	8 555	8 555	8 507	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	6 068	6 272	6 744	6 883	6 991	6 880	7 257	7 257	7 254	7 254
Suma	21 814	22 346	23 618	23 757	23 664	23 425	23 315	23 295	23 215	23 255

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 48 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	24	91	57	31	10
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	1	8	13	6	4
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	408	1 443	1 838	1 597	641
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	320	1 338	1 788	1 563	616

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 49 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	86 342	131 131	95 863	101 152	103 159
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 068	25 634	7 411	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	4	6	4	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



W roku 2020 realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów. Realizowane projekty zostały ujęte w raporcie Dobrych Praktyk Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Projekty adresowały następujące punkty SDG (Social Development Goals) :



Jako nową dobrą praktykę w zakresie biznesu społecznie odpowiedzialnego uwzględniono Kampanię: Kierunek Bezpieczni w Pracy.

Pozostałe praktyki zyskały status wieloletnich:

1. Firma Przyjazna Bieganiu
2. PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej
3. Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe
4. Odpowiedzialne praktyki w zakresie ochrony środowiska naturalnego

Częścią rozpoczętego w PKP CARGO w 2019 r. programu poprawy bezpieczeństwa jest kampania „*Kierunek: bezpieczni w pracy*”, której celem jest budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Zrealizowano m.in. spójną kampanię informacyjną dla pracowników (plakaty, strona intranetowa, ulotki rozdawane z paskami wynagrodzeń, film promocyjny, e-mail) oraz konferencję dla spółek sektora kolejowego. Kampania dotarła do 7 tys. pracowników

PKP CARGO realizuje projekt „*Firma przyjazna bieganiu*”, który opiera się na trzech filarach: sportowym i integracyjnym, charytatywnym oraz symboliczno-historycznym. Pracownicy wspólnie uczestniczą w zawodach sportowych, biegając, wspierają fundacje, z którymi współpracują, oraz upamiętniają ważne wydarzenia.

Celem *psychologicznego wsparcia powypadkowego* dla pracowników jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Projekt obejmuje wszystkie jednostki organizacyjne PKP CARGO i jest realizowany przez Telefoniczną Linie Wsparcia Psychologicznego, obsługiwaną przez psychologów wyspecjalizowanych w zakresie wsparcia sektora kolejowego. W 2019 r. projekt został rozszerzony o aspekty profilaktyki we wzmacnianiu uważności. Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki obejmuje ponad 7000 pracowników:

Tabela 50 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	Liczba osób objętych szkoleniem w roku				
		2020	2019	2018	2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	3 604	3 965	4 113	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	14	22	24	18	14
Dyżurny ruchu	16	70	74	53	77	92
Nastawniczy	16	13	13	14	23	36
Kierownik pociągu	16	21	112	72	151	198
Rewident taboru	16	1 332	1 581	1 246	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 339	1 316	1 201	1 227	1 251
Manewrowy	16	615	673	622	706	752
Toromistrz	16	10	10	10	9	10
Zwrotniczy	16	50	51	56	68	59
Suma	160	7 068	7 817	7 411	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

Odpowiedzialność za środowisko naturalne wyraża się m.in. w inwestycjach w zakup, modernizację i zaplecze utrzymaniowo-naprawcze taboru i jego wyposażenie przeznaczone do diagnostyki. Transport kolejowy oferowany przez PKP CARGO jest ekologiczny i konkurencyjny wobec transportu drogowego ze względu na niską emisję dwutlenku węgla. System nadzoru nad ochroną środowiska jest regulowany wewnętrznie i monitorowany.

Grupa PKP CARGO jest największym kolejowym przewoźnikiem towarowym w Polsce. Oprócz swojej codziennej działalności PKP CARGO pełni funkcję **mecenasa zabytków kolejowych**. Od 17 lat utrzymuje historyczny i zabytkowy tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność 113-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 r. posiada status Instytucji Kultury PKP CARGO S.A. promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- **„Parowozjadę”** – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i zagranicy. W 2020 r. z powodu pandemii koronawirusa Covid-19 tradycyjna „Parowozjada” została zastąpiona wirtualnymi spotkaniami – „Wirtualnie pod parą ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce”.
- **„Lato z Parowozami”** - program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum, Parowozowni Wolsztyn, Skierniewice oraz w Skansenie Lokomotyw w Zduńskiej Woli Karsznicach. W 2020 r. z przyczyn oczywistych, aby chronić dzieci i ich rodziców przed zarażeniem koronawirusem, „Lato z Parowozami” zostało zastąpione wydarzeniem „Wirtualnie pod parą”.
- **„Małopolskie Szlaki turystyczne”** – program realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu korzysta rocznie ponad 10 tys. podróżnych. Ze względu na pandemię program został ograniczony. Od września do grudnia na trasę wyruszyło 10 pociągów retro, w tym dwa ostatnie bez udziału pasażerów. Podróż można było jednak odbywać wirtualnie za pośrednictwem transmisji realizowanej w trybie on-line.
- **Skansen w Chabówce** - zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe, elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne oraz dreżyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen korzysta ok. 22 tys. osób, a sam Skansen odwiedza ok. 30 tys. osób. W roku 2020 z przyczyn sanitarnych ilości te musiały zostać ograniczone.

PKP CARGO współpracuje także z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki wspierając je finansowo i technicznie, PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu m.in. w porozumieniu z miłośnikami kolei realizuje projekt przywracania wybranym lokomotywowi historycznych barw oraz propaguje wiedzę historyczną wśród młodzieży poprzez organizację otwartych spotkań z osobami tworzącymi historię kolei.



Zarząd PKP CARGO S.A. wspiera rozwój *dialogu społecznego* z Partnerami Społecznymi Spółki – organizacjami związkowymi. Dialog ten opiera na zasadach przestrzegania prawa, równości, wzajemnego zaufania, szacunku i szukania najlepszych rozwiązań dla obu stron. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Spółka dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągania wyznaczonych celów. Respektuje i doskonali zasady współdziałania Partnerów Społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia efektywności firmy. O istotnej roli dialogu społecznego i jego ważnym miejscu w Spółce świadczy także fakt, że inicjatywy z tego obszaru stanowią dla PKP CARGO stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Zapewnianie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu Spółka traktuje jako jedną z podstawowych składowych wewnętrznej Polityki CSR. Jest to zgodne zarówno ze Strategią PKP CARGO, jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, np. z Normą ISO 26000 (w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” oraz „stosunki pracy”).

W 2020 r. wszystkie powyższe obszary były kontynuowane z uwzględnieniem zmian i bieżącego dostosowania do wszelkich obostrzeń sanitarnych nakładanych zarówno przez obowiązki prawne, procedury BHP, jak również wynikające z poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo pracowników i zespołów pracowniczych. Ponadto w roku 2020 Spółka starała się dostosować również kanały komunikacji i realizacji poszczególnych inicjatyw, przenosząc kluczowe działania komunikacyjne w zakresie CSR do sfery on-line.

Z uwagi na pandemię COVID-19, PKP CARGO rozpoczęło także nowe inicjatywy:

- **Newsletter „Wiadomości CSR”** – w roku 2020 zrealizowane było 9 edycji Newslettera on-line, dedykowanego dla koordynatorów CSR w spółkach zależnych Grupy PKP CARGO. Newsletter obejmuje promocję idei biznesu społecznie odpowiedzialnego oraz celów zrównoważonego rozwoju, zawiera informacje na temat realizowanych projektów społecznych. Stanowi platformę wymiany integracji spółek zależnych Grupy PKP CARGO wokół tematyki CSR oraz przestrzeń dzielenia się najlepszymi praktykami z tego obszaru.
- **Dzieci mówią damy radę!** – z uwagi na fakt, że okres pandemii wymagał zmiany podejścia do realizowanej komunikacji, w kwietniu 2020 r. zrealizowane zostały dwie odsłony inicjatywy online: „Dzieci mówią: Damy radę!”. Komunikacja online została skierowana do pracowników opiekujących się podczas pracy zdalnej dziećmi w trakcie zawieszenia zajęć edukacyjnych w szkołach. Zawierała elementy edukacyjne oraz wspierające koordynację życia codziennego w zmienionej rzeczywistości spowodowanej wprowadzeniem stanu epidemicznego na terenie całego kraju.

- **Aktywna Firma „Rowerem po zdrowie”** – zapoczątkowana została inicjatywa promująca zdrowy styl życia pomimo pandemii z próbą dotarcia do pracowników realizujących inne rodzaje aktywności niż biegi. W ramach akcji zrealizowano w 2020 r. trzy akcje komunikacyjne. Rozpoczęty został proces budowania stałej grupy rowerzystów, która w kolejnych etapach realizacji inicjatywy będzie angażowana w kolejne akcje.
- **„Społecznie Odpowiedzialni”** – opracowana została koncepcja nowej inicjatywy promującej zaangażowanie społeczne pracowników. Inicjatywa będzie realizowana w 2021 r..

PRAWA CZŁOWIEKA



W Grupie PKP CARGO w 2020 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej.

Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 51 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Ilość związków zawodowych [szt.]	170	165	179	174	172
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	16 999	17 985	17 973	17 637	16 937
% uzwiązkowienia	76,1%	76,1%	76,0%	75,6%	73,0%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

W PKP CARGO 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 współodpowiedzialność w dbaniu o własne bezpieczeństwo.

Tabela 52 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019*	2018	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	140	162	239	236	205
Wskaźnik wypadkowości [%]	6,3	6,8	10,1	10,1	8,7

* 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 przyjęty i wdrożony zaktualizowany *Kodeks Etyki*.

Kodeks etyki jest jednym z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawarte w nim wartości oraz normy postępowania są zasadami pożądanymi w każdej organizacji. 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 to zasady, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej.

Głównym celem Kodeksu etyki jest rekomendacja postaw oraz zasad zachowania, podczas wykonywania pracy. Stanowi on drogowskaz dla podejmowanych w Spółce działań w relacjach z Pracownikami, Klientami, Dostawcami, Konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym. Wdrożenie Kodeksu etyki wpłynie na poprawę jakości świadczonych usług oraz wzrost zadowolenia z pracy, zarówno wśród Pracowników jak i Klientów. W rezultacie wpłynie to na zwiększenie kultury organizacyjnej oraz na poprawę wizerunku i umocnienie pozycji PKP CARGO S.A. na rynku polskim i zagranicznym.

PKP CARGO S.A. utrzymuje usługę gwarantującą anonimowe kanały informacyjne dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zalicza się: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną.

Dodatkowo, w listopadzie 2020 r. uchwała Zarządu PKP CARGO wprowadzona została do stosowania „*Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.*”. Polityka antykorupcyjna i prezentowa wspomaga proces rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawarte w niej normy postępowania mają charakter uniwersalny, a ich zadaniem jest wzmocnienie wizerunku, konkurencyjności i wartości ekonomicznej PKP CARGO S.A.

Poprzez wdrożenie Polityki, 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. 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/>.

Kodeks
Etyki
PKP CARGO S.A.



10.1.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

PKP CARGO S.A., jako kluczowy towarowy przewoźnik kolejowy w Polsce i jeden z największych w Europie, wykonuje krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz świadczy usługi transportowo-logistyczne związane z przewozem.

Funkcjonujący w Spółce *Zintegrowany System Zarządzania* („ZSZ”) oparty jest na wymaganiach norm: PN-EN ISO 9001: 2015-10, PN-EN ISO 14001: 2015-9, PN-EN/IEC 27001:2017-06 oraz PN-ISO 45001:2018-06. System ten zorientowany jest na ciągłe doskonalenie oraz dostosowanie usług do wymagań Klientów i zobowiązuje Spółkę do realizacji wysokiej jakości usług i zachowania bezpieczeństwa procesów.

Zintegrowany System Zarządzania zobowiązuje pracowników 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.

Korzyści wynikające z posiadania ZSZ:

- uzyskanie międzynarodowego certyfikatu ISO, możliwość korzystania z uproszczonych procedur celnych (Status Upoważnionego Przedsiębiorcy – AEO),
- legalny międzynarodowy obrót towarami o znaczeniu strategicznym,
- pozytywne kształtowanie wizerunku firmy,
- zwiększony komfort klientów pracowników i współpracowników organizacji,
- wzrost prestiżu oraz zaufania do Spółki,
- podniesiona wiarygodność Spółki i zobowiązanie do ciągłego doskonalenia,
- gwarancja wysokiej jakości świadczonych usług,
- dynamiczny rozwój Spółki,
- lepsza organizacja pracy, jednoznaczne określenie zadań, kompetencji i odpowiedzialności pracowników,
- efektywne gospodarowanie posiadanymi zasobami,
- ujednolicenie dokumentacji – powiązanie ze sobą w sposób przejrzysty procesów i procedur.

PKP CARGO S.A. zapewnia niezbędne środki i zasoby wymagane do realizacji zintegrowanej polityki jakości, środowiska, bhp i bezpieczeństwa informacji. 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.

Podstawowym dokumentem uprawniającym przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa. Przewoźnicy kolejowi, aby uzyskać certyfikat bezpieczeństwa obowiązani są opracować zgodny z wymogami krajowych przepisów oraz dostosowany do warunków danego przewoźnika [System Zarządzania Bezpieczeństwem](#) Safety Management Systems („SMS”).

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.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień społecznych

PKP CARGO S.A.

Długofalowe promowanie idei partnerstwa jest rozwijane jako wieloletnia praktyka PKP CARGO S.A. W latach 2019 – 2020 Spółka kontynuowała działania w zakresie popularyzowania idei partnerskiego dialogu, bazując m.in. na wewnętrznych Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego, wypracowanych podczas Warsztatów Partnerskiego Dialogu w roku 2017, wspólnie z Przedstawicielami Strony Społecznej PKP CARGO S.A.

W Spółce wykorzystywane są różne kanały komunikacyjne do przekazywania informacji w zakresie prowadzonego dialogu społecznego:

- Cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP – regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje. W 2020 r., w celu umożliwienia realizacji zagadnień z zakresu dialogu społecznego pomimo pandemii COVID-19, spotkania z przedstawicielami Strony Społecznej kontynuowane były w formie telekonferencji,
- Strona Intranetowa Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników,
- Komunikaty/listy do pracowników,
- Mailingi do Związków Zawodowych – Sygnatariuszy ZUZP,
- Artykuły w biuletynie firmowym „INFO CARGO” (artykuły, w których zabierają głos zarówno przedstawiciele Pracodawcy, jak i liderzy Strony Społecznej),

- Kwestie istotne dla rozwoju najlepszych praktyk w dialogu społecznym Spółki komunikowane są również w kanałach zewnętrznych, m. in. w prasie organizacji związkowych.

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):

- Zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu Spółka traktuje jako jedną z podstawowych składowych wewnętrznej Polityki CSR. Jest to zgodne zarówno ze Strategią PKP CARGO, jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, np. z Normą ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”,
- „Akademia Dialogu”: stała rubryka w biuletynie firmowym „INFO CARGO” oraz dedykowana zakładka w Intranecie,
- Obowiązująca Deklaracja Partnerstwa na rzecz bezpiecznego miejsca pracy podpisana przez Zarząd Spółki oraz Sygnatariuszy ZUZP i poparcie Strony Społecznej dla działań realizowanych m. in. w ramach Kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy” stanowią wyraz otwartości Stron dialogu społecznego w obszarze wspólnego wzmacniania kultury bezpieczeństwa miejsca pracy w PKP CARGO S.A.

Zasady współdziałania ze związkami zawodowymi w PKP CARGO S.A. zostały doprecyzowane w porozumieniach określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce, jak również w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy. Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. aktualizuje wewnętrzne regulacje określające warunki współpracy Partnerów Społecznych. Zasadniczą formę dialogu stanowią cykliczne spotkania, odbywające się raz w miesiącu na szczeblu zakładu i raz na kwartał na szczeblu Spółki, na których omawiane są bieżące, istotne dla obu stron sprawy.

Zarząd Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Rozwijanie idei partnerstwa w PKP CARGO S.A. ma wieloletnią tradycję. W 2020 r. Spółka kontynuowała działania na rzecz jej popularyzowania, opierając się m. in. na wewnętrznych, wypracowanych wspólnie ze Stroną Społeczną, Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego.

Spółka tworzy również warunki sprzyjające szerzeniu i aktualizacji wiedzy w zakresie istotnym dla stron dialogu społecznego. Z tego względu przedstawicielom Strony Społecznej przekazywane są na bieżąco informacje nt. zmian prawa w tych obszarach, które mają bezpośredni wpływ na wspólnie realizowane procesy.

W roku 2020 Strona Społeczna była m. in. informowana na bieżąco o sytuacji Spółki oraz o obowiązujących pracowników zasadach bezpieczeństwa w miejscu pracy w związku z wprowadzeniem na terenie państwa polskiego stanu epidemii. W trosce o funkcjonowanie Spółki i ochronę miejsc pracy, na podstawie przepisów Ustawy Antykrzysowej, zostało zawarte z Organizacjami Związkowymi Porozumienie w sprawie określenia warunków i trybu wykonywania pracy w okresie obniżonego wymiaru czasu pracy, co pozwoliło Spółce uzyskać dofinansowanie ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych do wynagrodzeń pracowników.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą 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.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

Spółka na podstawie umów z Urzędem Pracy i szkołami w najbliższym otoczeniu organizuje staże i praktyki w celu zmniejszenia bezrobocia w regionie oraz przygotowania do zawodu.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Prospołeczna aktywność PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. koncentruje się na działaniach spójnych z misją i strategią rozwoju spółki oraz jej wartościami. Spółka skupia swoją działalność charytatywną wokół bezpieczeństwa (w tym transportowego), nauki i edukacji, kultury i sztuki (w tym dziedzictwa kulturowego w obszarze kolejnictwa) oraz szeroko rozumianej działalności społecznej polegającej na wyrównywaniu społecznych różnic. Możliwość rozszerzenia wsparcia m.in. dla organizacji charytatywnych, których działalność wpisuje się w kolejarzski etos, lokalnych stowarzyszeń czy młodzieżowych klubów sportowych, funkcjonujących na terenie jej działalności, umożliwiło spółce przyjęcie do stosowania polityki darowizn oraz wsparcia osób i organizacji zewnętrznych. Oprócz wsparcia różnego rodzaju wydarzeń, przedsięwzięć, czy konkretnych podmiotów, PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. jest także otwarta na indywidualne wnioski wnoszone zgodnie z procedurą przyjętą w ramach ww. „Regulaminu finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu”, związane na przykład z trudną sytuacją zdrowotną lub życiową swoich pracowników.

Ponieważ wolność zrzeszania się jest prawem fundamentalnym, przy budowaniu dialogu z pracownikami nie może zabraknąć reprezentujących ich związków zawodowych. W 2020 r. Spółka rozpoczęła współpracę z Międzyzakładowym Związkiem Zawodowym Kolejarzy w Polsce, z siedzibą w Czerwińsku. Na koniec 2020 r. w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. działało siedem organizacji związkowych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

W związku z dążeniem do utrzymania przez Spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO najwyższych standardów ładu korporacyjnego a także zapewnieniem spójności zasad finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu wprowadzono do stosowania ww. Regulamin. Przedmiotowe regulacja mają na celu ujednolicenie trybu postępowania przy rozpatrywaniu próśb o darowiznę i ofert o podjęcie działań sponsoringowych w Grupie PKP CARGO oraz usprawni przepływ informacji w tym obszarze. Regulamin określa główne obszary aktywności sponsoringowej oraz sfery wsparcia charytatywnego m.in. wspieranie innowacyjności w rozwoju branży TSL, współpracę z uczelniami a także działania w dziedzinie kultury, bezpieczeństwa czy sportu. Regulamin określa procedury wewnętrzne, związane z prośbami o przyznanie darowizny bądź odpowiedzi na oferty sponsoringowe.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. posiada regulamin dotyczący darowizn i wsparć. Spółka przekazuje darowizny na rzecz organizacji społecznych oraz uczestniczy w akcjach sponsoringowych.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka szanuje dialog z działającymi w spółce związkami zawodowymi, które reprezentują stronę społeczną. Cyklicznie odbywa spotkania, mające na celu analizę potencjalnych problemów mogących wystąpić w omawianym obszarze oraz strategii przeciwdziałania. Spółka wspiera również działanie społecznych inspektorów pracy.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Podejście grupy do kwestii społecznych wyjaśniają zasady zawarte w „Kodeksie społecznej odpowiedzialności”. Dokument uwzględnia następujące obszary: ład korporacyjny, środowisko, zużycie energii i wody, odpady, zapobieganie, zrównoważony rozwój, leczenie ludzi, współpraca ze szkołami, bezpieczeństwo pracy, wsparcie i pomoc, wsparcie działań non-profit, komunikacja, relacja zewnętrzna.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych

PKP CARGO S.A.

Nabór pracowników

W 2020 r., analogicznie jak w 2019 r., 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 2020 roku ze względu na zdalną formę nauczania wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, został zawieszony Program staży zawodowych oraz Program staży letnich. W 2020 roku realizowano Program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami, Program jest skierowany do uczniów ostatniej lub przedostatniej klasy technikum lub szkoły branżowej II stopnia. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, otrzymali w 2020 r. ponownie 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 absolwentami techników i szkół branżowych II stopnia, którzy po ukończeniu szkoły, zostaną zatrudnieni na stanowiskach związanych z podstawową działalnością Spółki.

Program adaptacyjny

W 2020 r. kontynuowany był program adaptacji zawodowej, dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk: 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 online. 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 2020 roku kontynuowane były działania z roku poprzedniego, mające na celu rozwój kompetencji poprzez uczestnictwo wybranych pracowników w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych. Ponadto 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 2020 r. 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. tworzony 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 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 podejmuje komisja socjalna złożona z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych.

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 mogą korzystać z szerokiego pakietu świadczeń socjalnych:

- Dofinansowanie do wypoczynku
- Dofinansowanie do biletów na imprezy kulturalno - oświatowe i rekreacyjno - sportowe
- Dofinansowanie do opłat za przedszkole/ żłobek
- Pomoc rzeczowa/ zapomoga losowa
- Nisko- oprocentowane pożyczki na cele mieszkaniowe

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabywania ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. W 2020 r. wykupiono łącznie uprawnień do ulgowych usług transportowych dla 26 025 osób, w tym:

- dla pracowników - 50 %,
- dla członków rodzin pracowników - 8%,
- dla emerytów i rencistów kolejowych - 42%.

W 2020 r. PKP CARGO S.A. uzyskała certyfikat HR Najwyższej Jakości, przyznany przez Polskie Stowarzyszenie Zarządzania Kadrami (PSZK). Otrzymane wyróżnienie to potwierdzenie, że Spółka jest wiarygodnym i rzetelnym pracodawcą, stosującym najwyższe standardy w obszarze zarządzania kapitałem ludzkim. Przyznana nagroda potwierdza, że starania pracodawcy w budowanie sprzyjającego rozwojowi miejsca pracy są dostrzegane i doceniane, a podejmowane działania w tym zakresie są właściwe i skuteczne.



Wspieranie edukacji

W 2020 r. dzięki działaniom podjętym przez Spółkę do systemu szkolnictwa wprowadzone zostały nowe zawody kolejowe: Mechanik i Technik pojazdów kolejowych. Dzięki zaangażowaniu spółek kolejowych programy nauczania w tych zawodach zostały dostosowane do aktualnych potrzeb biznesowych branży.

W 2020 r. kontynuowano projekt prowadzony we współpracy z Zespołem Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 w Siedlcach, w ramach którego 28 uczniów szkoły kształciło się pod okiem ekspertów w zawodzie Mechanik pojazdów kolejowych, w szkole branżowej I stopnia. Nauka prowadzona była w ramach eksperymentu pedagogicznego i realizowana na zasadach dualnego systemu kształcenia. Oznacza to, że praktyczna nauka zawodu odbywała się w zakładach kolejowych, odpowiadających za utrzymanie taboru kolejowego. Dodatkowo proces kształcenia zawodowego w szkole był wspierany przez pracowników spółek kolejowych, którzy posiadają odpowiednie uprawnienia pedagogiczne.

„Polityka Personalna PKP CARGO S.A.”

„Polityka Personalna PKP CARGO S.A.” ma charakter długofalowy i bazuje na stosowaniu i doskonaleniu najlepszych praktyk w zakresie: rekrutacji i zatrudniania, adaptacji, rozwijania kompetencji pracowników, przestrzegania zasad etycznych i zasad bezpieczeństwa pracy. Kształtowanie odpowiedzialnych relacji społecznych z pracownikami stanowi jeden z jej najważniejszych obszarów. Realizacja Polityki jest wyrazem najwyższej dbałości o pracownika i wspólną ambicją Zarządu, Partnerów Społecznych oraz pracowników. Główne obszary Polityki personalnej PKP CARGO S.A. to:

- Tworzenie bezpiecznego miejsca pracy,
- Pozyskanie i kształcenie fachowców,
- Dbanie o pracowników,
- Doskonalenie i rozwój
- Wynagradzanie i motywacja
- Szanowanie partnerstwa w dialogu,
- Prowadzenie biznesu społecznie odpowiedzialnego.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W Spółce obowiązują: Regulamin pracy, Regulamin Wynagradzania, Regulamin Gospodarowania Zakładowym Funduszem Świadczeń Socjalnych, w których zawarte są prawa i obowiązki pracownika i pracodawcy, określone zasady obowiązujące w spółce dot. czasu pracy, urlopów, odpowiedzialności pracowników, wynagradzania, organizacji i porządku pracy, BHP oraz przeciwdziałania dyskryminacji. W Spółce działają dwa związki zawodowe.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

W celu zaktualizowania i doprecyzowania definicji oraz zagadnień odnoszących się do organizacji i porządku w procesie pracy oraz związanych z nimi obowiązkami Pracodawcy i Pracownika, a także dostosowania przepisów wewnętrznych (związanych m.in. z bezpieczeństwem informacji) do aktualnych wymogów prawnych i obowiązujących w Spółce certyfikowanych systemów zarządzania w I kwartale 2020 r. został uchwalony nowy „Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”

„Regulamin Pracy” czyni Pracodawcę odpowiedzialnym m.in. za:

- zapewnienie pracownikom pracy zgodnie z treścią zawartych umów,
- terminowe wypłacanie wynagrodzeń,
- zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy,
- ułatwianie pracownikom podnoszenia kwalifikacji zawodowych,
- zaspokajanie potrzeb socjalnych Pracowników – w miarę posiadanych środków,
- przeciwdziałanie dyskryminacji w zatrudnieniu, szczególnie ze względu na płeć, wiek, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, orientację seksualną, przynależność związkową, rodzaj zatrudniania (czas określony lub nieokreślony oraz wymiar czasu pracy),
- przeciwdziałanie mobbingowi,
- stosowanie obiektywnych i sprawiedliwych kryteriów oceny Pracowników oraz wyników ich pracy,
- wpływanie na kształtowanie w zakładzie pracy zasad współzycia społecznego.

Spółka, dążąc do posiadania wykwalifikowanej kadry, zgodnie z przyjętymi procedurami dofinansowuje doszkalanie pracowników, którzy chcą się doskonalić zawodowo i poszerzać swoje kwalifikacje, organizuje i finansuje szkolenia

pracowników w ramach przeznaczonych na ten cel budżetów poszczególnych biur i zespołów. Dzięki udziałowi w kursach i szkoleniach Pracownicy mają możliwość stałego doskonalenia zawodowego, a za wzorowe wypełnianie obowiązków, przejawianie inicjatywy w pracy i podnoszenie jej jakości są nagradzani, wyróżniani oraz premiiowani zgodnie z obowiązującymi regulaminami.

Mimo stanu pandemii w 2020 r. Spółka nie zaprzestała doskonalenia zawodowego swoich pracowników. Zarówno wymagane pouczenia okresowe, kursy teoretyczne na stanowiska kolejowe, jak również inne potrzebne szkolenia były realizowane w formule online przy pomocy odpowiedniego oprogramowania.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. podejmuje szereg inicjatyw zarówno w obszarze społecznym, jak i pracowniczym:

- dialog z pracownikami,
- współpraca z urzędami pracy,
- współpraca ze związkami związkowymi
- program „Poleć Pracownika”
- wspieranie pasji pracowników
- kształtowanie kultury bezpieczeństwa
- ochrona zdrowia Pracowników – profilaktyka COVID-19 i wirusa KZM
- wspieranie edukacji – współpraca ze szkołami, program stypendialny
- pomoc charytatywna i socjalna.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. działała również w obszarze wspierania edukacji. W 2020 r. była kontynuowana współpraca z Niepublicznym Technikum Kolejowym w Tychach. Współpraca ta polegała na wspólnym podejmowaniu inicjatyw z zakresu działalności edukacyjnej, wspierającej, promocyjnej oraz na organizowaniu i realizacji przedsięwzięć mających na celu rozwój szkolnictwa zawodowego (profil kolejowy), a także na propagowaniu nowoczesnych rozwiązań technicznych w systemie kształcenia zawodowego. W ramach tej współpracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. umożliwia m.in. praktyczną naukę zawodu, a wyróżniającym się uczniom Technikum odbycie praktyk zawodowych na obsługiwanych przez siebie bocznicach kolejowych. Od września 2020 r. proces ten ze względu na obostrzenia pandemiczne był realizowany w formie zdalnej przy pomocy Internetu i odpowiedniego oprogramowania.

W 2020 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 pracę w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. wzbogacając jej zasoby kadrowe.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

W 2020 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 2020 Spółka wykupiła ulgi przejazdowe dla pracowników spółki.

W PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. obowiązują zasady podnoszenia kwalifikacji pracowników określające procedury oraz uprawnienia pracowników związane z podnoszeniem kwalifikacji zawodowych. W ramach polityki rozwojowej pracowników realizowane są następujące formy podnoszenia kwalifikacji:

- studia licencjackie, magisterskie, podyplomowe,
- szkolenia,
- nauka języków obcych,
- inne formy podnoszenia kwalifikacji.

Działania skierowane w kierunku wzmocnienia kompetencji pracowniczych określają „Zasady przeprowadzania pracowniczych ocen okresowych”. Spółka we własnym zakresie kieruje na kursy, szkolenia celem podnoszenia kwalifikacji i zdobycia uprawnień do wykonania powierzonej pracy.

Za szczególnie ważne prawa i obowiązki obu stron stosunku pracy związane z podnoszeniem kwalifikacji zawodowych uznano:

- udzielenie płatnego urlopu szkoleniowego, zwolnienie z części lub całego dnia pracy
- zawieranie umowy szkoleniowej, zwrot kosztów kształcenia

CARGOTOR Sp. z o.o.

W CARGOTOR Sp. z o.o. tematykę relacji społecznych regulują dokumenty i regulaminy odnoszące się do porządku i dyscypliny pracy, które określają zasady, obowiązki oraz uprawnienia wynikające z zatrudnienia oraz stanowiska zajmowanego w Spółce. Dokumentami tymi są m.in.: Regulamin Pracy, Polityka antymobbingowa, Regulamin organizacyjny.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Podstawowym wyrazem polityki stosowanej w obszarze pracowniczym jest przyjęcie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, jako podstawowego aktu regulującego zagadnienie wynagradzania pracy pracowników. Układ reguluje kompleksowo zagadnienia związane z ustalaniem wynagrodzenia, nagród jubileuszowych, odpraw emerytalnych i wszelkich innych świadczeń pracowniczych. W spółce funkcjonuje Regulamin Pracy oraz szczegółowe regulacje związane z premiovaniem.

Ponadto funkcjonuje Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, którego celem jest materialne wsparcie pracowników potrzebujących, a także integracja załogi.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Sprawy pracownicze opisane są głównie w Układzie Zbiorowym Pracy, część zasad określa również Kodeks Etyczny. Dodatkowo, w PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązują „Zasady zachowania i postępowania”. Ten dokument jest jednym z filarów organizacji. Określa on zasady zachowania pracowników, także poza organizacją i pomiędzy pracownikami. Ustanawia on istotne zasady profesjonalnego i prawidłowego podejścia pracowników do różnych niestandardowych sytuacji. Określa normy wzmacniające odpowiedzialność pracowników za podejmowane przez nich działania i za ich skutki. Celem tego dokumentu jest dostarczenie pracownikom wskazówek, w jaki sposób mogą prawidłowo zachować się w określonych, trudnych etycznie lub skomplikowanych sytuacjach.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do 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: 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.

Dla PKP CARGO S.A. strategicznym celem jest prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów, taborem spełniającym wymogi środowiskowe. Transport kolejowy jest ekologiczny i konkurencyjny wobec transportu drogowego ze względu na niską emisję CO₂, małe zużycie paliwa w stosunku do przewożonej masy, brak emisji pyłów powstających w związku z zużyciem opon i nawierzchni asfaltowych, wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz narażenie na hałas tylko niewielkiej części populacji.

Kluczowe działania PKP CARGO S.A. podejmowane w obszarze ochrony środowiska:

- Wdrożenie i utrzymywanie zintegrowanego systemu zarządzania;
- Edukacja ekologiczna – budowanie świadomości ekologicznej, odpowiedzialnego angażowania się pracowników w zrównoważony rozwój poprzez szkolenia i materiały edukacyjne;
- Współpraca międzynarodowa – udział w zespołach UIC (Międzynarodowego Związku Kolei), np. w komisji przeciwdziałania emisji hałasu, CER (Stowarzyszenia Kolei Europejskich), Rail Freight Forward (koalicji europejskich firm z branży kolejowych przewozów towarowych) w zakresie zrównoważonego transportu;
- 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.

System nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany. Rozwój kolejowych strategii transportowych może przyczynić się do wymiernych korzyści dla środowiska naturalnego: poprawy jakości powietrza i złagodzenia konsekwencji postępujących zmian klimatu.

PKP CARGO przyczynia się do realizacji celów polityki klimatycznej poprzez minimalizowanie zużycia energii trakcyjnej i paliwa w trakcji spalinowej oraz poprawę efektywności procesu przewozowego. Spółka realizuje przewozy towarowe w ponad 85% trakcją elektryczną. Jest to transport przyjazny środowisku, który lokalnie nie powoduje smogu. Ze względu na korzystanie z energii elektrycznej, na ślad węglowy emitowany przez Spółkę w największym stopniu wpływa struktura paliw i innych nośników energii pierwotnej zużytych do wyprodukowania zakupionej energii elektrycznej. Zwiększenie udziału energii wyprodukowanej z OZE dostarczanej przez sprzedawcę energii trakcyjnej przełoży się na widoczny spadek emisji.

Podstawowym celem jest zwiększanie rozwoju i wzrostu rynku kolejowego, prowadzące do zwiększenia udziału tego transportu w ogólnej puli prowadzonego transportu. Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w ogólnej puli prowadzonego transportu, służy realizacji założonych celów Strategii zrównoważonej i inteligentnej mobilności i przyczynia się do ograniczania emisji CO₂. Oczekujemy w przyszłości rozwoju i zmniejszenia emisji dzięki innowacyjnym rozwiązaniom technologicznym. Działania podjęte przez PKP CARGO S.A. w ramach realizacji celów Strategii zrównoważonej i inteligentnej mobilności to m.in.:

- Zakup nowych wagonów towarowych i lokomotyw elektrycznych, kontynuacja procesu modernizacji lokomotyw spalinowych,
- Udział w projektach budowy pojazdów trakcyjnych zasilanych z alternatywnych źródeł energii pierwotnej jak: ogniwa paliwowe, czy energii wtórnej z zasobników takich jak: akumulatory, superkondensatory, akumulatory energii kinetycznej (bezwładniki),
- Udział w projekcie wprowadzenia w Europie sprzęgów samoczynnych tzw. cyfrowych sprzęgów automatycznych DAC (Digital Automatic Coupling),
- Kontynuacja programu akustycznej modernizacji wagonów polegająca na wymianie zestawów kołowych lub modernizacja hamulców (wymiana wstawek hamulcowych),
- Instalacja inteligentnych liczników energii trakcyjnej w lokomotywach elektrycznych i liczników zużycia paliwa w lokomotywach spalinowych,
- Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań informatycznych w dziedzinie kierowania i zarządzania procesem przewozowym i logistycznym w Spółce

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W Spółce istnieją i są przestrzegane procedury określające zasady gospodarowania odpadami niebezpiecznymi i innymi niż niebezpieczne. Składane są wymagane prawem raporty oraz wnoszone opłaty środowiskowe.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania obok zobowiązań Spółki wobec innych systemów zarządzania, obejmuje zobowiązania w stosunku do środowiska naturalnego (system zarządzania środowiskowego) oraz, co też w pewien sposób wiąże się z poszanowaniem środowiska, zobowiązania w zakresie wykorzystania energii (System Zarządzania Energią).

Potwierdzeniem stosowania Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania w spółce jest realizacja innych wymagań środowiskowych wynikających z Polityki np. celów środowiskowych. W celu analizy stanu gospodarki energetycznej i identyfikacji możliwości poprawy wyniku energetycznego Spółka zobowiązała się natomiast do wykonywania regularnych przeglądów energetycznych.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., będąc świadomą swojego oddziaływania na środowisko, przywiązuje dużą wagę do minimalizacji i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz zmniejszania niekorzystnego wpływu na otoczenie. Spółka szczeni się swoją dbałością o ekologię i dąży do podnoszenia świadomości ochrony środowiska wśród Pracowników. Stosuje rozwiązania techniczne i organizacyjne, mające na celu ograniczenie wpływu swojej działalności na środowisko. Wprowadza jednolite zasady racjonalnej gospodarki materiałami, wodą i energią na wszystkich szczeblach zarządzania. Działania Spółki ukierunkowane są również na wprowadzenie, nie stwarzającej zagrożenia dla środowiska, gospodarki odpadami poprzez ich segregację, zabezpieczanie i przekazywanie ich do dalszego recyklingu.

W 2019 r. Spółka przystąpiła do Programu Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK), będącego wspólną inicjatywą branży kolejowej na rzecz oszczędzania energii. Wzajemna wymiana doświadczeń w ramach CEEK ma na celu wypracowanie i wdrażanie rozwiązań efektywnych energetycznie i jednocześnie pro-ekologicznych, które służą wszystkim uczestnikom rynku kolejowego.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Przyjęta przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. polityka środowiskowa obejmuje:

- przestrzeganie wszystkich istotnych dla środowiska wymagań prawnych m. in. ustaw, rozporządzeń oraz obowiązków urzędowych w zakresie ochrony środowiska
- systematyczna identyfikacja zagrożeń oraz istotnych aspektów środowiskowych,
- eliminacja bądź minimalizowanie występowania zagrożeń dla środowiska naturalnego
- racjonalne wykorzystanie i oszczędzanie wody, energii i paliw,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery,
- proekologiczna gospodarka odpadami zgodna z wymaganiami prawa ochrony środowiska,
- zwiększenie świadomości ekologicznej pracowników poprzez odpowiednie informowanie i szkolenie.

Polityka jest znana pracownikom, wdrożona i monitorowana. Rezultaty stosowania polityki środowiskowej:

- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi i innymi - przegląd i aktualizacja wymagań prawnych i innych,
- zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne - monitorowanie aspektów środowiskowych,
- zwiększenie świadomości ekologicznej pracowników - organizowanie szkoleń wewnętrznych dla pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań z zakresu ochrony środowiska (gospodarka odpadami, nadzór nad instalacjami i urządzeniami eksploatowanymi przez Spółkę)

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. nie posiada szczególnych, wewnętrznych zasad dotyczących ochrony środowiska. Spółka stosuje ogólnie obowiązujące zasady w obszarze środowiskowym.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka stosuje polityki mające na celu intensyfikację działań ukierunkowanych na implementację procedur regulujących zagadnienia związane z szeroko pojmowaną ochroną środowiska. 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 żużlu, warunki sprzedaży drewna opadowego.

Skuteczność stosowania wyżej wskazanych polityk jest potwierdzona brakiem jakichkolwiek sankcji czy skarg w obszarze naruszania regulacji ochrony środowiska.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Zasady dotyczące środowiska naturalnego określa dyrektywa „Aspekty środowiskowe i energetyczne”. Niniejsza dyrektywa określa procedurę identyfikacji, tworzenia rejestru, oceny znaczenia i aktualizacji aspektów środowiskowych i energetycznych oraz ich ciągłości przy ustalaniu celów i programów środowiskowych w ramach systemu zarządzania środowiskowego (EMS) oraz przy ustalaniu celów energetycznych i planów działania w zakresie zarządzania zarządzaniem energią.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do poszanowania praw człowieka**PKP CARGO S.A.**

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 żadnym jej formą 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.

Polityka antymobbingowa

Podstawę polityki antymobbingowej w PKP CARGO S.A. stanowią wewnętrzne regulacje, na mocy których u poszczególnych pracodawców działają Mężowie Zaufania i Komisje Antymobbingowe. Rolą Komisji Antymobbingowych jest rozpatrywanie spraw oraz przedstawianie pracodawcy rekomendacji podjęcia działań mających na celu zapobieganie zjawisku mobbingu. Spoczywający na pracodawcach obowiązek przeciwdziałania mobbingowi ma także odzworowanie w postanowieniach regulaminów pracy, wzmacniając ochronę pracowników przed tym zjawiskiem.

Stosownie do przyjętych w Spółce zasad, pracownik ma możliwość zgłoszenia przypadku mobbingu, jak również uzyskania niezbędnej informacji i pomocy ze strony Męża Zaufania, przy zachowaniu pełnej poufności.

Zadaniem Komisji Antymobbingowej jest przeciwdziałanie oraz zwalczanie przypadków mobbingu u pracodawcy, a w szczególności rozpoznawanie spraw sygnalizowanych w konkretnych zgłoszeniach, po wyczerpaniu procedury przez Męża Zaufania, w tym ustalenie faktów, ocena sytuacji i podejmowanie działań zmierzających do rozstrzygnięcia konfliktu wraz ze sformułowaniem wniosków dla pracodawcy dotyczących zastosowania środków prewencyjnych, ograniczających skalę mobbingu w przyszłości.

Realizując politykę przeciwdziałania mobbingowi, Spółka kładzie szczególny nacisk na działania profilaktyczne. Tematyka mobbingu sygnalizowana jest w trakcie szkoleń adaptacyjnych nowo zatrudnianych pracowników, w szczególności poprzez wskazanie danych teleadresowych działającego u danego pracodawcy, a wybranego przez pracowników, Męża Zaufania.

Znaczną wagę przykładają do szkoleń pracowników, ze szczególnym uwzględnieniem członków Komisji Antymobbingowych, Mężów Zaufania oraz stanowisk kierowniczych.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W obowiązujących regulaminach zawarte są zasady przeciwdziałania zjawiskom dyskryminacji.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. od początku swojej działalności prowadzi bardzo transparentną politykę w zakresie spraw pracowniczych i dba, by jej pracownicy byli traktowani etycznie i zgodnie z obowiązującym prawem. Takie społeczne prawa człowieka jak prawo do ochrony socjalnej i prawa pracownicze, w tym zakaz dyskryminacji w zatrudnieniu, prawo do godziwych warunków pracy oraz należytego i równego wynagrodzenia za pracę równej wartości, wolność i nietykalność osobista, prawo do prywatności i ochrony danych osobowych oraz wolność zrzeszania się i wolność poglądów stanowią punkt odniesienia dla polskiego prawa, w tym prawa pracy i są podstawą działań związanych z obszarem zarządzania zasobami ludzkimi także w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Ścisłe przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, zapewnienie bezpieczeństwa danych osobowych Pracowników i ciągłe doskonalenie w tym zakresie należą również do celów wdrożonych w Spółce certyfikowanych systemów zarządzania.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dba o to, by swoją działalność prowadzić w sposób uczciwy, zgodny z prawem i obowiązującymi przepisami. Przyjęty Kodeks Postępowania Etycznego ma posłużyć utrzymaniu zaufania klientów, pracowników, organów administracji państwowej oraz opinii publicznej.

Kodeks składa się z dwóch części:

- określa zasady prowadzenia działalności gospodarczej
- określa zasady praw człowieka i sprawiedliwości społecznej

PKP CARGO CONNECT respektuje prawo i przepisy obowiązujące przy realizacji usług, wykazuje i realizuje swoje przywiązanie do odpowiedzialności korporacyjnej w zasadach, decyzjach i działaniach a także wciela zasady kodeksu w kluczowych procesach.

W ramach budowania długofalowej polityki zarządzania podwykonawcami, w spółce przyjęto do stosowania Kodeks Postępowania z Dostawcami.

Kodeks ustanawia minimalne standardy postępowania dla dostawców i podwykonawców prowadzących działalność na rzecz spółki. W niniejszym Kodeksie określono kluczowe wartości PKP CARGO CONNECT, jakimi kieruje się spółka we współpracy z podwykonawcami.

Ma to służyć:

- utrwaleniu pozytywnego wizerunku spółki, jako firmy z sektora TSL,
- postrzegania Spółki jako firmy dbającej o standardy w relacjach z klientami i podwykonawcami,
- weryfikacji i ocenie przewoźników zgodnie z procedurami ZSZ, identyfikacji i zarządzania ryzykiem związanym ze społecznymi, środowiskowymi i etycznymi czynnikami;

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR posiada Politykę antymobbingową, której celem jest przeciwdziałanie zjawiskom mobbingu.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Ogół całości działalności Spółki odbywa się w głębokim poszanowaniu wszystkich praw człowieka i obywatela. Biuro Organizacyjno- Prawne prowadzi bieżący nadzór nad zapewnieniem zgodności obowiązujących regulacji i procedur z całym katalogiem praw człowieka zawartym w Konstytucji i właściwych regulacjach międzynarodowych. Funkcjonująca Komisja ds. Compliance prowadzi szczegółowe analizy wewnętrznych procedur w celu wyeliminowania ryzyka naruszania praw człowieka w bieżącej działalności Spółki.

Odnosić również należy powołanie w spółce Komisji Antymobbingowej, która stanowi wyraz proaktywnej postawy pracodawcy w zwalczaniu tego rodzaju patologii stosunków pracowniczych, którą są zjawiska mobbingu.

W rezultacie opisanych wyżej polityk stosowanych w Spółce udało się skutecznie przeciwdziałać ryzykom zaistnienia zjawisk naruszania praw człowieka.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Kwestie związane z poszanowaniem praw człowieka opisane są w dokumencie pt. „Zasady zachowania i postępowania”, o którym mowa w punkcie odnoszącym się do polityk stosowanych przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

PKP CARGO S.A.

Przyjęty i wdrożony w listopadzie 2020 r. zaktualizowany Kodeks Etyki stanowi drogowskaz dla podejmowanych w Spółce działań w relacjach z pracownikami, klientami, dostawcami, konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym.

Pracownicy udzielają klientom rzetelnych informacji o produktach, usługach i działalności PKP CARGO S.A., nie poruszają informacji dotyczących tajemnic technicznych, technologicznych lub handlowych. Nie nadużywają zaufania, nie wykorzystują ewentualnej niewiedzy i braku doświadczenia klientów, przyjmując pełną odpowiedzialność za oferowane produkty i usługi. W PKP CARGO plany zakupowe realizowane są odpowiedzialnie i na podstawie obiektywnych kryteriów. Nie dopuszcza się do sytuacji, w których osobiste preferencje i korzyści mogą wpływać na podejmowane decyzje. Obowiązujące regulacje dotyczące wyboru dostawców i usług zapewniają pełną przejrzystość prowadzonych w tym zakresie działań. Nie toleruje się korupcji oraz nieuczciwych zachowań. Przygotowywanie i przeprowadzanie postępowań zakupowych w celu dokonania wyboru dostawcy odbywa się zgodnie z wewnętrznymi procedurami i wymogami. Każdy ubiegający się o współpracę z PKP CARGO S.A. ma równy dostęp do informacji.

Zakazane jest przyjmowanie i wręczanie prezentów w nagrodę za preferencyjne traktowanie lub zachętę do takiego traktowania, a tym samym przestrzegane są zasady przyjmowania i wręczania prezentów zawarte w „Polityce antykorupcyjnej i prezentowej PKP CARGO S.A.”. Kluczowym zadaniem Polityki antykorupcyjnej jest stworzenie odpowiedniej kultury etycznej, która jest możliwa tylko dzięki zaangażowaniu organów zarządzających i wyższej kadry menedżerskiej.

Celem wprowadzenia Polityki antykorupcyjnej w szczególności jest:

- określenie praw i obowiązków uczestników procesu zapobiegania i zwalczania korupcji w PKP CARGO S.A.,
- określenie sposobów zgłaszania podejrzenia zachowań korupcyjnych,

- wdrożenie odpowiednich procedur z zagrożeniami korupcyjnymi w PKP CARGO S.A., w tym sposobów zgłaszania i dokumentowania potencjalnej korupcji,
- ustalenie jednolitych zasad w zakresie przeciwdziałania i zwalczania wszelkich form korupcji i nadużyć gospodarczych,
- kształtowanie świadomości pracowników w zakresie identyfikowania zachowań korupcyjnych i przeciwdziałania im,
- określenie zasad przyjmowania i wręczania prezentów w PKP CARGO S.A.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W procedurach wewnętrznych są ustalone zasady weryfikacji kontrahentów, sporządzania propozycji handlowych i ofert na podstawie kalkulacji kosztowych i wytycznych na dany rok. Prowadzone są rejestry ofert i propozycji handlowych.

Przepływ towarów określony i regulowany uzyskanymi pozwoleniami od służb celnych, prowadzony jest w elektronicznym programie magazynowym i poprzez rozdział uprawnień dostępu, uniemożliwia działania niepożądane.

Spółka przyjęła do stosowania procedury określające zasady zarządzania obszarem inwestycji i zadań remontowych oraz korzystania ze służbowych kart płatniczych.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Deklaracją Spółki o prowadzeniu działalności w sposób przejrzysty, uczciwy odpowiedzialny i z poszanowaniem najwyższych standardów etycznych jest „Polityka Przeciwdziałania Nadużyciom PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” oparta na zasadzie „zero tolerancji dla korupcji”, została zawarta w trosce o wizerunek, renomę oraz zaufanie klientów, partnerów biznesowych i wszystkich interesariuszy, i jest ściśle związana z „Kodeksem Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”. Celem Polityki jest ustanowienie dla wszystkich pracowników, współpracowników, klientów i partnerów biznesowych jasnych zasad postępowania w relacjach biznesowych tj. tworzenie kultury przejrzystości i braku przyzwolenia na zachowania korupcyjne. Zgodnie z Polityką przeciwdziałanie i zwalczanie nadużyć o charakterze korupcyjnym jest jednym z priorytetów Spółki w relacjach z otoczeniem. Polityka zawiera wskazówki pozwalające zidentyfikować i zarządzać ryzykiem w obszarze nadużyć korupcyjnych i odzwierciedla dobre praktyki w zakresie zapobiegania, wykrywania i reagowania na zjawisko przekupstwa oraz innych zachowań o podłożu korupcyjnym, które mogą zaszkodzić interesom ekonomicznym, finansowym i wizerunkowym Spółki. „Polityka Przeciwdziałania Nadużyciom” określa:

- odpowiedzialność w stosunku do Pracowników Spółki,
- odpowiedzialność w stosunku do współpracowników,
- odpowiedzialność w stosunku do klientów, kontrahentów i partnerów biznesowych,
- odpowiedzialność kadry zarządzającej PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. (za monitorowanie wykonywania Polityki i zapewnienie jej skuteczności w ramach posiadanych kompetencji),
- obowiązki Pracowników, współpracowników i przedstawicieli kadry zarządzającej w zakresie przeciwdziałania i zapobiegania nadużyciom,
- zasady zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć,
- odpowiedzialność Komitetu ds. Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Zgodnie z Kodeksem Postępowania Etycznego, PKP CARGO CONNECT nie uczestniczy w żadnych praktykach korupcyjnych, ani ich nie popiera. Przedstawiciele spółki nie mogą oferować klientom, dostawcom, konsultantom, organom rządowym żadnych nagród ani korzyści, które byłyby naruszeniem obowiązującego prawa i ogólnie akceptowanych zasad postępowania w działalności gospodarczej, w celu uzyskania lub utrzymania kontraktu. Pracownikom spółki nie wolno przyjmować jakichkolwiek korzyści majątkowych, które mogłyby wpłynąć na obiektywizm podejmowanych decyzji.

CARGOTOR Sp. z o.o.

Spółka posiada zabezpieczenia w postaci regulacji dotyczących kart kredytowych. W spółce uregulowana jest również Polityka wydatkowania środków pieniężnych.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W spółce powołane zostało stanowisko ds. kontroli wewnętrznej, którego celem jest wykrywanie i przeciwdziałanie potencjalnym i zaistniałym ryzykom w omawianym obszarze. Ponadto Spółka przywiązuje dużą wagę do współpracy

z wszystkimi właściwymi organami państwowymi powołanymi do ścigania tego zjawiska. W rezultacie brak jest sygnałów wskazujących na występowanie zjawiska korupcji w Spółce.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Kwestie korupcji są wyjaśnione w „Zasadach prowadzenia negocjacji z podmiotami zewnętrznymi”. Zasady obejmują takie sprawy jak: przestrzeganie obowiązujących przepisów prawa (polityka konkurencji i antymonopolowa, łapówki dla urzędników państwowych), konflikty interesów (interes własny pracownika, przyjmowanie prezentów i korzyści) oraz uczciwość relacji (relacje z klientami, oferowanie prezentów i rozrywki, relacje z dostawcami).

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. 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 wymogami 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.

10.1.5 Ryzyka związane z działalnością Grupy 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.

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.

Zarządzanie ryzykiem w Spółce 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.
 - *analiza 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 osiąganie celów Spółki.
 - *ewaluacja 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.
2. **reakcję na ryzyko** - przewiduje się następujące rodzaje reakcji na ryzyko: akceptacja, przeniesienie ryzyka (transfer ryzyka), wycofanie się, działanie.
3. **postępowanie z ryzykiem** - plan postępowania z ryzykiem powinien zawierać:
 - zdefiniowane aktywo,
 - opis ryzyka,
 - proponowane działania zmierzające do modyfikacji ryzyka,
 - osoby odpowiedzialne za wdrożenie działań,
 - informację dotyczącą kosztów wdrożenia planu postępowania z ryzykiem,
 - spodziewane skutki wdrożenia planu postępowania z ryzykiem,
 - ramy czasowe i harmonogram wdrożenia
4. **monitorowanie i przegląd** - właściciele ryzyk są zobowiązani do monitorowania ryzyka, które polega na okresowym sprawdzaniu, czy:
 - ryzyko uległo zmianie,
 - punktowa ocena ryzyka jest odpowiednia (w odniesieniu do prawdopodobieństwa oraz następstw),
 - stosowane mechanizmy kontrolne są skuteczne,
 - realizowane są działania w zakresie zarządzania ryzykiem,
 - realizowany plan postępowania z ryzykiem przynosi zamierzony skutek
5. **walidację ryzyk** - w celu dokonania walidacji ryzyka, dla wybranych ryzyk w skali Spółki ustanawia się kluczowe wskaźniki ryzyka (KRI). KRI mogą mieć charakter prewencyjny lub detekcyjny. KRI o charakterze prewencyjnym konstruowane są w oparciu o źródła ryzyka. KRI o charakterze detekcyjnym konstruowane są w oparciu o skutki ryzyka.
6. **ocenę systemu zarządzania ryzykiem** - Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki dokonuje oceny systemu zarządzania ryzykiem

Podstawowym zadaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO (KARN) jest badanie prawidłowości i efektywności wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce, a także monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. KARN dokonuje oceny systemu 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.

Dyrektor Zakładu / Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Do jego zadań zalicza się:

- zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w działalności,
- przeanalizowanie ich i dokonanie oceny,
- a następnie porównanie z oczekiwanymi wynikami.

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 Polityce 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 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, niebędących 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

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska - konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) - negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;
- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015-9 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie zarządzania środowiskowego

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.

W przypadku spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., zidentyfikowane zostało ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska, czego skutkiem mogłyby być konsekwencje prawne i finansowe, a także utrata dobrego wizerunku firmy. W celu zminimalizowania wystąpienia ryzyka, spółka prowadzi bieżący monitoring aktów prawnych zgodnie z procedurą P02_Ś – Identyfikacja i dostęp do wymagań prawnych i innych. Ponadto, w zakresie ochrony środowiska prowadzi Wykaz aktów prawnych i innych, zawierający aktualne ustawy, rozporządzenia, pozwolenia wynikające z korzystania ze środowiska naturalnego oraz zgłoszenia instalacji.

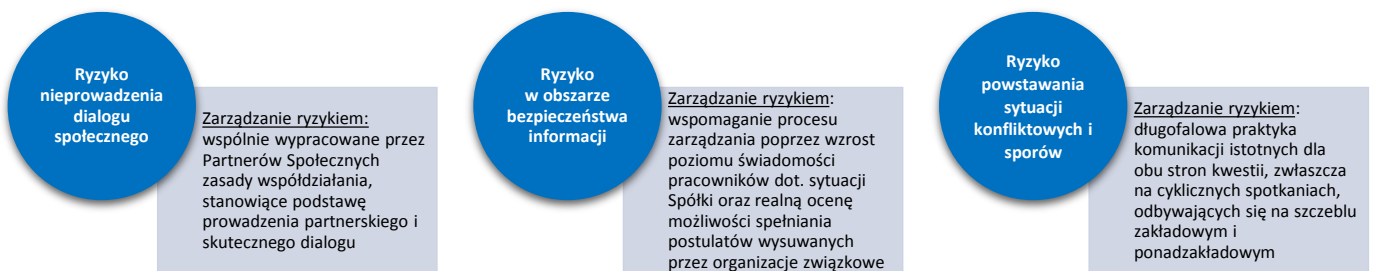
Spółka PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. prowadzi działalność w sferze przemysłu ciężkiego, która z natury rzeczy rodzi ryzyka związane z naruszaniem przepisów czy norm ochrony środowiska. Prowadzi sprzedaż złomu i odpadów, ponadto występują ryzyka związane z funkcjonowaniem malarni i lakierni w poszczególnych zakładach. Aby zminimalizować te ryzyka, w spółce utworzono stanowisko Głównego Specjalisty ds. Ochrony Środowiska, wdrożono też liczne regulacje w tym m.in. procedurę gospodarowania złomem czy postępowania z odpadami.

W spółce PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w 2020 r. duże prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożeń oszacowano dla następujących aspektów środowiskowych:

- odpady niebezpieczne – odzież robocza zanieczyszczona ropopochodnymi,
- emisja pyłów, gazów i lotnych związków organicznych w wyniku użycia farb, lakierów, rozpuszczalników oraz spawania i szlifowania,
- 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).

Zarządzanie ryzykiem związanym z zagadnieniami dot. dialogu społecznego

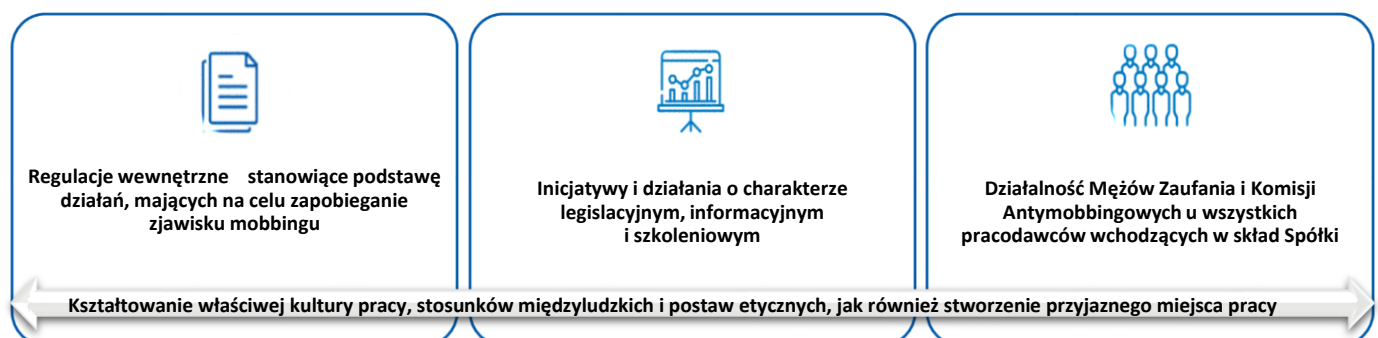


Zarządzanie ryzykiem dotyczącym zagadnień pracowniczych, związanym z pracą zdalną wprowadzoną w związku z przeciwdziałaniem i zapobieganiem rozprzestrzenianiu się COVID-19

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 korupcji

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 zarówno pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiekolwiek 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 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 jakiekolwiek 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.

10.2. Oświadczenie PKP CARGO S.A.

Oświadczenie PKP Cargo S.A. na temat informacji niefinansowych za rok 2020 (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 2020 r. do 31 grudnia 2020 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.



Działalność obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody PKP CARGO z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 96% 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 kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę jej działalności. Według stanu na 31 grudnia 2020 r. w Spółce było zatrudnionych ponad 15,7 tys. osób.

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.



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.



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 International Paper. 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:

**PRZEWOŻONE
TOWARY**

paliwa
stałe

kruszywa
i materiały
budowlane

metale
i rudy


intermodal


produkty
chemiczne

paliwa
płynne

drewno
i płody rolne


pozostałe

10.2.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością PKP CARGO S.A.

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO



Tabela 53 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]				
	2020	2019	2018	2017	2016
Trakcyjna	483 762	579 000	673 043	616 394	597 922
Nietrakcyjna	19 778	21 382	21 850	22 436	22 714

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 54 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]				
	2020	2019	2018	2017	2016
Dwutlenek siarki	321	800	4 347	1 097	1 075
Dwutlenek azotu	1 172	1 608	8 938	2 912	2 641
Tlenek węgla	402	509	553	516	484
Dwutlenek węgla	455 742	477 747	616 780	495 134	482 575
Pyły i sadza	156	122	398	190	189
Suma węglowodorów	139	189	184	156	118
Inne	47	21	42	34	16

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 55 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t] w 2020 r.		Ilość odpadów [t] w 2019 r.		Ilość odpadów [t] w 2018 r.		Ilość odpadów [t] w 2017 r.		Ilość odpadów [t] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu									
		Poprzedzają cego	Sprawozda wczego	Poprzedz ającego	Sprawozda wczego	Poprzedz ającego	Sprawozda wczego	Poprzedz ającego	Sprawozda wczego	Poprzedz ającego	Sprawozda wczego
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wytł. pyłów z 10 01 04)	10 01 01	18,0	22,4	49,4	18,0	63,0	49,4	162,3	63,0	93,8	162,3
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	103,0	26,0	14,9	103,0	39,8	14,9	59,4	39,8	121,6	59,4
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	21,4	17,6	8,2	21,4	22,4	8,2	25,6	22,4	22,5	25,6
Zużyte ubrania i czystościwo	15 02 02*	18,1	19,4	15,8	18,1	9,3	15,8	13,7	9,3	9,5	13,7
Metale żelazne (złom)	16 01 17	5 890,3	2 988,6	3 387,7	5 890,3	3 360,8	3 387,7	1 588,5	3 360,8	4 235,5	1 588,5
Metale nieżelazne	16 01 18	49,1	52,3	47,7	49,1	14,4	47,7	9,5	14,4	21,9	9,5
Inne niewymienione odpady	16 01 99	17,2	34,1	3,5	17,2	32,5	3,5	3,9	32,5	2,6	3,9
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 160209 do 160213	16 02 14	19,4	5,7	27,0	19,4	10,0	27,0	3,7	10,0	7,8	3,7
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	9,1	1,6	10,4	9,1	7,4	10,4	18,4	7,4	4,4	18,4
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecz.	17 02 04*	9,8	11,1	15,4	9,8	8,0	15,4	8,0	8,0	12,2	8,0
Żelazo i stal	17 04 05	118,3	31,2	10,2	118,3	16,0	10,2	21,7	16,0	52,5	21,7
Drewno	19 12 07	129,3	211,5	50,6	129,3	23,4	50,6	10,6	23,4	36,1	10,6
Pozostałe odpady		157,9	169,9	126,8	157,9	33,5	126,8	154,4	33,6	76,9	154,4

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 56 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2020	2019	2018	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	739	1 002	1 046	898	747
Kotłownie	38	46	52	63	73
Procesy technologiczne	84	100	73	66	54
Samochody i maszyny	6	8	9	9	9
Lokomotywy	603	791	893	753	599
Parowozy	2	6	8	7	13
Inne	6	50	11	0	0
Ochronę wód, w tym:	170	344	133	52	38
Pobór wody	4	0	0	0	1
Odprowadzanie ścieków	7	7	7	10	4
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	7	3	8	5	5
Inne	152	334	118	37	29
Wycinkę drzew i krzewów	7	11	32	5	0
Ochronę powierzchni ziemi	0	54	53	0	108
Gospodarowanie odpadami	792	622	334	392	266
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	335 015	422 482	176 103	138 042	248 736

Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą inne nakłady. W 2020 r. Spółka wydatkowała kwotę 335,0 mln zł na nakłady inwestycyjne i remonty związane z ochroną środowiska. Kwalifikowane są tu m.in.: wydatki na obniżenie emisji lub uregulowanie stanu formalno-prawnego pod względem środowiskowym. Znaczącą większość tej kwoty stanowią inwestycje taborowe (zakupu platform kontenerowych, lokomotyw elektrycznych, modernizacje lokomotyw). Pozostałe elementy to inwestycje związane m.in. z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej, zmianą źródeł ciepła.

OBSZAR PRACOWNICZY



Tabela 57 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2020		Stan na 31/12/2019		Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017		Stan na 31/12/2016	
	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty
Kobiety	4 381	4 476	4 701	4 691	4 621	4 514	4 432	4 412	4 420	4 440
Wykształcenie wyższe	1 162	1 167	1 219	1 198	1 158	1 128	1 039	1 018	1 012	1 005
Wykształcenie średnie	2 574	2 656	2 790	2 790	2 745	2 663	2 660	2 655	2 656	2 674
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	645	652,8	692	703	718	722	733	739	752	761
Mężczyźni	11 390	11 710	12 439	12 602	12 687	12 622	12 611	12 765	13 009	13 259
Wykształcenie wyższe	1 583	1 605	1 681	1 648	1 591	1 641	1 502	1 480	1 488	1 484
Wykształcenie średnie	5 585	5 717	6 069	6 106	6 105	6 058	5 876	5 870	5 922	6 007
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	4 222	4 388	4 689	4 848	4 991	4 922	5 233	5 415	5 599	5 767
Suma	15 771	16 186	17 140	17 293	17 308	17 135	17 043	17 177	17 429	17 698

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 58 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	20	89	43	15	7
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	0	7	9	0	1
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	46	729	1 108	502	198
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	41	725	1 106	502	198

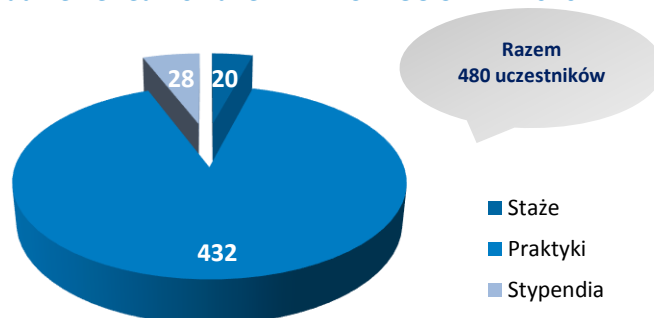
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 59 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	30 436	64 438	49 608	53 888	66 520
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 068	7 817	7 411	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	2	4	3	3	4

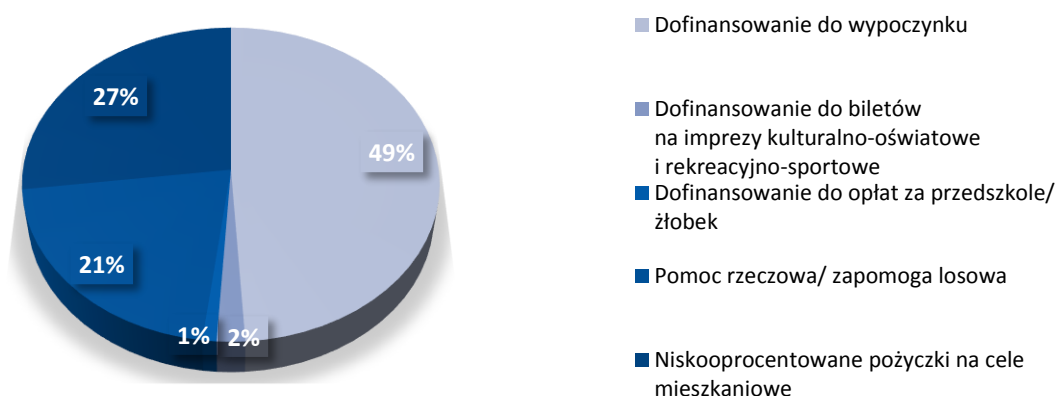
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 33 Programy wspierające zatrudnienie realizowane w PKP CARGO S.A. w 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 34 Wykorzystanie środków w ramach pakietu świadczeń socjalnych w PKP CARGO S.A. w 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

OBSZAR SPOŁECZNY



Polityka CSR PKP CARGO S.A. stanowi kierunkowskaz odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych w Spółce. Dokument ten promuje ideę biznesu społecznie odpowiedzialnego zarówno wśród kierownictwa, pracowników, jak i na zewnątrz Spółki. Jako dokument wyznaczający ramy działań z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu oraz kluczowe kierunki ich długofalowego rozwoju, Polityka CSR jest aktualizowana okresowo. Ma to na celu bieżące dostosowywanie koncepcji wdrażania ww. Polityki do zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych oraz aktualnego poziomu rozwoju Spółki.

W 2020 r. w Spółce PKP CARGO S.A. realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy, przedstawicieli społeczności lokalnych, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy mające na celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów realizowanych przez Spółkę i rozwój kultury bezpieczeństwa pracy.

Realizowane projekty zostały ujęte w raporcie Dobrych Praktyk Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Projekty adresowały następujące punkty SDG (Social Development Goals) :



Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2020 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

Celem projektu jest stałe dbanie o bezpieczeństwo w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne osób zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z realizowaniem procesów przewozowych. Działania w ramach PWP wspierają odpowiedzialne podejście zarówno Pracodawcy, jak i samych pracowników do kwestii wpływu czynników psychospołecznych na poziom bezpieczeństwa osób zaangażowanych w realizację procesów przewozowych.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki obejmuje ponad **7000** pracowników. Dedykowany jest dla członków drużyn trakcyjnych oraz pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a także członków stałych komisji kolejowych.

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego – infolinia obsługiwana przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp pracownicy bezpośrednio odpowiedzialni za realizację przewozów kolejowych, zatrudnieni m.in. na stanowiskach maszynistów, ustawiaczy, rewidentów, manewrowych. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo oraz pełną anonimowość oraz brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych,

- Spotkanie z psychologiem – podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia w uzasadnionych przypadkach Pracownicy Spółki mogą korzystać ze spotkań z psychologiem wyspecjalizowanym w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego i psychologicznych aspektów stresu pourazowego,

Tabela 60 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	Liczba osób objętych szkoleniem w roku				
		2020	2019	2018	2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	3 604	3 965	4 113	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	14	22	24	18	14
Dyżurny ruchu	16	70	74	53	77	92
Nastawniczy	16	13	13	14	23	36
Kierownik pociągu	16	21	112	72	151	198
Rewident taboru	16	1 332	1 581	1 246	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 339	1 316	1 201	1 227	1 251
Manewrowy	16	615	673	622	706	752
Toromistrz	16	10	10	10	9	10
Zwrotniczy	16	50	51	56	68	59
Suma	160	7 068	7 817	7 411	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

W roku 2020 ze względu na prawdopodobieństwo odczuwania przez pracowników zwiększonego poziomu stresu w wyniku ogłoszenia w Polsce stanu epidemicznego w związku z pandemią COVID-19, możliwością korzystania z infolinii wsparcia psychologicznego, objęci zostali wszyscy pracownicy Spółki.

PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

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

Kontynuacja wieloletniej praktyki ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju działań adresowanych do społeczności lokalnej: edukowanie społeczeństwa, promowanie ważnych wartości historycznych i kulturowych.

Grupa PKP CARGO jest największym kolejowym przewoźnikiem towarowym w Polsce. Oprócz swojej codziennej działalności PKP CARGO pełni rolę mecenasa zabytków techniki kolejowej. Od 17 lat utrzymuje historyczny i zabytkowy tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność 113-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 r. posiada status Instytucji Kultury.

Spółka promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – Jest to jedno z największych wydarzeń popularyzujących historię kolei w Polsce. Odbывается cyklicznie w okresie letnim od 2005 r. i ma charakter pikniku, w którym uczestniczy ok. 5 tys. gości, głównie rodzin z dziećmi. Centralnym punktem pierwszego dnia wydarzenia jest prezentacja parowozów z Polski i zagranicy oraz pokazy składów historycznych pociągów. Drugiego dnia odbywają się zawody drużyn maszynistów parowozów oraz prezentacja obrządzania parowozów. Dodatkowymi atrakcjami są przejazdy pociągami retro po malowniczych szlakach górskich wokół Chabówki. Ponadto dla publiczności, a szczególnie dla dzieci przygotowany jest bogaty program edukacyjny i rozrywkowy. W 2020 r. roku z powodu pandemii koronawirusa COVID-19 tradycyjna „Parowozjada” została zastąpiona wirtualnymi spotkaniami – „Wirtualnie pod parą ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce”. Przez cały tydzień w dniach od 17 do 22 sierpnia na facebookowym profilu PKP CARGO dedykowanym miłośnikom kolei można było zobaczyć co każdego dnia działo się w Skansenie. Pomimo pandemii

Skansen kontynuował swoją normalną działalność. Wykonywane były planowe naprawy zabytkowego taboru, a w okresie od 1 czerwca do 18 sierpnia uruchomiono wakacyjne przejazdy pociągami retro przy zachowaniu rygorów sanitarnych obowiązujących w transporcie publicznym. W ramach wymienionego wydarzenia można było wirtualnie odbyć taką przejażdżkę do Nowego Sącza oraz przenieść się na teren Skansenu, aby zobaczyć – pachnący jeszcze farbą – przywrócony do ruchu parowóz serii Tkt48, a także dwa zabytkowe wagony pasażerskie.

- **„Lato z Parowozami”** - to program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum, Parowozowni Wolsztyn, Skierniewice oraz w Skansenie Lokomotyw w Zduńskiej Woli Karsznicach. W 2020 r., aby chronić dzieci i ich rodziców przed zarażeniem koronawirusem, „Lato z Parowozami” zostało zastąpione wyżej opisanym wydarzeniem **„Wirtualnie pod parą”**.
- **„Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”** – cieszący się dużą frekwencją produkt turystyczny realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Wykorzystuje zasoby kulturowe i przyrodnicze południowego regionu Małopolski oraz historyczne walory Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, której główną oś stanowi linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz wraz ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce. Z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu korzysta rocznie ponad 10 tys. podróżnych. W ciągu roku w ramach tego programu uruchamianych jest 40 pociągów. Oprócz przejazdów zabytkowym pociągiem program obejmuje m.in. występy artystyczne, pikniki, zwiedzanie lokalnych atrakcji z przewodnikiem. W bieżącym roku ze względu na pandemię produkt ten został poważnie ograniczony. Od września do grudnia na trasę wyruszyło 10 pociągów retro, w tym dwa ostatnie bez udziału pasażerów. Podróż można było jednak odbywać wirtualnie za pośrednictwem transmisji realizowanej w trybie on-line.
- **Skansen w Chabówce** – zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe, elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pług odśnieżny oraz drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. Prowadzą one pociągi turystyczne po najbardziej malowniczych trasach Małopolski. W ciągu roku w podróży pociągami retro uruchamianymi przez Skansen korzysta ok. 22 tys. osób, a sam Skansen odwiedza ok. 30 tys. osób. W roku 2020 z przyczyn sanitarnych ilości te musiały zostać ograniczone.

PKP CARGO współpracuje także z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki wspierając je finansowo i technicznie, PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu m.in. w porozumieniu z miłośnikami kolei realizuje projekt przywracania wybranym lokomotywowi historycznych barw oraz propaguje wiedzę historyczną wśród młodzieży poprzez organizację otwartych spotkań z osobami tworzącymi historię kolei.

„Firma Przyjazna Bieganiu”

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

PKP CARGO S.A. zatrudnia ok. 17 tysięcy pracowników w całej Polsce. Wśród zainteresowań osoby zatrudnione często deklarują aktywności sportowe. Spółka realizując działania w ramach wieloletniej inicjatywy „Firma Przyjazna Bieganiu” wspiera te zainteresowania, promując jednocześnie zdrowy styl życia i integrując pracowników zatrudnionych w różnych lokalizacjach kraju, na zróżnicowanych stanowiskach. Coroczne projekty realizowane w ramach Firmy Przyjaznej Bieganiu pozytywnie wpływają na budowanie wśród pracowników równowagi pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym. Dodatkowo, działania wspierają pracowników w podejmowaniu postaw prospołecznych i pomocowych. Spółka angażuje się między innymi w ogólnopolskie inicjatywy biegowe o charakterze charytatywnym, gdzie obok integracji mają szansę wspomóc wybieganymi kilometrami osoby z niepełnosprawnością ruchową.

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opiera się na trzech filarach:

- **filare sportowy i integracyjny** – polega na propagowaniu zdrowego i aktywnego stylu życia. Filar ten realizowany jest poprzez udział zespołów złożonych z pracowników Spółki PKP CARGO S.A. w inicjatywach biegowych, ogólnopolskich maratonach i półmaratonach organizowanych w Polsce i na świecie. W 2020 r. wymiar ten z powodu COVID-19 przyjął wymiar motywacyjny: podtrzymywanie aktywności fizycznej pomimo izolacji społecznej (np. konkursy na slogany motywacyjne, akcje mailingowe kierowane do stałej grupy biegaczy).
- **filare charytatywny** – pracownicy biegając pomagają beneficjentom fundacji, z którymi współpracują. Przez trzy lata z rządu firma wzięła udział m.in. w ogólnopolskim biegu charytatywnym Poland Business Run, aby wesprzeć

środkami przekazanymi na wpisowe za udział w biegu podopiecznych fundacji – osoby z niepełnosprawnościami narządów ruchu. Rozbudowana struktura firmy pozwala na zaangażowanie do udziału w bieg pracowników w niemal wszystkich lokalizacjach, w których jest on organizowany.

- **filar symboliczny/historyczny** – upamiętnianie ważnych rocznic i jubileuszy, wspólne obchody istotnych wydarzeń z historii Polski, integrowanie wokół pamięci o nich zarówno pracowników Spółki, jak i członków ich rodzin.

W roku 2020 ze względu na rygory sanitarne, mając na uwadze dbałość o bezpieczeństwo pracowników, Spółka zrezygnowała jednak z udziału w wydarzeniach zbiorowych. Działania zostaną wznowione niezwłocznie po ustaniu zagrożenia związanego z rozprzestrzenianiem się pandemii COVID-19.

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy”

W latach 2019 - 2020 PKP CARGO S.A. szczególną uwagę przywiązywało m.in. do inicjatyw budujących kulturę bezpiecznego miejsca pracy. Życie i zdrowie to najwyższe dobro, które należy chronić zawsze i wszędzie tam, gdzie realizowane są obowiązki zawodowe. Właśnie dlatego kształtowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy to z jedno z najbardziej odpowiedzialnych zadań Spółki. Procesy przewozowe i transport towarów wymagają ciągłego doskonalenia warunków bezpieczeństwa pracy, ale także zwiększania świadomości na temat priorytetowej roli bezpieczeństwa w miejscu pracy na wszystkich poziomach zarządzania i wdrażania kolejnych etapów procesu przewozowego.

Zwiększenie bezpieczeństwa pracy to cel rozpoczętego w 2019 r. *Programu poprawy bezpieczeństwa pracy w PKP CARGO S.A.* Wspólne działania w ramach ww. Programu podjęte zostały we wszystkich obszarach funkcjonowania PKP CARGO S.A., które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo realizowanych procesów przewozowych. W realizację programu zaangażowano zarówno służby odpowiedzialne za obszar bezpieczeństwa i higieny pracy, jak również ekspertów zarządzających organizacją ruchu kolejowego. Bardzo ważną częścią jest także kampania społeczna, której celem jest budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Celem kampanii jest przede wszystkim dotarcie do ponad 7000 pracowników pracujących na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem pociągów. W ramach projektu zrealizowano m.in. spójną kampanię informacyjną dla pracowników (plakaty, strona Intranetowa, ulotki rozdawane z paskami wynagrodzeń, ulotki na temat Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego, film promocyjny, dedykowany e-mail i dystrybuowane z niego mailingi tematyczne). W roku 2020 do kanałów komunikacyjnych kampanii dołączono wykorzystanie tabletów dostosowanych do pełnienia obowiązków służbowych dla maszynistów. Pozwoliło to na bezpośrednie dotarcie do kluczowej grupy docelowej z akcjami komunikacyjnymi.

Kroki milowe w ramach Programu poprawy bezpieczeństwa pracy i Kampanii Kierunek Bezpieczni w pracy

- Liczba osób, do jakich dotarły materiały informacyjne: ponad 7000 pracowników na stanowiskach kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
- Zaangażowanie Partnerów Społecznych firmy w promowanie bezpiecznego miejsca pracy (wspólna deklaracja z Zarządem PKP CARGO).
- Około 40 przedstawicieli kluczowych spółek sektora kolejowego zaangażowanych w dialog na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w miejscu pracy (w tym przedstawiciele Urzędu Transportu Kolejowego, spółki Grupy PKP, spółki Grupy PKP CARGO, Państwowa Inspekcja Pracy w ramach Konferencji „Kultura Bezpiecznego Miejsca Pracy”).
- Upowszechnianie tematyki bezpieczeństwa wśród przedstawicieli całego sektora kolejowego w Polsce.
- Zwiększone zaangażowanie zespołów odpowiedzialnych za bezpieczne miejsce pracy.
- Bieżące usprawnianie tych czynników, które mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa wykonywanych obowiązków – od kontroli infrastruktury kolejowej, poziomu przestrzegania norm BHP, oceny stanu technicznego taboru kolejowego, po dbałość o odpowiednią widoczność pracowników czy bezpieczeństwo i komfort stosowanej odzieży roboczej.
- Wzrost świadomości na temat roli i znaczenia bezpieczeństwa pracy wśród pracowników.
- Początek zmiany postaw dot. przestrzegania przepisów BHP. Kształtowanie postaw typu: warto być bezpiecznym, bo kocham powroty do domu - budowanie wewnętrznego przeświadczenia pracowników, że bezpieczeństwo zależy także od nich samych i dla nich również musi być priorytetem.

Dialog społeczny

Zarząd PKP CARGO S.A. wspiera rozwój dialogu społecznego z Partnerami Społecznymi Spółki – organizacjami związkowymi. Dialog ten opiera na zasadach przestrzegania prawa, równości, wzajemnego zaufania, szacunku i szukania najlepszych rozwiązań dla obu stron. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Spółka dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu

przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągania wyznaczonych celów. Respektuje i doskonali zasady współdziałania Partnerów Społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia efektywności firmy. O istotnej roli dialogu społecznego i jego ważnym miejscu w Spółce świadczy także fakt, że inicjatywy z tego obszaru stanowią dla PKP CARGO stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Zapewnianie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu Spółka traktuje jako jedną z podstawowych składowych wewnętrznej Polityki CSR. Jest to zgodne zarówno ze Strategią PKP CARGO, jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, np. z Normą ISO 26000 (w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” oraz „stosunki pracy”).

W 2020 r. wszystkie powyższe obszary były kontynuowane z uwzględnieniem zmian i bieżącego dostosowania do wszelkich obostrzeń sanitarnych nakładanych zarówno przez obowiązki prawne, procedury BHP, jak również wynikające z poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo pracowników i zespołów pracowniczych. Ponadto w roku 2020 Spółka starała się dostosować również kanały komunikacji i realizacji poszczególnych inicjatyw, przenosząc kluczowe działania komunikacyjne w zakresie CSR do sfery on-line.

Z uwagi na pandemię COVID-19, PKP CARGO rozpoczęło także nowe inicjatywy:

- **Newsletter „Wiadomości CSR”** – w roku 2020 zrealizowane było 9 edycji Newslettera on-line, dedykowanego dla koordynatorów CSR w spółkach zależnych Grupy PKP CARGO. Newsletter obejmuje promocję idei biznesu społecznie odpowiedzialnego oraz celów zrównoważonego rozwoju, zawiera informacje na temat realizowanych projektów społecznych. Stanowi platformę wymiany integracji spółek zależnych Grupy PKP CARGO wokół tematyki CSR oraz przestrzeń dzielenia się najlepszymi praktykami z tego obszaru.
- **Dzieci mówią damy radę!** – z uwagi na fakt, że okres pandemii wymagał zmiany podejścia do realizowanej komunikacji, w kwietniu 2020 r. zrealizowane zostały dwie odsłony inicjatywy online: „Dzieci mówią: Damy radę!”. Komunikacja online została skierowana do pracowników opiekujących się podczas pracy zdalnej dziećmi w trakcie zawieszenia zajęć edukacyjnych w szkołach. Zawierała elementy edukacyjne oraz wspierające koordynację życia codziennego w zmienionej rzeczywistości spowodowanej wprowadzeniem stanu epidemicznego na terenie całego kraju.
- **Aktywna Firma „Rowerem po zdrowie”** – zapoczątkowana została inicjatywa promująca zdrowy styl życia pomimo pandemii z próbą dotarcia do pracowników realizujących inne rodzaje aktywności niż biegi. W ramach akcji zrealizowano w 2020 r. trzy akcje komunikacyjne. Rozpoczęty został proces budowania stałej grupy rowerzystów, która w kolejnych etapach realizacji inicjatywy będzie angażowana w kolejne akcje.
- **„Społecznie Odpowiedzialni”** – opracowana została koncepcja nowej inicjatywy promującej zaangażowanie społeczne pracowników. Inicjatywa będzie realizowana w 2021 r..

PRAWA CZŁOWIEKA



Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 61 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Ilość związków zawodowych [szt.]	116	116	123	129	131
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	13 365	14 458	14 620	14 595	14 944
% uzwiązkowania	84,7%	84,2%	84,0%	85,6%	85,7%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

W PKP CARGO 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 współodpowiedzialność w dbaniu o własne bezpieczeństwo.

Tabela 62 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2020

Wyszczególnienie	2020	2019	2018	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	72	82	119	119	118
Wskaźnik wypadkowości [%]	4,5	4,7	6,9	6,9	6,7

Źródło: Opracowanie własne



PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU

W listopadzie 2020 r. w PKP CARGO S.A. został przyjęty i wdrożony zaktualizowany *Kodeks Etyki*.

Kodeks etyki jest jednym z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawarte w nim wartości oraz normy postępowania są zasadami pożądanymi w każdej organizacji. 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 to zasady, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej.

Głównym celem Kodeksu etyki jest rekomendacja postaw oraz zasad zachowania, podczas wykonywania pracy. Stanowi on drogowskaz dla podejmowanych w Spółce działań w relacjach z Pracownikami, Klientami, Dostawcami, Konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym. Wdrożenie Kodeksu etyki wpłynie na poprawę jakości świadczonych usług oraz wzrost zadowolenia z pracy, zarówno wśród Pracowników jak i Klientów. W rezultacie wpłynie to na zwiększenie kultury organizacyjnej oraz na poprawę wizerunku i umocnienie pozycji PKP CARGO S.A. na rynku polskim i zagranicznym.

PKP CARGO S.A. utrzymuje usługę gwarantującą anonimowe kanały informacyjne dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zalicza się: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną.

Dodatkowo, w listopadzie 2020 r. uchwała Zarządu PKP CARGO wprowadzona została do stosowania „*Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.*”. Polityka antykorupcyjna i prezentowa wspomaga proces rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawarte w niej normy postępowania mają charakter uniwersalny, a ich zadaniem jest wzmocnienie wizerunku, konkurencyjności i wartości ekonomicznej PKP CARGO S.A.

Poprzez wdrożenie Polityki, 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. 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/>.



10.2.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

PKP CARGO S.A., jako kluczowy towarowy przewoźnik kolejowy w Polsce i jeden z największych w Europie, wykonuje krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz świadczy usługi transportowo-logistyczne związane z przewozem.

Funkcjonujący w Spółce *Zintegrowany System Zarządzania* oparty jest na wymaganiach norm: PN-EN ISO 9001: 2015-10, PN-EN ISO 14001: 2015-9, PN-EN/IEC 27001:2017-06 oraz PN-ISO 45001:2018-06. System ten zorientowany jest na ciągłe doskonalenie oraz dostosowanie usług do wymagań Klientów i zobowiązuje Spółkę do realizacji wysokiej jakości usług i zachowania bezpieczeństwa procesów.

W ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania Spółka dąży do:

- zapewnienia dostępności, terminowości i bezpieczeństwa usług przewozowych,
- podnoszenia jakości świadczonych usług,
- identyfikacji potrzeb i oczekiwań klienta,
- zapewnienia satysfakcji i zadowolenia klienta,
- prowadzenia odpowiedniej polityki informacyjnej,
- współpracy z zaufanymi i solidnymi dostawcami, którzy spełniają jej wymagania,
- inwestowania w nowoczesny tabor kolejowy,
- zapewnienia spełnienia wymogów obowiązujących regulacji,
- zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości procesów spawalniczych,
- właściwej organizacji procesów spawalniczych celem zapobiegania powstawaniu niezgodności spawalniczych w trakcie spawania pojazdów kolejowych,
- ochrony środowiska naturalnego poprzez odpowiedzialne działania zapobiegające jego zanieczyszczeniu, w tym promocję i realizację ekologicznej formy przewozu towarów, jaką jest transport kolejowy,
- racjonalnego użytkowania surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- podnoszenia kwalifikacji personelu świadomego swojej odpowiedzialności za jakość oferowanych usług i środowisko naturalne,
- tworzenia bezpiecznych i ergonomicznych warunków pracy, zapobiegania wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym, zgodnie z wymaganiami prawnymi poprzez ustalanie i respektowanie procedur postępowania chroniących życie i zdrowie pracowników,
- zapewnienia adekwatnych i proporcjonalnych zabezpieczeń, które zapewnią odpowiednią ochronę aktywom informacyjnym PKP CARGO S.A.,
- wzrostu wiarygodności poprzez zapewnienie Klientów, że ich informacje i dane znajdują się pod właściwą ochroną,
- zapewnienia ciągłości biznesu organizacji, zapobiegania i minimalizowania ewentualnych strat,
- zagwarantowania organizacji oraz wszystkim zainteresowanym stronom zachowania poufności, integralności i dostępności informacji,
- realizowania procesów biznesowych z wykorzystaniem nowoczesnych i bezpiecznych technologii informacyjnych,
- stałego monitoringu realizowanych procesów pod kątem bezpieczeństwa informacji przetwarzanych w tych procesach,
- monitorowania skuteczności stosowanych zabezpieczeń oraz szybkiego reagowania na incydenty,
- zapewnienia bezpieczeństwa informacji przetwarzanych w systemach teleinformatycznych wchodzących w skład Systemu Informacyjnego wykorzystywanego do świadczenia usługi kluczowej.

PKP CARGO S.A. zapewnia niezbędne środki i zasoby wymagane do realizacji zintegrowanej polityki jakości, środowiska, bhp i bezpieczeństwa informacji. 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.

Podstawowym dokumentem uprawnającym przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa. Przewoźnicy kolejowi, aby uzyskać certyfikat bezpieczeństwa obowiązani są opracować zgodny z wymogami krajowych przepisów oraz dostosowany do warunków danego przewoźnika *System Zarządzania Bezpieczeństwem* Safety Management Systems („SMS”).

System Zarządzania Bezpieczeństwem gwarantuje nie tylko wysoką jakość świadczonych przez Grupę usług i wysoko wykwalifikowaną kadrę, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Wdrożony System 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.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - Maintenance Management System („MMS”) oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań 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 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 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 PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień społecznych

Zarząd PKP CARGO S.A. wspiera rozwój dialogu społecznego z Partnerami Społecznymi Spółki – organizacjami związkowymi. Dialog ten opiera na zasadach przestrzegania prawa, równości, wzajemnego zaufania, szacunku i szukania najlepszych rozwiązań dla obu stron. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Spółka dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągnięcia wyznaczonych celów. Respektuje i doskonali zasady współdziałania Partnerów Społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia efektywności firmy.

Długofalowe promowanie idei partnerstwa jest rozwijane jako wieloletnia praktyka Spółki. W latach 2019 – 2020 PKP CARGO S.A. kontynuowało działania w zakresie popularyzowania idei partnerskiego dialogu, bazując m.in. na wewnętrznych Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego, wypracowanych podczas Warsztatów Partnerskiego Dialogu roku 2017, wspólnie z Przedstawicielami Strony Społecznej PKP CARGO S.A.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą 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.

Istotna rola związków zawodowych w PKP CARGO S.A. wynika zwłaszcza z:

- uprawnień określonych zarówno w przepisach powszechnie obowiązujących, jak i w wewnętrznych regulacjach,
- udziału w zarządzaniu Spółką poprzez wybór przedstawicieli pracowników do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej i jeden w Zarządzie),
- wysokiego stopnia uzwiązkowienia załogi (84,7%).

W Spółce PKP CARGO, stanowiącej zbiór pracodawców, dialog społeczny prowadzi:

- na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba i właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych działających na szczeblu PKP CARGO S.A. oraz 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.

Zarząd Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Rozwijanie idei partnerstwa w PKP CARGO S.A. ma wieloletnią tradycję. W 2020 r. Spółka kontynuowała działania na rzecz jej popularyzowania, opierając się m. in. na wewnętrznych, wypracowanych wspólnie ze Stroną Społeczną, Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego.

Spółka tworzy również warunki sprzyjające szerzeniu i aktualizacji wiedzy w zakresie istotnym dla stron dialogu społecznego. Z tego względu przedstawicielom Strony Społecznej przekazywane są na bieżąco informacje nt. zmian prawa w tych obszarach, które mają bezpośredni wpływ na wspólnie realizowane procesy.

W 2020 r. Strona Społeczna była m. in. informowana na bieżąco o sytuacji Spółki oraz o obowiązujących pracowników zasadach bezpieczeństwa w miejscu pracy w związku z wprowadzeniem na terenie państwa polskiego stanu epidemii. W trosce o funkcjonowanie Spółki i ochronę miejsc pracy, na podstawie przepisów Ustawy Antykryzysowej, zostało zawarte z Organizacjami Związkowymi Porozumienie w sprawie określenia warunków i trybu wykonywania pracy w okresie obniżonego wymiaru czasu pracy, co pozwoliło Spółce uzyskać dofinansowanie ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych do wynagrodzeń pracowników.

W Spółce wykorzystywane są różne kanały komunikacyjne do przekazywania informacji w zakresie prowadzonego dialogu społecznego:

- Cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP – regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje. W roku 2020, w celu umożliwienia realizacji zagadnień z zakresu dialogu społecznego pomimo pandemii COVID-19, spotkania z przedstawicielami Strony Społecznej kontynuowane były w formie telekonferencji,
- Strona Intranetowa Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników,
- Komunikaty/listy do pracowników,
- Mailingi do Związków Zawodowych – Sygnatariuszy ZUZP,
- Artykuły w biuletynie firmowym „INFO CARGO” (artykuły, w których zabierają głos zarówno przedstawiciele Pracodawcy, jak i liderzy Strony Społecznej),
- Kwestie istotne dla rozwoju najlepszych praktyk w dialogu społecznym Spółki komunikowane są również w kanałach zewnętrznych, m. in. w prasie organizacji związkowych.

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):

- Zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu Spółka traktuje jako jedną z podstawowych składowych wewnętrznej Polityki CSR. Jest to zgodne zarówno ze Strategią PKP CARGO, jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, np. z Normą ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”,
- „Akademia Dialogu”: stała rubryka w biuletynie firmowym „INFO CARGO” oraz dedykowana zakładka w Intranecie,
- Obowiązująca Deklaracja Partnerstwa na rzecz bezpiecznego miejsca pracy podpisana przez Zarząd Spółki oraz Sygnatariuszy ZUZP i poparcie Strony Społecznej dla działań realizowanych m. in. w ramach Kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy” stanowią wyraz otwartości Stron dialogu społecznego w obszarze wspólnego wzmacniania kultury bezpieczeństwa miejsca pracy w PKP CARGO S.A.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą 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 2020 r., analogicznie jak w 2019 r., 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 2020 roku ze względu na zdalną formę nauczania wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów, został zawieszony Program staży zawodowych oraz Program staży letnich. W 2020 roku realizowano Program stypendialny z uczniami, którzy przystąpili do niego w 2019 r. Zgodnie z założeniami, Program jest skierowany do uczniów ostatniej lub przedostatniej klasy technikum lub szkoły branżowej II stopnia. Stypendyści PKP CARGO S.A., którzy spełnili określone kryteria, otrzymali w 2020 r. ponownie 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 absolwentami techników i szkół branżowych II stopnia, którzy po ukończeniu szkoły, zostaną zatrudnieni na stanowiskach związanych z podstawową działalnością Spółki.

Program adaptacyjny

W 2020 roku kontynuowany był program adaptacji zawodowej, dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk: 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 online. 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 2020 roku kontynuowane były działania z roku poprzedniego, mające na celu rozwój kompetencji poprzez uczestnictwo wybranych pracowników w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych. Ponadto 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 2020 r. 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. tworzony 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 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.

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 mogą korzystać z szerokiego pakietu świadczeń socjalnych:

- Dofinansowanie do wypoczynku
- Dofinansowanie do biletów na imprezy kulturalno - oświatowe i rekreacyjno - sportowe

- Dofinansowanie do opłat za przedszkole/ żłobek
- Pomoc rzeczowa/ zapomoga losowa
- Nisko- oprocentowane pożyczki na cele mieszkaniowe

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabywania ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. W 2020 r. wykupiono łącznie uprawnień do ulgowych usług transportowych dla 26 025 osób, w tym:

- dla pracowników - 50 %,
- dla członków rodzin pracowników - 8%,
- dla emerytów i rencistów kolejowych - 42%.

W 2020 r. PKP CARGO S.A. uzyskała certyfikat HR Najwyższej Jakości, przyznany przez Polskie Stowarzyszenie Zarządzania Kadrami (PSZK). Otrzymane wyróżnienie to potwierdzenie, że Spółka jest wiarygodnym i rzetelnym pracodawcą, stosującym najwyższe standardy w obszarze zarządzania kapitałem ludzkim. Przyznana nagroda potwierdza, że starania pracodawcy w budowanie sprzyjającego rozwojowi miejsca pracy są dostrzegane i doceniane, a podejmowane działania w tym zakresie są właściwe i skuteczne.



Wspieranie edukacji

W 2020 r. dzięki działaniom podjętym przez Spółkę do systemu szkolnictwa wprowadzone zostały nowe zawody kolejowe: Mechanik i Technik pojazdów kolejowych. Dzięki zaangażowaniu spółek kolejowych programy nauczania w tych zawodach zostały dostosowane do aktualnych potrzeb biznesowych branży.

W 2020 r. kontynuowano projekt prowadzony we współpracy z Zespołem Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 w Siedlcach, w ramach którego 28 uczniów szkoły kształciło się pod okiem ekspertów w zawodzie Mechanik pojazdów kolejowych, w szkole branżowej I stopnia. Nauka prowadzona była w ramach eksperymentu pedagogicznego i realizowana na zasadach dualnego systemu kształcenia. Oznacza to, że praktyczna nauka zawodu odbywała się w zakładach kolejowych, odpowiadających za utrzymanie taboru kolejowego. Dodatkowo proces kształcenia zawodowego w szkole był wspierany przez pracowników spółek kolejowych, którzy posiadają odpowiednie uprawnienia pedagogiczne.

„Polityka Personalna PKP CARGO S.A.”

„Polityka Personalna PKP CARGO S.A.” ma charakter długofalowy i bazuje na stosowaniu i doskonaleniu najlepszych praktyk w zakresie rekrutacji i zatrudniania, adaptacji, rozwijania kompetencji pracowników, przestrzegania zasad etycznych i zasad bezpieczeństwa pracy. Kształtowanie odpowiedzialnych relacji społecznych z pracownikami stanowi jeden z jej najważniejszych obszarów. Realizacja Polityki jest wyrazem najwyższej dbałości o pracownika i wspólną ambicją Zarządu, Partnerów Społecznych oraz pracowników. Główne obszary Polityki personalnej PKP CARGO S.A. to:

- Tworzenie bezpiecznego miejsca pracy,
- Pozyskanie i kształcenie fachowców,
- Dbanie o pracowników,
- Doskonalenie i rozwój
- Wynagradzanie i motywacja
- Szanowanie partnerstwa w dialogu,
- Prowadzenie biznesu społecznie odpowiedzialnego.

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: 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.

Dla PKP CARGO S.A. strategicznym celem jest prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów, taborem spełniającym wymogi środowiskowe. Transport kolejowy jest ekologiczny i konkurencyjny wobec transportu drogowego ze względu na niską emisję CO₂, małe zużycie paliwa w stosunku do przewożonej masy, brak emisji pyłów powstających w związku z zużyciem opon i nawierzchni asfaltowych, wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz narażenie na hałas tylko niewielkiej części populacji.

Kluczowe działania PKP CARGO S.A. podejmowane w obszarze ochrony środowiska:

- Wdrożenie i utrzymywanie zintegrowanego systemu zarządzania;
- Edukacja ekologiczna – budowanie świadomości ekologicznej, odpowiedzialnego angażowania się pracowników w zrównoważony rozwój poprzez szkolenia i materiały edukacyjne;
- Współpraca międzynarodowa – udział w zespołach UIC (Międzynarodowego Związku Kolei), np. w komisji przeciwdziałania emisji hałasu, CER (Stowarzyszenia Kolei Europejskich), Rail Freight Forward (koalicji europejskich firm z branży kolejowych przewozów towarowych) w zakresie zrównoważonego transportu;
- 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.

System nadzoru nad ochroną środowiska jest uregulowany wewnętrznie i monitorowany. Rozwój kolejowych strategii transportowych może przyczynić się do wymiernych korzyści dla środowiska naturalnego: poprawy jakości powietrza i złagodzenia konsekwencji postępujących zmian klimatu.

PKP CARGO dąży do połączenia profesjonalnego realizowania celów biznesowych z odpowiedzialną postawą względem środowiska naturalnego. Poszukuje nowych rozwiązań i udoskonala dotychczas stosowane, aby minimalizować negatywny wpływ na jego stan. Pracownicy Spółki dbają o środowisko naturalne podczas wykonywania swoich codziennych obowiązków służbowych, a przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych biorą pod uwagę ich wpływ na ekosystem. Zakupione sprzęty posiadają odpowiednie atesty i spełniają normy ochrony środowiska, przestrzegane są stosowne przepisy dotyczące ekologii i zasad BHP regulujące codzienną pracę. Spółka wspiera innowacje, które przyczyniają się do zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w prowadzonej przez nią działalności, jak również angażuje się w edukację mającą na celu kształtowanie świadomości ekologicznej wśród pracowników.

PKP CARGO przyczynia się do realizacji celów polityki klimatycznej poprzez minimalizowanie zużycia energii trakcyjnej i paliwa w trakcji spalinowej oraz poprawę efektywności procesu przewozowego. Spółka realizuje przewozy towarowe w ponad 85% trakcją elektryczną. Jest to transport przyjazny środowisku, który lokalnie nie powoduje smogu. Ze względu na korzystanie z energii elektrycznej, na ślad węglowy emitowany przez Spółkę w największym stopniu wpływa struktura paliw i innych nośników energii pierwotnej zużytych do wyprodukowania zakupionej energii elektrycznej. Zwiększenie udziału energii wyprodukowanej z OZE dostarczanej przez sprzedawcę energii trakcyjnej przełoży się na widoczny spadek emisji.

Podstawowym celem jest zwiększanie rozwoju i wzrostu rynku kolejowego, prowadzące do zwiększenia udziału tego transportu w ogólnej puli prowadzonego transportu. Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w ogólnej puli prowadzonego transportu, służy realizacji założonych celów Strategii zrównoważonej i inteligentnej mobilności i przyczynia się do ograniczania emisji CO₂. Oczekujemy w przyszłości rozwoju i zmniejszenia emisji dzięki innowacyjnym rozwiązaniom technologicznym. Działania podjęte przez PKP CARGO S.A. w ramach realizacji celów Strategii zrównoważonej i inteligentnej mobilności to m.in.:

- Zakup nowych wagonów towarowych i lokomotyw elektrycznych, kontynuacja procesu modernizacji lokomotyw spalinowych,

- Udział w projektach budowy pojazdów trakcyjnych zasilanych z alternatywnych źródeł energii pierwotnej jak: ogniwa paliwowe, czy energii wtórnej z zasobników takich jak: akumulatory, superkondensatory, akumulatory energii kinetycznej (bezwładniki),
- Udział w projekcie wprowadzenia w Europie sprzęgów samoczynnych tzw. cyfrowych sprzęgów automatycznych DAC (Digital Automatic Coupling),
- Kontynuacja programu akustycznej modernizacji wagonów polegająca na wymianie zestawów kołowych lub modernizacja hamulców (wymiana wstawek hamulcowych),
- Instalacja inteligentnych liczników energii trakcyjnej w lokomotywach elektrycznych i liczników zużycia paliwa w lokomotywach spalinowych,
- Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań informatycznych w dziedzinie kierowania i zarządzania procesem przewozowym i logistycznym w Spółce.

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 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.

Polityka antymobbingowa

Podstawę polityki antymobbingowej w PKP CARGO S.A. stanowią wewnętrzne regulacje, na mocy których u poszczególnych pracodawców działają Mężowie Zaufania i Komisje Antymobbingowe. Rolą Komisji Antymobbingowych jest rozpatrywanie spraw oraz przedstawianie pracodawcy rekomendacji podjęcia działań mających na celu zapobieganie zjawisku mobbingu. Spoczywający na pracodawcach obowiązek przeciwdziałania mobbingowi ma także odzworowanie w postanowieniach regulaminów pracy, wzmacniając ochronę pracowników przed tym zjawiskiem.

Stosownie do przyjętych w Spółce zasad, pracownik ma możliwość zgłoszenia przypadku mobbingu, jak również uzyskania niezbędnej informacji i pomocy ze strony Męża Zaufania, przy zachowaniu pełnej poufności.

Zadaniem Komisji Antymobbingowej jest przeciwdziałanie oraz zwalczanie przypadków mobbingu u pracodawcy, a w szczególności rozpoznawanie spraw sygnalizowanych w konkretnych zgłoszeniach, po wyczerpaniu procedury przez Męża Zaufania, w tym ustalenie faktów, ocena sytuacji i podejmowanie działań zmierzających do rozstrzygnięcia konfliktu wraz ze sformułowaniem wniosków dla pracodawcy dotyczących zastosowania środków prewencyjnych, ograniczających skalę mobbingu w przyszłości.

Realizując politykę przeciwdziałania mobbingowi, Spółka kładzie szczególny nacisk na działania profilaktyczne. Tematyka mobbingu sygnalizowana jest w trakcie szkoleń adaptacyjnych nowo zatrudnianych pracowników, w szczególności poprzez wskazanie danych teleadresowych działającego u danego pracodawcy, a wybranego przez pracowników, Męża Zaufania.

Znaczną wagę przykładają się do szkoleń pracowników, ze szczególnym uwzględnieniem członków Komisji Antymobbingowych, Mężów Zaufania oraz stanowisk kierowniczych.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

Przyjęty i wdrożony w listopadzie 2020 r. zaktualizowany Kodeks Etyki stanowi drogowskaz dla podejmowanych w Spółce działań w relacjach z pracownikami, klientami, dostawcami, konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym.

Pracownicy udzielają klientom rzetelnych informacji o produktach, usługach i działalności PKP CARGO S.A., nie poruszają informacji dotyczących tajemnic technicznych, technologicznych lub handlowych. Nie nadużywają zaufania, nie wykorzystują ewentualnej niewiedzy i braku doświadczenia klientów, przyjmując pełną odpowiedzialność za oferowane produkty i usługi. W PKP CARGO plany zakupowe realizowane są odpowiedzialnie i na podstawie obiektywnych kryteriów. Nie dopuszcza się do sytuacji, w których osobiste preferencje i korzyści mogą wpływać na podejmowane decyzje. Obowiązujące regulacje dotyczące wyboru dostawców i usług zapewniają pełną przejrzystość prowadzonych w tym zakresie działań. Nie toleruje się korupcji oraz nieuczciwych zachowań. Przygotowywanie i przeprowadzanie postępowań zakupowych w celu dokonania wyboru dostawcy odbywa się zgodnie z wewnętrznymi procedurami i wymogami. Każdy ubiegający się o współpracę z PKP CARGO S.A. ma równy dostęp do informacji.

Zakazane jest przyjmowanie i wręczanie prezentów w nagrodę za preferencyjne traktowanie lub zachętę do takiego traktowania, a tym samym przestrzegane są zasady przyjmowania i wręczania prezentów zawarte w „Polityce antykorupcyjnej i prezentowej PKP CARGO S.A.”. Kluczowym zadaniem Polityki antykorupcyjnej jest stworzenie odpowiedniej kultury etycznej, która jest możliwa tylko dzięki zaangażowaniu organów zarządzających i wyższej kadry menedżerskiej.

Celem wprowadzenia Polityki antykorupcyjnej w szczególności jest:

- określenie praw i obowiązków uczestników procesu zapobiegania i zwalczania korupcji w PKP CARGO S.A.,
- określenie sposobów zgłaszania podejrzenia zachowań korupcyjnych,
- wdrożenie odpowiednich procedur z zagrożeniami korupcyjnymi w PKP CARGO S.A., w tym sposobów zgłaszania i dokumentowania potencjalnej korupcji,
- ustalenie jednolitych zasad w zakresie przeciwdziałania i zwalczania wszelkich form korupcji i nadużyć gospodarczych,
- kształtowanie świadomości pracowników w zakresie identyfikowania zachowań korupcyjnych i przeciwdziałania im,
- określenie zasad przyjmowania i wręczania prezentów w PKP CARGO S.A.

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.

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.

Zarządzanie ryzykiem w Spółce 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.
 - *analiza 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 osiąganie celów Spółki.
 - *ewaluacja 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.
2. **reakcję na ryzyko** - przewiduje się następujące rodzaje reakcji na ryzyko: akceptacja, przeniesienie ryzyka (transfer ryzyka), wycofanie się, działanie.
3. **postępowanie z ryzykiem** - plan postępowania z ryzykiem powinien zawierać:
 - zdefiniowane aktywo,
 - opis ryzyka,
 - proponowane działania zmierzające do modyfikacji ryzyka,
 - osoby odpowiedzialne za wdrożenie działań,
 - informację dotyczącą kosztów wdrożenia planu postępowania z ryzykiem,
 - spodziewane skutki wdrożenia planu postępowania z ryzykiem,
 - ramy czasowe i harmonogram wdrożenia
4. **monitorowanie i przegląd** - właściciele ryzyk są zobowiązani do monitorowania ryzyka, które polega na okresowym sprawdzaniu, czy:
 - ryzyko uległo zmianie,
 - punktowa ocena ryzyka jest odpowiednia (w odniesieniu do prawdopodobieństwa oraz następstw),
 - stosowane mechanizmy kontrolne są skuteczne,
 - realizowane są działania w zakresie zarządzania ryzykiem,
 - realizowany plan postępowania z ryzykiem przynosi zamierzony skutek
5. **walidację ryzyk** - w celu dokonania walidacji ryzyka, dla wybranych ryzyk w skali Spółki ustanawia się kluczowe wskaźniki ryzyka (KRI). KRI mogą mieć charakter prewencyjny lub detekcyjny. KRI o charakterze prewencyjnym

konstruowane są w oparciu o źródła ryzyka. KRI o charakterze detekcyjnym konstruowane są w oparciu o skutki ryzyka.

6. **ocenę systemu zarządzania ryzykiem** - Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki dokonuje oceny systemu zarządzania ryzykiem

Podstawowym zadaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO (KARN) jest badanie prawidłowości i efektywności wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce, a także monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. KARN dokonuje oceny systemu 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.

Dyrektor Zakładu / Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Do jego zadań zalicza się:

- zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w działalności,
- przeanalizowanie ich i dokonanie oceny,
- a następnie porównanie z oczekiwanymi wynikami.

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 Polityce 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, 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

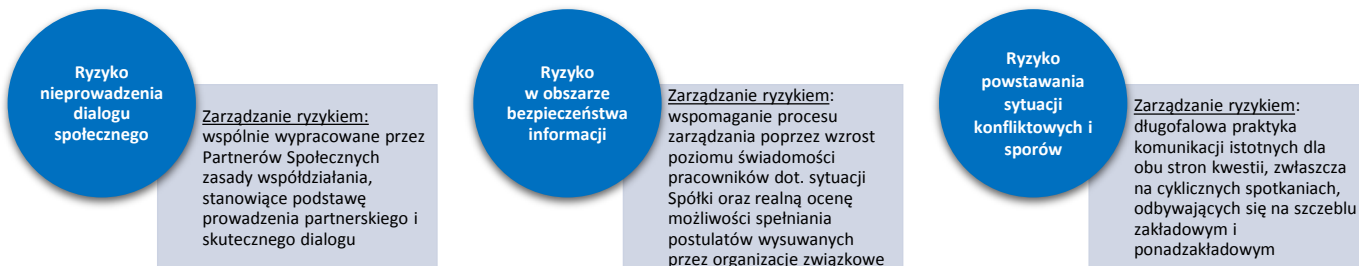
Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska - konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) - negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;

- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015-9 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie zarządzania środowiskowego

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.

Zarządzanie ryzykiem związanym z zagadnieniami dot. dialogu społecznego

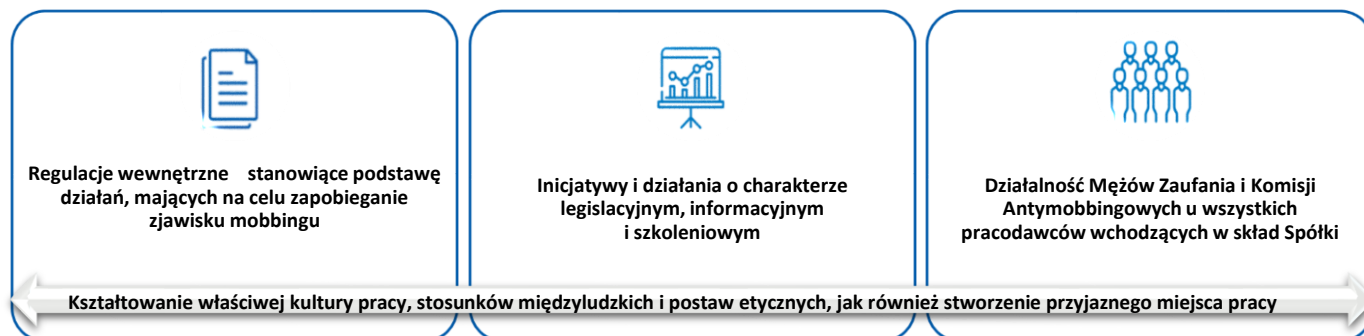


Zarządzanie ryzykiem dotyczącym zagadnień pracowniczych, związanym z pracą zdalną wprowadzoną w związku z przeciwdziałaniem i zapobieganiem rozprzestrzenianiu się COVID-19

Kształtowanie dyscypliny, zaangażowania i odpowiedzialności pracowniczego 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 korupcji

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 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. 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/>.

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

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Piotr Wasaty
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 31 marca 2021 roku