

RAPORT KWARTALNY Q1 2022



Skonsolidowany Raport Kwartalny
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za I kwartał 2022 roku

Kwartalne Skrócone Skonsolidowane
Sprawozdanie Finansowe
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za okres 3 miesięcy zakończony
dnia 31 marca 2022 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE



Spis treści

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITAŁE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 i wojny w Ukrainie na działalność Grupy	9
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	10
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	10
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	10
2.2 Koszty operacyjne	12
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	13
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	13
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	14
3.1 Podatek dochodowy	14
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	16
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	16
4.2 Kapitał własny	18
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	18
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	19
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	19
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	21
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	22
5.4 Zapasy	22
5.5 Należności handlowe	22
5.6 Pozostałe aktywa	23
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	23
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	23
5.9 Pozostałe rezerwy	24
5.10 Pozostałe zobowiązania	24
6. Instrumenty finansowe	24
6.1 Instrumenty finansowe	24
7. Noty pozostałe	27
7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi	27
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	28
7.3 Zobowiązania warunkowe	29
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	29
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	29

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 166,3	996,0	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(183,5)	(120,2)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(134,5)	(127,5)	
Usługi transportowe	(85,4)	(84,3)	
Pozostałe usługi	(108,1)	(85,9)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(416,1)	(414,4)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(88,1)	(69,7)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	1,8	10,4	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	152,4	104,4	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(183,9)	(175,4)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk/ (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(31,5)	(71,0)	
Przychody i (koszty) finansowe	(25,1)	(15,6)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	1,1	1,4	<i>Nota 5.3</i>
Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem	(55,5)	(85,2)	
Podatek dochodowy	7,9	13,9	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK/ (STRATA) NETTO	(47,6)	(71,3)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	(5,6)	(3,3)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	1,1	0,6	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	20,6	11,4	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	16,1	8,7	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	16,1	8,7	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(31,5)	(62,6)	
Zysk/ (strata) netto przypadający:			
Zysk/ (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(47,6)	(71,3)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(31,5)	(62,6)	
Zysk/ (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk/ (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(1,06)	(1,59)	

W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie występowały udziały niedające kontroli.

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2022	31/12/2021	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 307,3	4 241,6	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	884,1	893,4	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	999,2	1 030,7	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	35,6	36,7	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	5,0	4,2	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	8,4	8,5	
Pozostałe aktywa	39,0	40,5	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	213,6	203,1	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 492,2	6 458,7	
Zapasy	148,8	164,6	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	682,1	611,7	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,6	0,6	
Należności z tytułu podatku dochodowego	4,8	4,5	
Pozostałe aktywa	113,5	103,1	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	111,3	254,5	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 061,1	1 139,0	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,2	15,7	
AKTYWA RAZEM	7 558,5	7 613,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	771,7	771,7	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(80,3)	(75,8)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	163,1	142,5	
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	(84,7)	(37,1)	
Kapitał własny razem	3 009,1	3 040,6	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 997,6	2 090,3	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	4,2	2,3	
Zobowiązania inwestycyjne	95,5	111,8	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	527,3	529,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	7,4	7,0	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	93,8	93,3	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 725,8	2 833,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	629,7	473,9	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	588,2	639,0	
Zobowiązania inwestycyjne	179,5	221,4	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	142,3	127,3	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	24,8	23,3	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	259,1	254,1	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 823,6	1 739,0	
Zobowiązania razem	4 549,4	4 572,8	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 558,5	7 613,4	

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane/ (Niepokryte straty)	Kapitał własny razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
1/01/2022	2 239,3	771,7	(12,9)	(42,0)	(20,9)	142,5	(37,1)	3 040,6
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(47,6)	(47,6)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(4,5)	20,6	-	16,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(4,5)	20,6	(47,6)	(31,5)
31/03/2022	2 239,3	771,7	(12,9)	(42,0)	(25,4)	163,1	(84,7)	3 009,1
1/01/2021	2 239,3	782,4	(12,9)	(115,7)	(31,6)	104,8	177,5	3 143,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(71,3)	(71,3)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(2,7)	11,4	-	8,7
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(2,7)	11,4	(71,3)	(62,6)
31/03/2021	2 239,3	782,4	(12,9)	(115,7)	(34,3)	116,2	106,2	3 081,2

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(55,5)	(85,2)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	183,9	175,4	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	19,4	12,7	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,4	0,3	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(3,4)	(1,4)	
Zmiany w kapitale obrotowym	(108,7)	(43,9)	
Pozostałe korekty	1,5	(0,1)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	37,6	57,8	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(258,1)	(179,4)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	27,2	17,2	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	0,2	0,4	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(230,7)	(161,8)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(42,2)	(34,9)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	163,5	24,3	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(77,5)	(72,8)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(18,9)	(12,0)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	25,1	17,9	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,9)	(1,0)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	49,1	(78,5)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(144,0)	(182,5)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	254,5	306,0	<i>Nota 4.3</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,8	1,1	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	111,3	124,6	<i>Nota 4.3</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	39,4	32,7	<i>Nota 4.3</i>



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**1. Informacje ogólne****1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy**

Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). Podstawowe informacje o Jednostce dominującej zaprezentowano w tabeli poniżej.

Podstawowe informacje o Jednostce dominującej	
Nazwa	PKP CARGO S.A.
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Jednostki dominującej	ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
KRS	0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska
REGON	277586360
NIP	954-23-81-960

W I kwartale 2022 roku nie doszło do zmiany nazwy oraz innych danych identyfikacyjnych Jednostki dominującej.

Rokiem obrotowym Jednostki dominującej oraz spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2022 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2022 roku odpowiednio w **Rozdziałach 3.1** oraz **3.3**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy usługi dodatkowe:

- usługi intermodalne,
- usługi spedycyjne (krajowe i międzynarodowe),
- usługi terminalowe,
- usługi bocznicowe i trakcyjne,
- naprawa i serwis taboru kolejowego,
- usługi rekultywacyjne.

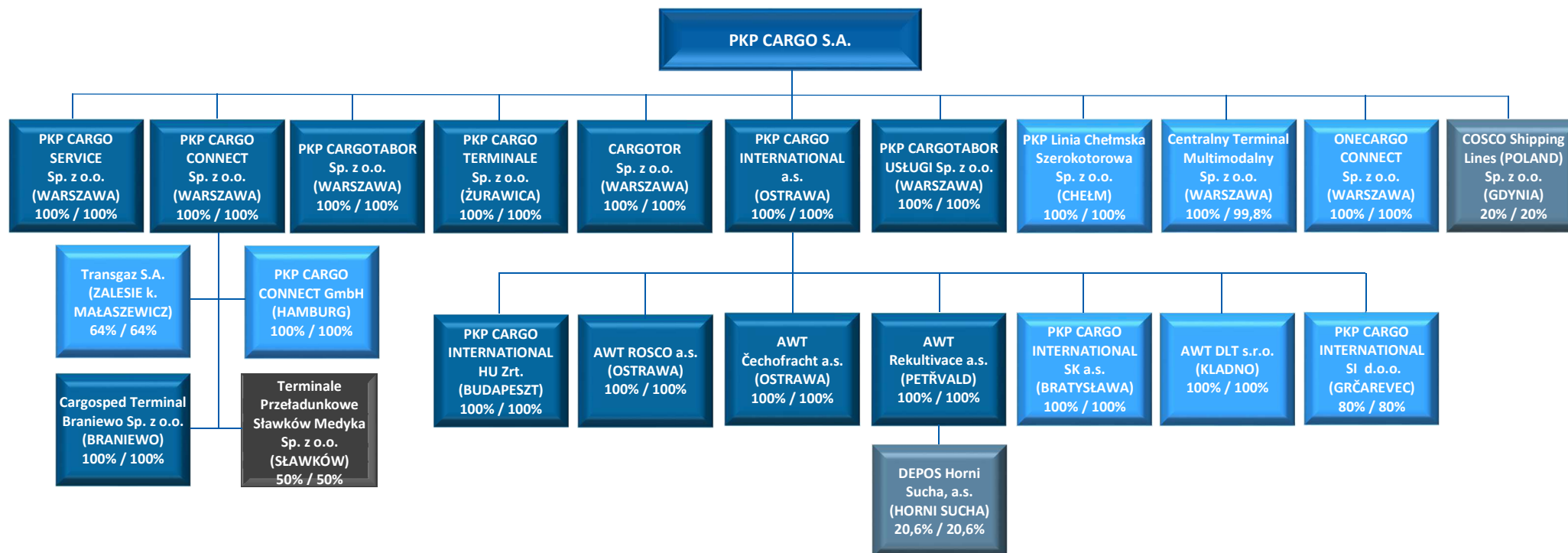
Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 20 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.


W dniu 11 marca 2022 roku Jednostka dominująca zawarła ze spółką PKP S.A. umowę zakupu 0,17% udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. W wyniku zawartej umowy Jednostka dominująca została jedynym wspólnikiem w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.


Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 31 marca 2022 roku oraz 31 grudnia 2021 roku przedstawiają się następująco:



 Jednostki zależne – konsolidowane metodą pełną
 Jednostki stowarzyszone wchodzące w skład Grupy

 Pozostałe jednostki zależne wchodzące w skład Grupy
 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach wchodzące w skład Grupy

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską ("MSSF UE"), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzonym według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2022 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją istotne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej instrumentów pochodnych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

W okresie śródrocznym działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Transakcje wyrażone w walutach obcych przelicza się na walutę funkcjonalną według kursu obowiązującego w dniu transakcji lub wyceny, kiedy pozycje podlegają przeszacowaniu. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Zyski i straty kursowe z tytułu rozliczenia tych transakcji oraz wyceny bilansowej aktywów i zobowiązań pieniężnych wyrażonych w walutach obcych ujmuje się w wyniku, o ile nie odracza się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

Dane finansowe jednostek zagranicznych dla celów konsolidacji przeliczone zostały na walutę polską w następujący sposób:

- pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych według średniego kursu wymiany w danym okresie sprawozdawczym, obliczonego jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie.

Różnice kursowe powstałe w wyniku powyższych przeliczeń ujmowane są w kapitale własnym jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją, Grupa zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/03/2022	31/12/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
EUR	4,6525	4,5994	4,6472	4,5721
CZK	0,1903	0,1850	0,1888	0,1751

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2021 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 26 maja 2022 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

Standardy i interpretacje przyjęte przez RMSR oraz UE, które weszły w życie

Zatwierdzając niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa zastosowała następujące zmiany standardów i interpretacji, które zostały wydane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzone do stosowania przez UE:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych”, MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe", MSR 37 "Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe"	1 stycznia 2022 roku
Roczne poprawki do MSSF cykl 2018-2020 (MSSF 1, MSSF 9, MSSF 16 oraz MSR 41)	1 stycznia 2022 roku

Powyżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie miały istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe Grupy.

Standardy i interpretacje przyjęte przez RMSR oraz UE, które nie weszły w życie

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe” oraz zmiany do MSSF 17	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i Instrukcji Praktycznej MSSF 2 - ujawnienia dotyczące polityki rachunkowości	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja wartości szacunkowych	1 stycznia 2023 roku

Standardy i interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 12 „Podatek dochodowy” – podatek odroczone związany z aktywami i zobowiązaniami wynikającymi z pojedynczej transakcji	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSSF 17 Umowy ubezpieczeniowe: Pierwsze zastosowanie MSSF 17 i MSSF 9 – Informacje porównawcze	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 i wojny w Ukrainie na działalność Grupy

W pierwszym kwartale 2022 roku spółki z Grupy PKP CARGO zanotowały spadek negatywnego wpływu pandemii na swoją działalność w poszczególnych grupach towarowych. Większość kontrahentów dostosowało już łańcuchy dostaw do sytuacji pandemicznej, co wpłynęło na ciągłość prowadzonej działalności operacyjnej. Pomimo stopniowej liberalizacji, a w konsekwencji zlikwidowanie obostrzeń związanych z COVID-19, Grupa nadal zauważa ryzyko związane z powrotem ograniczeń pandemicznych, a w konsekwencji następstwem utraty przychodów, jak również zerwaniem łańcuchów dostaw.

Istotnym czynnikiem ryzyka dla wyników operacyjnych oraz finansowych Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów jest również wojna w Ukrainie i jej społeczno-ekonomiczne konsekwencje. Na chwilę obecną Grupa nie identyfikuje istotnych zagrożeń dla działalności operacyjnej. Biorąc pod uwagę dotychczasową strukturę przewozów oraz zakres działalności spółek z Grupy PKP CARGO, bezpośrednią konsekwencją konfliktu zbrojnego w Ukrainie może być utrata niewielkiej części przychodów z usług przewozowych. Jednocześnie docelowo możliwe jest przekierowanie przynajmniej części strumienia utraconych ładunków na alternatywne relacje (m.in. substytucja węgla kamiennego importowanego drogą lądową z Rosji na rzecz importu przez krajowe porty morskie z Australii czy Kolumbii). Dodatkowo, wojna w Ukrainie i potencjalne zaostreżenie sankcji mogą mieć negatywny wpływ na przychody operacyjne spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO, zwłaszcza tych wyspecjalizowanych w obsłudze terminali na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w relacjach ze wschodniej Europy. Ponadto Grupa PKP CARGO zaangażowała się w działania w pomoc humanitarną uczestnicząc m.in. w przeładunku ładunku zawierającego pomoc humanitarną.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych, która wynikała głównie ze wzrostu rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 11,1 milionów złotych. Wycena rezerw na świadczenia pracownicze wycenianych metodą aktuarialną opiera się na założeniach przyjętych do wyceny na dzień 31 grudnia 2021 roku.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku nie miały miejsca zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje oceny wyników działalności Grupy ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu zaprezentowanej poniżej struktury przychodów z tytułu umów z klientami, a więc poszczególne grupy usług nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

3 miesiące zakończzone 31/03/2022	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	65,2	-	270,2	579,3	914,7
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,6	-	0,1	37,8	38,5
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,7	40,5	41,5	84,7
Przychody przeładunkowe	-	-	0,1	36,2	36,3
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,5	0,5	18,3	19,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	36,5	36,5
Pozostałe przychody	0,3	5,3	2,6	28,1	36,3
Razem	66,1	8,5	314,0	777,7	1 166,3
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	37,1	37,1
Przez okres	66,1	8,5	314,0	740,6	1 129,2
Razem	66,1	8,5	314,0	777,7	1 166,3



2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

3 miesiące zakończony 31/03/2021	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	73,2	0,4	189,0	529,6	792,2
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	-	0,2	37,9	38,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,7	38,5	39,4	80,6
Przychody przeładunkowe	-	-	-	32,1	32,1
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,1	-	9,4	9,5
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,3	13,3
Pozostałe przychody	0,3	5,1	2,6	21,9	29,9
Razem	73,8	8,3	230,3	683,6	996,0
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	16,1	16,1
Przez okres	73,8	8,3	230,3	667,5	979,9
Razem	73,8	8,3	230,3	683,6	996,0

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska. Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Grupy w rozbiu na miejsce ich siedziby:

	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021
Polska	844,9	687,1
Czechy	143,4	119,8
Niemcy	64,3	70,3
Austria	22,0	18,4
Dania	16,7	16,7
Słowacja	16,6	21,3
Pozostałe kraje	58,4	62,4
Razem	1 166,3	996,0

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiu na lokalizację

	31/03/2022	31/12/2021
Polska	5 488,0	5 461,9
Czechy	764,1	762,0
Pozostałe kraje	7,3	9,2
Razem	6 259,4	6 233,1

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku oraz 31 marca 2021 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	31/03/2022	31/03/2021
Stan na początek okresu sprawozdawczego	33,9	24,2
Ujęcie przychodu przed wystawieniem dokumentu sprzedaży	43,2	36,0
Reklasyfikacja do należności	(33,2)	(23,6)
Różnice kursowe z wyceny	0,5	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	44,4	36,6

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Zużycie paliwa trakcyjnego	(44,5)	(31,4)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(139,0)	(88,8)
Razem	(183,5)	(120,2)

Pozostałe usługi

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(21,1)	(20,5)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(27,2)	(18,0)
Usługi telekomunikacyjne	(1,5)	(1,6)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(2,7)	(2,6)
Usługi informatyczne	(11,8)	(10,6)
Usługi przeładunkowe	(3,5)	(3,1)
Usługi rekultywacyjne	(21,6)	(13,2)
Pozostałe usługi	(18,7)	(16,3)
Razem	(108,1)	(85,9)

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Wynagrodzenia	(307,5)	(306,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(64,8)	(64,4)
Koszty odpisów na ZFŚS	(8,0)	(7,8)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(10,4)	(10,5)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,9)	(0,8)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(23,5)	(24,4)
Razem	(416,1)	(414,4)

Pozostałe koszty

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(8,8)	(5,7)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(19,5)	(14,9)
Zużycie materiałów	(20,5)	(18,4)
Podatki i opłaty	(9,4)	(8,8)
Wartość sprzedanych materiałów	(18,3)	(9,8)
Podróże służbowe	(6,4)	(6,4)
Pozostałe	(5,2)	(5,7)
Razem	(88,1)	(69,7)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Amortyzacja taboru kolejowego	(133,9)	(124,0)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(16,8)	(18,6)
Amortyzacja praw do użytkowania aktywów	(29,9)	(30,8)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(2,0)	(2,0)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości		
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(1,3)	-
Razem	(183,9)	(175,4)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	5,1	3,0
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	0,6	5,7
Kary i odszkodowania	3,2	2,4
Rozwiązane pozostałe rezerwy	0,9	1,3
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	0,6	0,7
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	0,9	-
Dotacje	2,0	0,2
Inne	1,1	1,6
Pozostałe przychody operacyjne razem	14,4	14,9
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(0,6)	(0,8)
Kary i odszkodowania	(2,9)	(1,3)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(4,9)	(1,2)
Utworzone pozostałe rezerwy	(1,3)	(0,5)
Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań	(1,5)	(0,1)
Inne	(1,4)	(0,6)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(12,6)	(4,5)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	1,8	10,4

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Przychody odsetkowe	0,1	0,2
Inne	-	0,4
Przychody finansowe razem	0,1	0,6
Koszty odsetkowe	(19,5)	(13,1)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(4,6)	(2,6)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(0,8)	-
Inne	(0,3)	(0,5)
Koszty finansowe razem	(25,2)	(16,2)
Przychody i (koszty) finansowe	(25,1)	(15,6)



3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(3,4)	(3,0)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,1)	-
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	11,4	16,9
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	7,9	13,9

Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów. Często występujące różnice w opiniach, co do interpretacji prawnej przepisów podatkowych zarówno wewnątrz organów państwowych, jak i pomiędzy organami państwowymi i przedsiębiorstwami, powodują powstanie obszarów niepewności i konfliktów. Zjawiska te powodują, że ryzyko podatkowe w Polsce jest znacząco wyższe niż istniejące zwykle w krajach o bardziej rozwiniętym systemie podatkowym. Rozliczenia podatkowe mogą być przedmiotem kontroli przez okres pięciu lat, począwszy od końca roku, w którym nastąpiła zapłata podatku. W wyniku przeprowadzanych kontroli dotychczasowe rozliczenia podatkowe Grupy mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	1,1	0,6
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	(2,5)	(1,5)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(1,4)	(0,9)

⁽¹⁾ Pozycja prezentowana w ramach kapitału własnego, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego podlegają kompensacie na poziomie sprawozdań finansowych każdej spółki z Grupy i w związku z tym w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	31/03/2022	31/12/2021
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	213,6	203,1
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(93,8)	(93,3)
Razem	119,8	109,8

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

3 miesiące zakończone 31/03/2022	1/01/2022	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2022
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(118,2)	10,7	-	(2,3)	(109,8)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(12,7)	(1,0)	-	(0,3)	(14,0)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	17,7	1,3	-	-	19,0
Zapasy	(7,9)	2,5	-	-	(5,4)
Należności leasingowe	(1,7)	-	-	-	(1,7)
Należności handlowe	1,2	(0,5)	-	-	0,7
Rezerwy na świadczenia pracownicze	124,7	1,8	-	0,1	126,6
Pozostałe	17,0	3,1	1,1	-	21,2
Niewykorzystane straty podatkowe	89,7	(6,5)	-	-	83,2
Razem	109,8	11,4	1,1	(2,5)	119,8

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2021	1/01/2021	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2021
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(151,2)	9,2	-	(1,4)	(143,4)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(9,7)	(0,6)	-	(0,1)	(10,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	13,3	1,9	-	-	15,2
Zapasy	(9,3)	(0,5)	-	-	(9,8)
Należności leasingowe	(2,1)	-	-	-	(2,1)
Należności handlowe	2,9	(1,7)	-	-	1,2
Rezerwy na świadczenia pracownicze	152,0	2,9	-	-	154,9
Pozostałe	15,7	2,1	0,6	-	18,4
Niewykorzystane straty podatkowe	75,5	3,6	-	-	79,1
Razem	87,1	16,9	0,6	(1,5)	103,1

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 marca 2022 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	2027	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	56,5	176,2	156,7	47,6	0,7	437,7

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2021 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	71,1	185,9	163,8	50,8	471,6

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku wynika ze strat podatkowych od następujących spółek:

	31/03/2022	31/12/2021
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	10,2	10,3
AWT Čechofracht a.s.	11,7	11,4
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	2,9	-
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	0,6	1,2
Razem	25,4	22,9

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 marca 2022 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	2,9	3,6	11,8	3,9	0,3	2,9	25,4

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2021 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,2	4,1	11,7	3,7	0,2	22,9

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR.

Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

31/03/2022	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 013,7	714,3	-	1 728,0
Leasing	806,3	54,4	38,6	899,3
Razem	1 820,0	768,7	38,6	2 627,3

31/12/2021	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	900,6	732,3	-	1 632,9
Leasing	826,1	66,2	39,0	931,3
Razem	1 726,7	798,5	39,0	2 564,2

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2022	1 632,9	931,3	2 564,2
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	163,5	0,4	163,9
Modyfikacje istniejących umów	-	9,3	9,3
Koszty transakcyjne	0,2	-	0,2
Naliczenie odsetek	9,9	9,0	18,9
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(77,5)	(42,2)	(119,7)
Zapłacone odsetki	(9,2)	(9,7)	(18,9)
Koszty transakcyjne	(0,3)	-	(0,3)
Pozostałe	-	(1,5)	(1,5)
Wycena walutowa	8,2	0,4	8,6
Różnice kursowe z przeliczenia	0,3	2,3	2,6
31/03/2022	1 728,0	899,3	2 627,3
Długoterminowe	1 256,0	741,6	1 997,6
Krótkoterminowe	472,0	157,7	629,7
Razem	1 728,0	899,3	2 627,3



4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2021	1 659,3	921,0	2 580,3
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	24,3	7,6	31,9
Modyfikacje istniejących umów	-	20,5	20,5
Leasing zwrotny	-	5,2	5,2
Koszty transakcyjne	0,4	-	0,4
Naliczenie odsetek	3,5	8,1	11,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(72,8)	(34,9)	(107,7)
Zapłacone odsetki	(3,5)	(8,5)	(12,0)
Koszty transakcyjne	(0,4)	-	(0,4)
Pozostałe	-	(8,4)	(8,4)
Wycena walutowa	5,8	0,3	6,1
Różnice kursowe z przeliczenia	0,6	2,8	3,4
31/03/2021	1 617,2	913,7	2 530,9
Długoterminowe	1 266,2	780,5	2 046,7
Krótkoterminowe	351,0	133,2	484,2
Razem	1 617,2	913,7	2 530,9

Pozostałe kwoty z tytułu umów leasingu ujęte w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów:

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	31/03/2022	31/03/2021
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	8,1	7,3
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,1	0,1
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(19,4)	(9,3)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(0,9)	(0,9)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	-	(0,8)

Warunki umów kredytowych

Jak szerzej opisano w Nocie 4.1 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wykonania ww. zobowiązań określonych w umowach kredytowych zawartych przez Grupę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte na bazie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i wybranych spółek zależnych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO i Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL.

Zgodnie z postanowieniami umów zawartych przez Grupę weryfikacja spełniania warunków umów kredytowych następuje w cyklach kwartalnych, półrocznych oraz na koniec każdego roku obrotowego.

Biorąc pod uwagę uzyskane przez Jednostkę dominującą na dzień 31 grudnia 2021 roku zgody banków finansujących (jednorazowe zwolnienia od warunków umownych lub aneksy do umów kredytowych), kolejna weryfikacja wskaźników wynikających z umów kredytowych zawartych przez Jednostkę dominującą nastąpi według stanu na dzień 30 czerwca 2022 roku.

W przypadku pozostałych spółek zależnych warunki określone w umowach kredytowych na dzień 31 marca 2022 roku zostały spełnione.

Sytuacja płynnościowa

Na dzień 31 marca 2022 roku sytuacja płynnościowa Grupy PKP CARGO znajdowała się na stabilnym poziomie zapewniającym ciągłość operacyjną i przewozową prowadzonej działalności.

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

Informacje o dostępnych źródłach finansowania przedstawia tabela poniżej.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/03/2022	31/12/2021
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ⁽¹⁾	24/05/2022	PLN	33,6	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego	18/06/2022	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2022	PLN	0,2	0,4
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/03/2023	PLN	3,2	100,0
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A.	18/06/2022	PLN	15,2	15,2
Razem				152,2	315,6

⁽¹⁾ W dniu 23 maja 2022 roku Jednostka dominująca podpisała aneks nr 5 do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2023 roku.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	31/03/2022	31/12/2021
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 marca 2022 roku oraz na dzień 31 grudnia 2021 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej jak i określenia liczby Członków Rady Nadzorczej. Dodatkowo w przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Jednostki dominującej. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Jednostki dominującej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku oraz 31 marca 2021 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 30 marca 2022 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę dotyczącą rekomendacji w zakresie pokrycia straty za 2021 rok wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym:

- z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych w kwocie 114,3 milionów złotych;
- z kapitału rezerwowego w kwocie 109,0 milionów złotych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/03/2022	31/12/2021
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	104,9	164,0
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	6,4	90,0
Inne środki pieniężne	-	0,5
Razem	111,3	254,5
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>39,4</i>	<i>60,6</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2022	7 155,4	1 014,3	468,3	96,0	45,0	83,7	1 707,3
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	117,7	117,7
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	93,6	93,6
Wykup przedmiotu leasingu	21,1	-	-	-	-	-	-
Rozliczenie środków trwałych w budowie	199,8	23,3	2,6	1,0	0,3	(227,0)	(199,8)
Dotacja do aktywów trwałych	(23,8)	(7,1)	-	-	-	5,9	(1,2)
Sprzedaż	(2,6)	(6,5)	(0,4)	(0,5)	-	-	(7,4)
Likwidacja	(55,9)	-	(0,9)	-	-	(0,2)	(1,1)
Różnice kursowe	25,4	5,5	1,5	1,2	-	0,5	8,7
Pozostałe	0,9	-	-	-	-	-	-
31/03/2022	7 320,3	1 029,5	471,1	97,7	45,3	74,2	1 717,8
Skumulowane umorzenie							
1/01/2022	(2 726,7)	(327,0)	(354,6)	(84,9)	(39,9)	-	(806,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(133,9)	(8,8)	(6,6)	(0,9)	(0,5)	-	(16,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(7,8)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	2,2	-	0,4	0,5	-	-	0,9
Likwidacja	51,3	-	0,9	-	-	-	0,9
Różnice kursowe	(8,9)	(1,5)	(0,8)	(1,1)	-	-	(3,4)
Pozostałe	(0,6)	-	(0,2)	-	-	-	(0,2)
31/03/2022	(2 824,4)	(337,3)	(360,9)	(86,4)	(40,4)	-	(825,0)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2022	(187,1)	(0,9)	(1,7)	-	-	(4,9)	(7,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	(1,3)	(1,3)
Wykorzystanie odpisu	0,1	-	-	-	-	0,2	0,2
Różnice kursowe	(1,6)	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
31/03/2022	(188,6)	(0,9)	(1,7)	-	-	(6,1)	(8,7)
Wartość netto							
1/01/2022	4 241,6	686,4	112,0	11,1	5,1	78,8	893,4
31/03/2022	4 307,3	108,5	108,5	11,3	4,9	68,1	884,1

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2021	7 044,0	945,2	479,4	100,7	44,6	78,3	1 648,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	78,1	78,1
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	99,4	99,4
Rozliczenie środków trwałych w budowie	172,7	0,2	1,2	-	0,2	(174,3)	(172,7)
Dotacja do aktywów trwałych	(16,4)	-	(0,5)	-	-	(1,2)	(1,7)
Sprzedaż	(3,7)	-	(0,1)	(1,1)	-	-	(1,2)
Leasing zwrotny	-	-	(5,2)	-	-	-	(5,2)
Likwidacja	(66,3)	(1,1)	(4,1)	(0,1)	(0,6)	(0,7)	(6,6)
Różnice kursowe	13,5	2,6	0,8	0,6	0,1	0,7	4,8
Pozostałe	1,1	-	-	-	-	-	-
31/03/2021	7 144,9	946,9	471,5	100,1	44,3	80,3	1 643,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2021	(2 612,9)	(295,9)	(345,3)	(84,7)	(38,9)	-	(764,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(124,0)	(9,8)	(7,4)	(0,9)	(0,5)	-	(18,6)
Sprzedaż	3,0	-	0,1	1,1	-	-	1,2
Leasing zwrotny	-	-	0,2	-	-	-	0,2
Likwidacja	61,5	1,1	4,0	0,1	0,6	-	5,8
Różnice kursowe	(4,1)	(0,8)	(0,4)	(0,5)	-	-	(1,7)
Pozostałe	(0,6)	(0,1)	(0,2)	-	-	-	(0,3)
31/03/2021	(2 677,1)	(305,5)	(349,0)	(84,9)	(38,8)	-	(778,2)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2021	(186,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,7)	(7,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	0,2	-	-	-	-	0,7	0,7
Różnice kursowe	(1,2)	-	-	-	-	-	-
31/03/2021	(187,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,0)	(7,1)
Wartość netto							
1/01/2021	4 245,0	646,9	132,4	16,0	5,7	74,6	875,6
31/03/2021	4 280,7	639,0	120,8	15,2	5,5	77,3	857,8



5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2022	527,5	799,1	53,0	21,5	1,4	1 402,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	0,2	-	0,2	-	0,4
Modyfikacje umów	-	6,4	-	2,9	-	9,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(6,5)	(1,7)	-	(0,2)	-	(8,4)
Wykup przedmiotu leasingu	(21,1)	-	-	-	-	(21,1)
Pozostałe	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	4,7	7,1	0,5	0,2	-	12,5
31/03/2022	504,6	811,0	53,5	24,6	1,4	1 395,1
Skumulowane umorzenie						
1/01/2022	(175,2)	(166,5)	(14,9)	(14,3)	(0,9)	(371,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(11,7)	(15,1)	(1,9)	(1,1)	(0,1)	(29,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	6,5	0,3	-	0,1	-	6,9
Wykup przedmiotu leasingu	7,8	-	-	-	-	7,8
Różnice kursowe z przeliczenia	(2,3)	(6,3)	(0,2)	(0,1)	-	(8,9)
31/03/2022	(174,9)	(187,6)	(17,0)	(15,4)	(1,0)	(395,9)
Wartość netto						
1/01/2022	352,3	632,6	38,1	7,2	0,5	1 030,7
31/03/2022	329,7	623,4	36,5	9,2	0,4	999,2

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2021	467,2	792,1	29,1	17,6	1,9	1 307,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	1,0	3,8	0,3	2,5	7,6
Modyfikacje umów	-	20,5	-	-	-	20,5
Leasing zwrotny	-	-	5,0	-	-	5,0
Zwrot przedmiotu leasingu	(7,9)	(6,4)	(0,1)	(0,1)	-	(14,5)
Pozostałe	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	2,7	0,7	0,3	0,1	-	3,8
31/03/2021	462,0	807,8	38,1	17,9	4,4	1 330,2
Skumulowane umorzenie						
1/01/2021	(157,5)	(122,8)	(8,7)	(9,7)	(0,6)	(299,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(13,7)	(14,5)	(1,3)	(1,2)	(0,1)	(30,8)
Zwrot przedmiotu leasingu	5,7	1,0	-	-	-	6,7
Pozostałe	(0,1)	(0,9)	-	-	-	(1,0)
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,1)	(0,3)	(0,1)	-	-	(1,5)
31/03/2021	(166,7)	(137,5)	(10,1)	(10,9)	(0,7)	(325,9)
Wartość netto						
1/01/2021	309,7	669,3	20,4	7,9	1,3	1 008,6
31/03/2021	295,3	670,3	28,0	7,0	3,7	1 004,3

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/03/2022	31/12/2021
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1,1	0,8
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	21,2	21,2
Transgaz S.A.	6,6	6,4
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,8	0,9
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	2,9	2,8
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	1,8	3,4
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,2	1,2
Razem	35,6	36,7

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Stan na początek okresu sprawozdawczego	36,7	42,0
Sprzedaż udziałów	-	(7,0)
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	1,1	1,4
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(2,5)	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,3	0,1
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	35,6	36,5

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	31/03/2022	31/12/2021
Zapasy strategiczne	30,0	31,2
Tabor w trakcie kasacji	20,5	31,0
Pozostałe zapasy	103,8	109,4
Odpisy aktualizujące	(5,5)	(7,0)
Zapasy netto	148,8	164,6

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	31/03/2022	31/12/2021
Należności handlowe	829,0	756,1
Odpis aktualizujący należności	(141,9)	(140,2)
Razem	687,1	615,9
Aktywa długoterminowe	5,0	4,2
Aktywa krótkoterminowe	682,1	611,7
Razem	687,1	615,9

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	31/03/2022	31/12/2021
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	5,6
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	41,5	32,3
Ubezpieczenia	5,0	6,8
Usługi informatyczne	8,6	11,6
Wykup świadczeń przejazdowych	9,1	-
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	4,1	4,1
Inne	3,8	9,2
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	29,5	30,5
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	5,1	5,3
Inne	14,9	12,0
Aktywa niematerialne		
Licencje	17,5	19,3
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,3
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	7,5	6,6
Razem	152,5	143,6
Aktywa długoterminowe	39,0	40,5
Aktywa krótkoterminowe	113,5	103,1
Razem	152,5	143,6

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/03/2022	31/12/2021
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	266,5	298,8
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	5,1	19,8
Pozostałe	3,4	14,6
Razem	275,0	333,2
Zobowiązania długoterminowe	95,5	111,8
Zobowiązania krótkoterminowe	179,5	221,4
Razem	275,0	333,2

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/03/2022	31/12/2021
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	203,2	205,2
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	126,2	125,5
Świadczenia przejazdowe	24,2	24,0
Odprawy pośmiertne	6,6	6,7
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	257,2	259,4
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	52,2	35,6
Razem	669,6	656,4
Rezerwy długoterminowe	527,3	529,1
Rezerwy krótkoterminowe	142,3	127,3
Razem	669,6	656,4

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	31/03/2022	31/12/2021
Rezerwa na rekultywację	7,3	6,8
Inne rezerwy	24,9	23,5
Razem	32,2	30,3
Rezerwy długoterminowe	7,4	7,0
Rezerwy krótkoterminowe	24,8	23,3
Razem	32,2	30,3

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/03/2022	31/12/2021
Zobowiązania finansowe		
Cash pool	1,1	1,1
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	36,1	34,2
Zobowiązania publicznoprawne	97,0	109,3
Rozrachunki z pracownikami	93,7	96,2
Otrzymane dotacje	0,6	0,6
Pozostałe rozrachunki	14,7	6,8
Rozliczenia z tytułu VAT	14,7	5,1
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	1,2	0,8
Razem	259,1	254,1
Zobowiązania krótkoterminowe	259,1	254,1
Razem	259,1	254,1

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2022	31/12/2021
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,6	5,6
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	687,1	615,9
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	Nota 5.6	5,1	5,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	111,3	254,5
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		9,0	9,1
Razem		818,1	890,4

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2022	31/12/2021
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	673,5	732,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	29,4	33,5
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 054,5	900,7
Zobowiązania handlowe		592,4	641,3
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	275,0	333,2
Cash pool	Nota 5.10	1,1	1,1
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	869,9	897,8
Razem		3 495,8	3 539,8

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 5.5** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2022 roku do 31 marca 2022 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczoną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2022 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 31 marca 2022 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 144,8 milionów EUR stanowiąca równowartość 673,5 milionów złotych;
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do października 2026 roku. Na dzień 31 marca 2022 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 6,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 29,4 milionów złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 marca 2022 roku oraz 31 grudnia 2021 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	31/03/2022		31/12/2021	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	5,6

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

Wartość godziwa forwardów walutowych ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji kalkulowane w oparciu o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Cena terminowa kalkulowana jest w oparciu o fixing NBP i krzywą stóp procentowych implikowaną z transakcji fx swap.

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4,9 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.



c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 marca 2022 roku oraz na dzień 31 grudnia 2021 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku oraz 31 marca 2021 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Przychody, koszty, zyski i straty zawarte w skonsolidowanym sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,7)	0,6	0,1	(11,4)	(8,8)	(20,2)
Różnice kursowe	-	-	-	0,3	(0,3)	-
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	-	-	-	-
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,2)	-	(0,2)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(2,1)	-	-	-	-	(2,1)
Zysk / (strata) brutto	(2,8)	0,6	0,1	(11,3)	(9,1)	(22,5)
Zmiana wyceny	(5,6)	-	-	-	-	(5,6)
Pozostałe całkowite dochody	(5,6)	-	-	-	-	(5,6)

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2022 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (2,1) milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2022 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmowała zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie (5,9) milionów oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 0,3 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,1)	0,1	0,1	(3,5)	(7,7)	(12,1)
Różnice kursowe	-	0,2	-	(0,1)	(0,3)	(0,2)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	4,9	-	-	-	4,9
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,4)	-	(0,4)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(3,7)	-	-	-	-	(3,7)
Zysk / (strata) brutto	(4,8)	5,2	0,1	(4,0)	(8,0)	(11,5)
Zmiana wyceny	(3,3)	-	-	-	-	(3,3)
Pozostałe całkowite dochody	(3,3)	-	-	-	-	(3,3)

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2021 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (3,7) milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2021 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmowała zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 0,6 miliona złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (4,2) milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 0,3 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku oraz 31 marca 2021 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupą PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku oraz 31 marca 2021 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, ENEA, JSW oraz Tauron. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP:

	3 miesiące zakończone 31/03/2022		31/03/2022	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,1	18,4	-	565,3
Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane	1,4	5,6	0,5	2,3
Jednostki stowarzyszone	0,6	0,1	0,1	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,4	136,0	2,4	157,0

	3 miesiące zakończone 31/03/2021		31/12/2021	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	17,7	1,3	572,2
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,5	5,6	-	1,7
Jednostki stowarzyszone	0,1	-	0,6	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,5	120,6	3,2	169,3

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczyły w szczególności usług najmu i dzierżawy traktowanych jako umowy leasingowe, dostawy mediów, kosztów składek z tytułu przynależności do kolejowych organizacji międzynarodowych oraz usług w zakresie medycyny pracy.

W ramach Grupy PKP transakcje sprzedaży obejmowały m. in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m.in. utrzymanie i naprawę taboru kolejowego, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe, przewozy intermodalne.

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązаныmi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

Oprócz transakcji handlowych Grupa posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.10** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego zaprezentowane w niniejszej notcie obejmują kwoty wypłaconych świadczeń w danym okresie.

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021
Świadczenia krótkoterminowe	0,4	0,7	1,4	1,4
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,5	-	0,2	-
Razem	0,9	0,7	1,6	1,4

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021
Świadczenia krótkoterminowe	0,3	0,3	0,3	-
Razem	0,3	0,3	0,3	-

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2021
Świadczenia krótkoterminowe	1,7	1,7	4,4	4,1
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	-	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	-	-	-
Razem	1,8	1,7	4,4	4,2

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2022 roku oraz 31 marca 2021 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/03/2022	31/12/2021
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	628,0	583,0
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	0,2	0,2
Razem	628,2	583,2

W dniu 9 lutego 2022 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zawarcie z konsorcjum w składzie: Siemens Mobility Sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH umowy na dostawę 5 fabrycznie nowych elektrycznych lokomotyw wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania. Harmonogram zakłada dostawę 5 lokomotyw w I kwartale 2023 roku, a szacowana wartość umowy nie przekroczy kwoty 139,1 milionów złotych netto.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/03/2022	31/12/2021
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	104,4	113,0
Pozostałe zobowiązania warunkowe	129,2	129,1
Razem	233,6	242,1

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2022 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, gwarancje akcyzowe oraz gwarancje celne.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Grupy, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczenia, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Grupę. Kwoty zaprezentowane w niniejszej notce odpowiadają wartościom pełnych roszczeń zgłoszonych przez podmioty zewnętrzne. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 12 kwietnia 2022 roku upłynął okres trzymiesięcznego oddelegowania Członka Rady Nadzorczej Jednostki dominującej Pana Władysława Szczepkowskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 13 kwietnia 2022 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, podjęła uchwały o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A.:

- Pana Dariusza Seligi, któremu powierzono funkcję Prezesa Zarządu,
- Pana Zenona Kozendry, któremu powierzono funkcję Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. na kolejną kadencję.

W dniu 22 kwietnia 2022 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej zgodnie z uchwałą powołała na stanowisko Członka Zarządu ds. finansowych Pana Macieja Jankiewicza, natomiast funkcję Członka Zarządu ds. handlowych objął Pan Jacek Rutkowski.

Obecnie skład Zarządu Spółki przedstawia się następująco:

- Pan Dariusz Seliga – Prezes Zarządu,
- Pan Marek Olkiewicz – Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Pan Maciej Jankiewicz – Członek Zarządu ds. Finansowych,
- Pan Jacek Rutkowski – Członek Zarządu ds. Handlowych,
- Pan Zenon Kozendra – Członek Zarządu Przedstawiciel Pracowników.

W toku mediacji przeprowadzonych w dniu 24 maja 2022 roku, w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń, toczącego się pomiędzy Jednostką dominującą a Organizacjami Związkowymi, będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A., został podpisany protokół, który zakłada przyznanie pracownikom Jednostki dominującej podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 roku. Szacowany przez Jednostkę dominującą koszt podwyżek wyniesie około 94 miliony złotych w 2022 roku.

Pozostałe zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Nocie 4.1** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 26 maja 2022 roku.

Zarząd Jednostki dominującej

**DARIUSZ
MICHAŁ SELIGA** Elektronicznie podpisany przez
DARIUSZ MICHAŁ SELIGA
Data: 2022.05.26 11:30:04
+02'00'

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

**Marek Henryk
Olkiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Marek Henryk
Olkiewicz
Data: 2022.05.26 09:38:48
+02'00'

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

**Maciej
Jankiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Maciej Jankiewicz
Data: 2022.05.26 09:28:05
+02'00'

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

**Jacek
Rutkowski** Elektronicznie podpisany
przez Jacek Rutkowski
Data: 2022.05.26
10:11:49 +02'00'

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

**Zenon
Stefan
Kozendra** Elektronicznie
podpisany przez
Zenon Stefan
Kozendra
Data: 2022.05.26
09:57:00 +02'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 26 maja 2022 roku



Signed by / Podpisano
przez:

Anna Dominika
Duszańska
PKP CARGO S.A.

Date / Data: 2022-05-
26 12:04

Kwartalna Informacja Finansowa
PKP CARGO S.A.
za okres 3 miesięcy
zakończony dnia 31 marca 2022 roku



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Przychody z tytułu umów z klientami	870,3	721,7
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(167,3)	(108,1)
Usługi dostępu do infrastruktury	(132,3)	(123,4)
Pozostałe usługi	(96,6)	(80,2)
Koszty świadczeń pracowniczych	(305,4)	(314,6)
Pozostałe koszty	(57,4)	(40,8)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	5,5	7,1
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	116,8	61,7
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(150,0)	(139,0)
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(33,2)	(77,3)
Przychody i (koszty) finansowe	(21,8)	(12,4)
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(55,0)	(89,7)
Podatek dochodowy	8,8	15,7
ZYSK/(STRATA) NETTO	(46,2)	(74,0)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	(6,5)	(3,8)
Podatek dochodowy	1,3	0,7
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(5,2)	(3,1)
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(5,2)	(3,1)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(51,4)	(77,1)
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(1,03)	(1,65)

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2022	31/12/2021
AKTYWA		
Tabor kolejowy	3 873,2	3 827,5
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	472,3	481,7
Prawa do użytkowania aktywów	653,0	666,9
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	840,0
Należności leasingowe	23,0	23,4
Aktywa finansowe	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	26,8	28,1
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	169,0	158,7
Aktywa trwałe razem	6 062,2	6 031,2
Zapasy	72,4	87,3
Należności handlowe	450,3	380,5
Należności leasingowe	1,8	1,5
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,6	1,7
Pozostałe aktywa	77,0	69,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	35,2	141,0
Aktywa obrotowe razem	638,3	681,3
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,0	14,9
AKTYWA RAZEM	6 705,5	6 727,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(67,5)	(62,3)
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	(155,2)	(109,0)
Kapitał własny razem	2 761,3	2 812,7
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 787,2	1 872,2
Zobowiązania inwestycyjne	94,2	110,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	457,4	459,9
Pozostałe rezerwy	0,7	0,7
Zobowiązania długoterminowe razem	2 339,5	2 442,9
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	558,5	393,9
Zobowiązania handlowe	432,8	446,1
Zobowiązania inwestycyjne	258,0	297,7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	108,0	99,9
Pozostałe rezerwy	18,9	17,7
Pozostałe zobowiązania finansowe	52,9	42,6
Pozostałe zobowiązania	175,6	173,9
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 604,7	1 471,8
Zobowiązania razem	3 944,2	3 914,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 705,5	6 727,4

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	
1/01/2022	2 239,3	744,7	(12,9)	(22,7)	(26,7)	(109,0)	2 812,7
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(46,2)	(46,2)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(5,2)	-	(5,2)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(5,2)	(46,2)	(51,4)
31/03/2022	2 239,3	744,7	(12,9)	(22,7)	(31,9)	(155,2)	2 761,3
1/01/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(34,0)	114,3	2 958,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(74,0)	(74,0)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(3,1)	-	(3,1)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(3,1)	(74,0)	(77,1)
31/03/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(37,1)	40,3	2 881,7

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2021
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(55,0)	(89,7)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	150,0	139,0
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	17,2	9,5
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,4	0,1
Zmiany w kapitale obrotowym	(84,2)	(36,0)
Pozostałe korekty	(2,1)	0,1
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	26,3	23,0
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(242,1)	(131,8)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	25,1	10,0
Wydatki z tytułu nabycia udziałów w jednostkach powiązanych	(0,1)	(33,0)
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	0,5	1,6
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(216,6)	(153,2)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(20,3)	(18,6)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	163,2	16,6
Spłata kredytów / pożyczek	(74,7)	(67,3)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(16,4)	(9,5)
Dotacje otrzymane	23,8	16,4
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	9,8	44,5
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,9)	(1,1)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	84,5	(19,0)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(105,8)	(149,2)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	141,0	180,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	35,2	31,3
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	21,0	19,8

Pozostałe informacje
do skonsolidowanego raportu kwartalnego
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za I kwartał 2022 roku



Spis treści

1. Wstęp	7
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	8
2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	8
2.2. Jednostki podlegające konsolidacji	10
3. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej	11
3.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	11
3.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	15
3.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	16
3.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	16
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	17
4.1. Otoczenie makroekonomiczne	17
4.2. Działalność przewozowa	27
4.3. Pozostałe usługi	38
4.4. Informacje dotyczące zatrudnienia	38
4.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO	39
4.6. Istotne informacje i zdarzenia	40
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	42
5.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	42
5.2. Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	49
5.3. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	52
5.4. Informacje o majątku produkcyjnym	52
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	53
6.1. Wpływ konfliktu zbrojnego w Ukrainie na działalność Grupy PKP CARGO	53
6.2. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	54
6.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	54
6.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	54
6.5. Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	54

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	10
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 01.01.2022 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	14
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	15
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	15
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	15
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2022 r. oraz na dzień przekazania raportu	16
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	16
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	17
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2022 r.	31
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2022 r. i I kwartał 2021 r.	35
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2022 r. i I kwartał 2021 r.	36
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2022 r. i I kwartał 2021 r.	36
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 3 miesiące 2022 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2021 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	40
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	42
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	43
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r.	48
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2022 r. oraz 31.12.2021 r.	53

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2022 r.....	9
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.03.2022 r.....	9
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2021 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2022-2024 - dane niewyrównane sezonowo.....	18
Rysunek 4 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**.....	20
Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	20
Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2017-2021 oraz prognoza na lata 2022-2025 – dane wyrównane sezonowo.....	24
Rysunek 7 Wykres słupkowy przedstawiający kwartalnie wydobycie węgla kamiennego w Czechach w latach 2016-2022 (dane w tys. ton).....	26
Rysunek 8 Wykres słupkowy przedstawiający kwartalnie wydobycie węgla brunatnego w Czechach w latach 2016-2022 (dane w tys. ton).....	26
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2022 (mln ton).....	28
Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2022 (mld tkm).....	29
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2017-2022.....	29
Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2017-2022.....	30
Rysunek 13 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2022 r.....	30
Rysunek 14 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w lądowych przewozach towarowych w Czechach w 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P).....	32
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2017-2021 (mln ton).....	32
Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2017-2021 (mld tkm).....	33
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2017-2021*.....	34
Rysunek 18 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2017-2021*.....	34
Rysunek 19 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2022 r. (btkm).....	34
Rysunek 20 – Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO i w PKP CARGO S.A. w okresie 3 miesięcy 2022 roku oraz 2021 roku.....	39
Rysunek 21 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł).....	44
Rysunek 22 Struktura aktywów – stan na 31.03.2022 r. oraz 31.12.2021 r.....	45
Rysunek 23 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesiące 2022 r. (w mln zł).....	45
Rysunek 24 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2022 r. oraz 31.12.2021 r.....	46
Rysunek 25 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 3 miesięcy 2022 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 26 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 r. (w mln zł).....	47
Rysunek 27 – Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31 marca 2022 oraz 31 grudnia 2021.....	52

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

W pierwszym kwartale 2022 roku utrzymywało się wysokie tempo wzrostu polskiej gospodarki, rosła produkcja przemysłowa i były to także główne czynniki wpływające na koniunkturę w towarowych przewozach kolejowych. Pozytywne trendy widać w wynikach finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO, która w okresie styczeń-marzec odnotowała wyraźny wzrost przewozów i przychodów z umów z klientami w porównaniu do analogicznego okresu 2021 roku. Odnotowaliśmy również wzrost EBITDA.

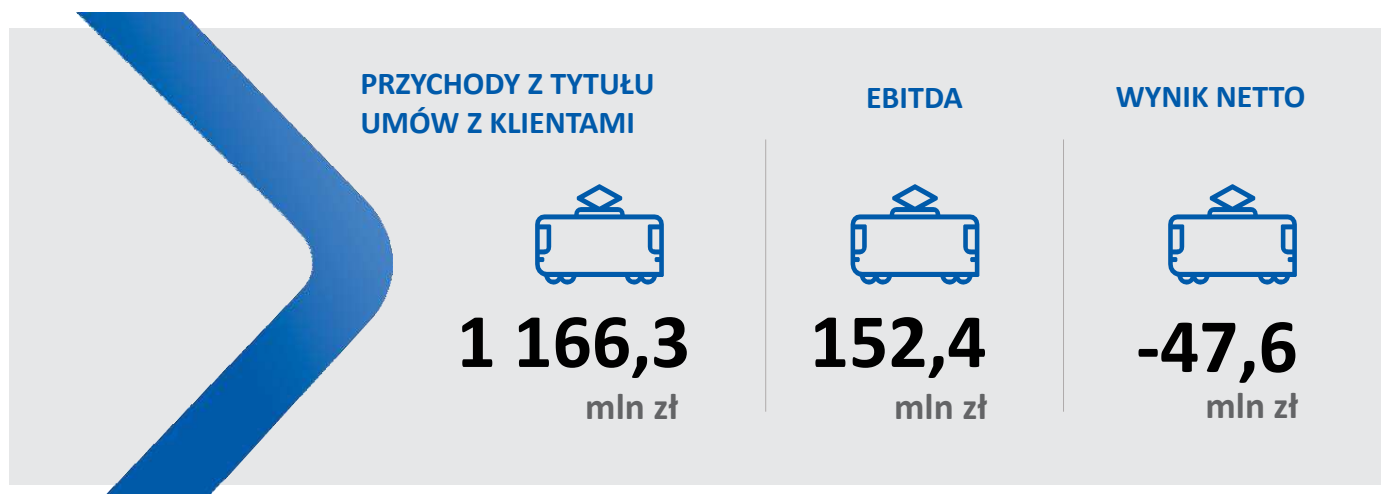
Z drugiej strony branża kolejowa musiała się zmagać z wysokimi kosztami działalności, co znalazło odzwierciedlenie w postaci rosnących wydatków na paliwa i energię elektryczną; droższe były także zakupy innych artykułów i usług niezbędnych do realizacji procesów przewozowych.

Należy też zaznaczyć, że na sytuację Grupy PKP CARGO w pierwszym kwartale br. miały wpływ - w niespotykanej dotąd skali - wydarzenia natury geopolitycznej. Odczuwaliśmy bowiem skutki agresji zbrojnej Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, gdyż wojna wywołała perturbacje w przewozach kolejowych na trasie wschód-zachód. Nie miały one jednak większego wpływu na funkcjonowanie przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku.

Mimo trwającej wojny na Ukrainie i związanego z nią trudnego otoczenia makroekonomicznego Grupa PKP CARGO stara się poprawiać swoją pozycję konkurencyjną na rynku i podnosić efektywność biznesową. To daje podstawy do optymizmu w kolejnych kwartałach 2022 roku.



Dariusz Seliga
 Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.



2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i na terenie Unii Europejskiej („UE”), a także kluczowym partnerem na Nowym Jedwabnym Szlaku. Z usług Grupy PKP CARGO korzysta wiele branż – od górniczej i hutniczej przez budowlaną, chemiczną, drzewną i spożywczą, aż po motoryzacyjną.

Grupa PKP CARGO oferuje klientom kompleksowe usługi intermodalne, usługi spedycyjne, usługi terminalowe, bocznicowe i trakcyjne oraz naprawę i serwis taboru kolejowego, prowadzi również działalność rekultywacyjną.

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

Grupa (m.in. Jednostka Dominująca, PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.) oferuje szeroki wachlarz usług na rynku krajowym i międzynarodowym. Dodatkowo, w ramach Grupy PKP CARGO realizowane są następujące usługi wspierające i dopełniające ofertę:



TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW



USŁUGI
INTERMODALNE



USŁUGI
SPEDYCYJNE
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



USŁUGI
TERMINALOWE



USŁUGI
BOCZNICOWE
I TRAKCYJNE

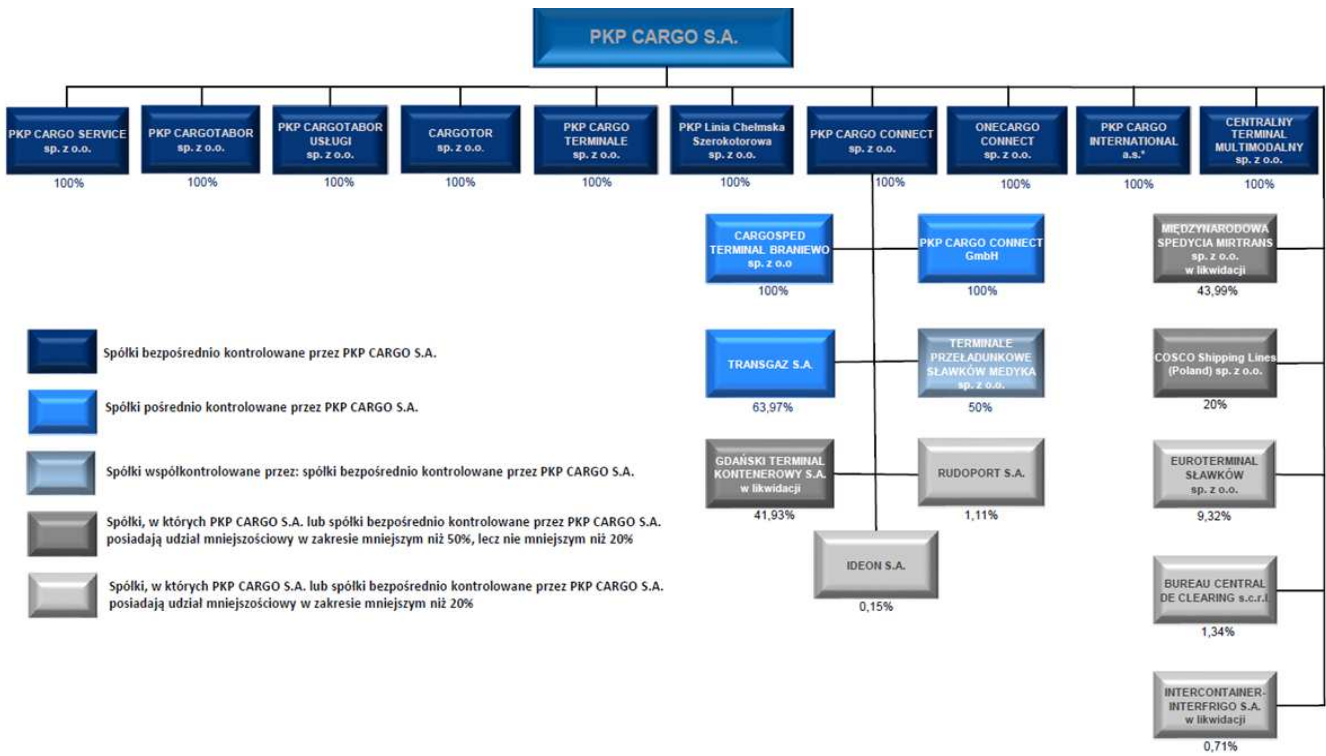


NAPRAWA
I SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO



USŁUGI
REKULTYWACYJNE

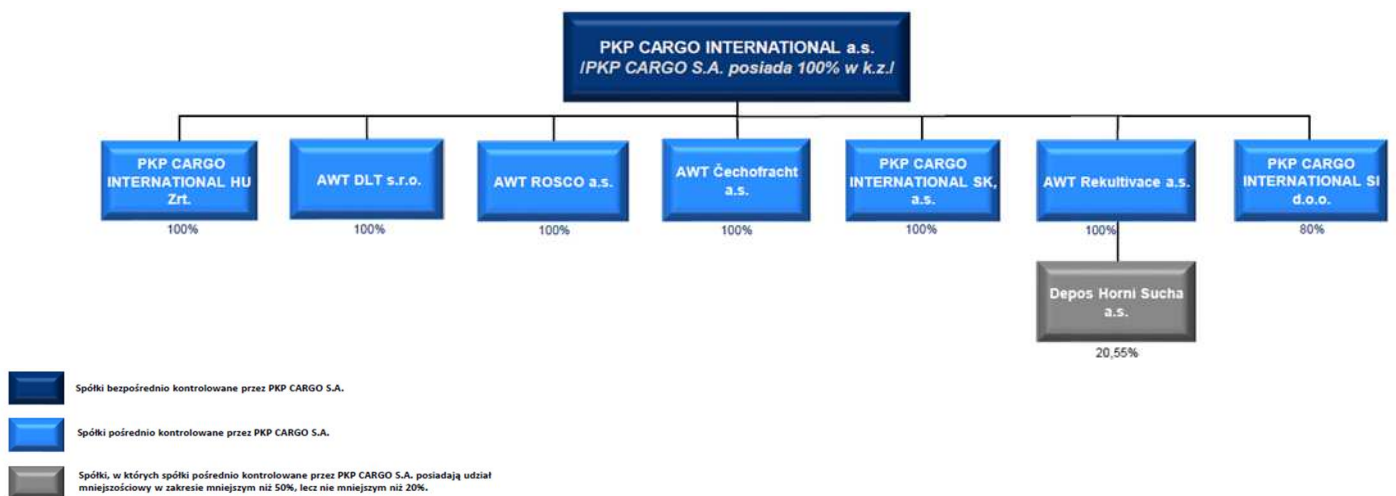
Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2022 r.



* powiązania kapitałowe spółki PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (która posiada akcje/udziały w innych spółkach) ilustruje schemat na kolejnej stronie;

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.03.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

W I kwartale 2022 roku w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- W dniu 11 marca 2022 roku nastąpiło zbycie przez PKP S.A. wszystkich posiadanych przez PKP S.A. 50 (słownie: pięćdziesięciu) udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2.500,00 zł - na rzecz PKP CARGO S.A. (jako Wspólnika Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.). W wyniku zawarcia powyższej Umowy PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem (100% -owy udział) w spółce Centralny Terminal Multimodalny.

2.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2022 roku obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
„PKP CARGOTABOR” Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Sprzedaż hurtowa maszyn i urządzeń, 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 i obsługa kontenerów i towarów masowych, składowanie, możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej, jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada sześciokomorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek towarów masowych i kontenerów oraz sprzedaż detaliczna i hurtowa węgla, usługi celne.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznicę 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.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”) (d. Advanced World Transport a.s.)	Przewozy i spedycja kolejowa na terenie Europy, obsługa bocznic, zarządzanie terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov, kompleksowa obsługa 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.	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.

3. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej

3.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

ZARZĄD SPÓŁKI

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

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

W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałą Nr 1/VII/2022 w sprawie zakończenia oddelegowania Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałą Nr 2/VII/2022 ustalając, iż w skład Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej VIII kadencji nie będzie wchodziło w tym samym czasie więcej niż 5 osób.

W wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałą Nr 6/VII/2022 o powołaniu na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych Pana Marka Olkiewicza.

W dniu 13 stycznia 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałą Nr 7/VII/2022 delegującą Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 (trzy) miesiące.

W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałą Nr 9/VII/2022 w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. bez rozstrzygnięcia i wszczęcia nowego postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

W dniach 27 stycznia oraz 01 lutego 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałą Nr 11/VII/2022 oraz Uchwałą Nr 12/VII/2022 w sprawie przyjęcia zmian do Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania.

W wyniku przeprowadzonych postępowań kwalifikacyjnych na stanowiska: Prezesa Zarządu, Członka Zarządu ds. Operacyjnych, Członka Zarządu ds. Finansowych, Członka Zarządu ds. Handlowych, Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. W skład Zarządu PKP CARGO S.A. powołani zostali:

- 1) Pan Dariusz Seliga na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 33/VII/2022 z dnia 13 kwietnia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 13 kwietnia 2022 r.
- 2) Pan Maciej Jankiewicz na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 39/VII/2022 z dnia 22 kwietnia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 25 kwietnia 2022 r.
- 3) Pan Jacek Rutkowski na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 37/VII/2022 z dnia 22 kwietnia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 25 kwietnia 2022 r.
- 4) Pan Marek Olkiewicz na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 6/VII/2022 z dnia 13 stycznia 2022 r. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu - z dniem 03 lutego 2022 r.

5) Pan Zenon Kozendra na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 35/VII/2022 z dnia 13 kwietnia 2022 r. na wspólną VIII kadencję Zarządu. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w dniu 13 kwietnia 2022 r. podjęła Uchwałę Nr 30/VII/2022 w sprawie stwierdzenia prawidłowości i ważności wyborów oraz powołania kandydatów na przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VIII kadencji.

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.

Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 01.01.2022 r. do dnia przekazania raportu

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Dariusz Seliga	Prezes Zarządu	13.04.2022 r.	nadal
2	Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	nadal
3	Zenon Kozendra	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
4	Maciej Jankiewicz	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.04.2022 r.	nadal
5	Jacek Rutkowski	Członek Zarządu ds. Handlowych	25.04.2022 r.	nadal
6	Władysław Szczepkowski	Czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	18.10.2021 r. 13.01.2022 r.	13.01.2022 r. 12.04.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

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 Nadzorczej w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub członka Rady Nadzorczej.

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

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
		Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
2	Marcin Kowalczyk	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021	nadal
		Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021	nadal
3	Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
4	Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
5	Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
6	Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
7	Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
8	Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
9	Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
		(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	18.10.2021 r. 13.01.2022 r.	13.01.2022 r. 12.04.2022 r.
10	Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
11	Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

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 wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych usług niż rewizja finansowa, 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 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Dariusz Górski	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
2	Zofia Dzik	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
3	Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu (delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	24.08.2020 r. 18.10.2021 r. 13.01.2022 r.	nadal 13.01.2022 r. 12.04.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

KOMITET DS. NOMINACJI

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

Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji od	do
1	Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
2	Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	21.09..2020 r.	nadal
3	Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	18.10.2021 r.	nadal

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 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji od	do
1	Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
		Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	nadal
		(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	18.10.2021 r. 13.01.2022 r.	13.01.2022 r. 12.04.2022 r.
2	Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
3	Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal
4	Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

3.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba
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.

3.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2022 r. oraz na dzień przekazania raportu

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

Źródło: Opracowanie własne.

3.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 31.03.2022 r.	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne



Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Krzysztof Mamiński	0
Marcin Kowalczyk	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
Izabela Wojtyczka	0
Antoni Duda	0
wg stanu na dzień 31.03.2022 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Marcin Kowalczyk	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
Izabela Wojtyczka	0
Antoni Duda	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

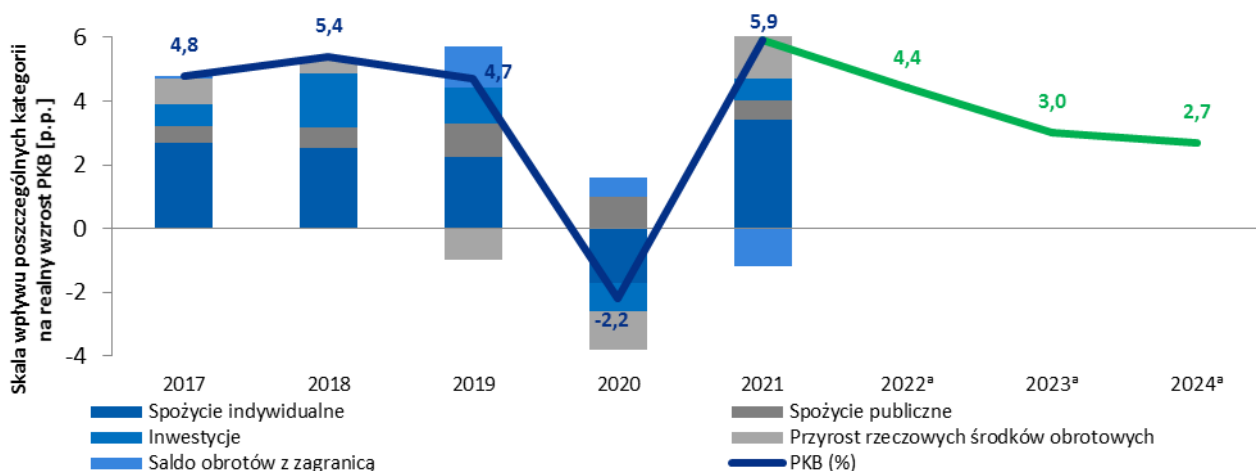
- Produkcja sprzedana przemysłu w I kwartale 2022 r. zanotowała wzrost o +16,7% r/r (+7,8% w 1Q2021 r/r oraz +14,4% w 2021 r/r),¹
- W I kwartale 2022 r. utrzymywały się oznaki ożywienia aktywności w polskim przemyśle, a sektor przemysłowy i gospodarka kraju wykazały się relatywnie dużą odpornością zarówno na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19, jak i napiętej sytuacji geopolitycznej związanej z wybuchem konfliktu zbrojnego w Ukrainie. Odnotowano wzrost produkcji w 31 działach przemysłu (z 34 działów)- w tym kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+38,4%), chemikaliów i wyrobów

¹ Główny Urząd Statystyczny

chemicznych (+26,1%), wyrobów z metali (+25,3%), metali (+24,0%), wyrobów z drewna (+23,6%), maszyn i urządzeń (+22,6%), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (21,2%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+17,8%), papieru i wyrobów z papieru (+15,2%), mebli (+14,1%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+13,0%)²

- Prognoza PKB w I kwartale 2022 r., wzrost ponad 8% r/r (oczekiwana jest dalsza dość wysoka dynamika PKB, m.in. z uwagi na bardzo dobre wyniki produkcji przemysłowej i budownictwa, wspierane solidnymi wynikami sprzedaży detalicznej)³
- PKB w 2021 r.: +5,9 % r/r. PKB w IV kwartale 2021 r. +7,6% r/r.

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2021 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2022-2024 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2022-2024 (dane bez dekompozycji) z marca 2022 r. oraz informacja Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie zaktualizowanego szacunku PKB za lata 2020-2021.

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

- Inflacja w I kwartale 2022 r.: +9,7% r/r.⁴ Jedną z głównych przyczyn dalszego wzrostu inflacji jest konflikt zbrojny w Ukrainie, który umocnił już negatywne tendencje na rynkach światowych dotyczące rosnących cen surowców energetycznych oraz spowodował dalsze zakłócenia w łańcuchach dostaw, co przekłada się na ogólny wzrost cen,⁵
- Wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (Purchasing Managers' Index) wskazuje na utrzymanie dobrej koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce w trakcie 2022 r. W 2021 r. wskaźnik PMI wynosił średnio 55,1 pkt, a w I kwartale 2022 r. ukształtował się na poziomie 54,0 pkt (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury i recesją, a wartości powyżej z ożywieniem w sektorze przetwórstwa przemysłowego), jednak mniej pesymistycznie niż miało to miejsce np. w IV kwartale 2020 r. (-15,0 pkt).⁶
- Projekcje: przedsiębiorstwa dobrze radzą sobie z przebiegiem pandemii COVID-19 w Polsce, jednak zawirowania w gospodarce światowej pozostają istotnym determinantem dynamiki polskiego przemysłu, a poziom produkcji oraz jego tempo w kolejnych kwartałach 2022 r. będą zależeć od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej. Biorąc pod uwagę dotychczasową odporność sektora przemysłowego w Polsce na skutki związane z COVID-19, można oczekiwać stabilizacji poziomu aktywności w sektorze przemysłowym. Niestety nie jest możliwe oszacowanie skutków trwającego konfliktu w Ukrainie na poszczególne sektory gospodarki. Pierwsze symptomy skutków wojny już obserwujemy tj.: wysoka inflacja w niemal wszystkich regionach świata, zawirowania na rynku paliw i nośników energii, rosnące ceny energii, surowców, komponentów oraz kłopoty z ich dostępnością, jak również dalsze problemy

² Główny Urząd Statystyczny

³ Narodowy Bank Polski 6 maj 2022

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Narodowy Bank Polski

⁶ Główny Urząd Statystyczny

z łańcuchami dostaw. Gospodarka krajowa i globalna w roku 2022 jest obciążona dużą dozą niepewności, rozwój sytuacji geopolitycznej jest nieprzewidywalny, a dalsze załamanie części łańcuchów dostaw będzie potęgowało jedynie negatywne tendencje. Ze względu na powyższe zjawiska prognozy ekonomiczne zakładają w 2022 r. spowolnienie tempa wzrostu globalnej i krajowej gospodarki. W najbliższych kwartałach należy spodziewać się również dalszego utrzymania wzrostów cen towarów i usług konsumpcyjnych i wysokich odczytów wskaźnika r/r głównie z uwagi na niepewną sytuację na arenie międzynarodowej. Projekcja inflacji NBP przewiduje silny wzrost ogólnego poziomu cen konsumpcyjnych (CPI w 2022 roku 10,8% r/r, w 2023 roku 9,0% r/r, w 2024 roku 4,2% r/r). Projekcja wzrostu gospodarczego NBP przewiduje silne wyhamowanie aktywności gospodarczej w kraju w latach 2022-2024 i wzrosty PKB na poziomie odpowiednio: +4,4% r/r, +3,0% r/r i +2,7% r/r.⁷



Oprócz zaakcentowanych powyżej problemów natury podażowej, w I kwartale 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:



Przemysł górniczy

- Duży popyt na rynku węgla w I kwartale 2022 roku, w wyniku m.in.: wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną polskiej gospodarki (bardzo dynamiczny wzrost gospodarczy i rosnąca produkcja przemysłowa), znaczącego wzrostu cen gazu na rynku międzynarodowym (spadek produkcji energii w elektrowniach gazowych)
 - Wzrost wydobycia węgla kamiennego: w I kwartale 2022 r. do poziomu 14,3 mln ton (+0,3% r/r). W marcu 2022 r. produkcja węgla kamiennego wyniosła 5,5 mln ton (co jest najlepszym miesięcznym wynikiem od listopada 2018 r.).⁸
- Wzrost sprzedaży węgla kamiennego: w I kwartale 2022 r. (+4,1% r/r) do poziomu 15,0 mln ton. Sprzedaż węgla kamiennego ogółem w pierwszych miesiącach 2022 r. okazała się większa od jego wydobycia o 0,7 mln ton, co przełożyło się na zmniejszenie zapasów. Sprzedaż węgla w marcu 2022 roku osiągnęła poziom 5,5 mln ton (wobec ponad 4,8 mln ton w lutym i ponad 4,7 mln ton w styczniu br.). Marcowy poziom sprzedaży węgla był najwyższy od października 2020 roku.⁹
- Poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na poziomie 1,4 mln ton tj. zmniejszenie r/r o -4,5 mln ton, tj. o -76,8% (wobec 6,2 mln ton surowca na koniec roku 2020, 2,2 mln ton węgla na koniec 2021 r.).¹⁰
- Spadek importu węgla kamiennego: w 2021 r. do poziomu 12,6 mln ton (-2,3% r/r). Głównym kierunkiem importu surowca w tym okresie była Rosja (spadek o -12,7% r/r do poziomu 8,2 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 65,1% całkowitego wolumenu) oraz Australia (wzrost o 100,0% r/r do poziomu 2,1 mln ton; import z Australii odpowiadał za 16,5% całkowitego wolumenu węgla sprowadzonego do Polski).¹¹ Wstępne niepełne dane za 2 miesiące 2022 r. wykazują, że import zmniejszył się o -3,3% do poziomu 2,5 mln ton r/r, nadal głównym kierunkiem importu pozostawała Rosja (spadek o -16,1% r/r z 1,9 mln ton do 1,6 mln ton). Zanotowano jednocześnie znaczne wzrosty importu z Australii, Kazachstanu oraz z Czech.
- Ceny węgla na rynku międzynarodowym: w I kwartale 2022 r. średnia cena węgla wyniosła 216,29 USD/t (wobec 66,59 USD/t w I kwartale 2021 r.), co oznacza wzrost o 224,8% r/r. Globalna podaż węgla została mocno ograniczona przez inwazję Rosji w Ukrainie, czego efektem był (zapoczątkowany już w 2021 r.) silny trend wzrostowy cen węgla we wszystkich światowych terminalach węglowych do poziomów dotychczas nienotowanych na świecie. Ważnymi czynnikami wzrostu popytu na węgiel w obszarze rynku europejskiego są również niekonkurencyjnie wysokie ceny gazu oraz niski poziom zapasów w centrum przeładunkowym ARA, gdzie zapasy spadły do poziomu do 2,4 mln ton tj. najniższego od 2014 roku.¹²

⁷ Narodowy Bank Polski

⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

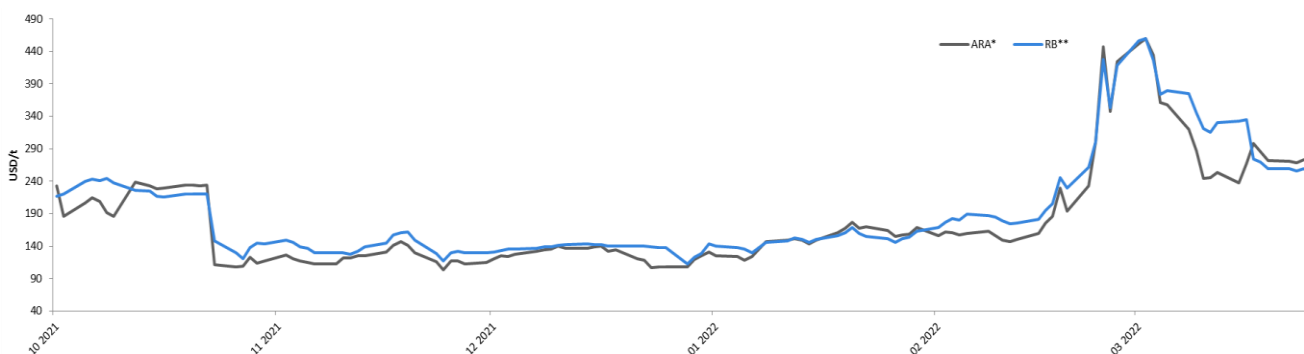
¹⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹¹ Eurostat

¹² Agencja Rozwoju Przemysłu

- Ceny węgla na rynku polskim: w I kwartale 2022 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 291,59 PLN/t (+14,8% r/r oraz +18,8% kw/kw). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa w I kwartale 2022 r. wypracował poziom 363,07 PLN/t (+17,9% r/r oraz +6,9% kw/kw).¹³
- Wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w I kwartale 2022 r. o +0,9% r/r do poziomu 45,7 TWh.¹⁴
- Wzrost produkcji energii elektrycznej w I kwartale 2022 r. o +8,1% r/r do 46,6 TWh. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -6,9% r/r oraz jednocześnie wzrost dla węgla brunatnego na poziomie +19,4% r/r.¹⁵
- Odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym mieszkaniu energetycznym w I kwartale 2022 r. Udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 48,7% (-7,8 p.p. r/r, kiedy to udział węgla kamiennego w produkcji energii wyniósł 56,5%),¹⁶

Rysunek 4 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**

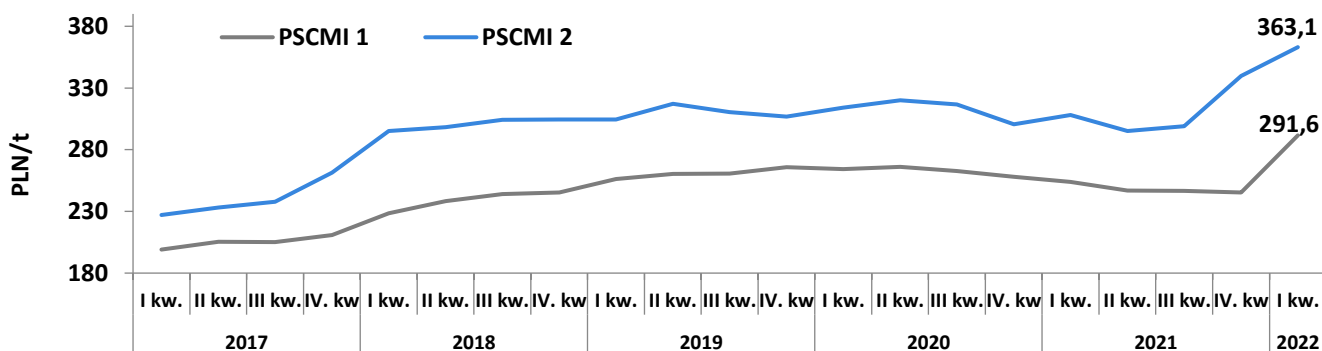


*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

Rysunek 5 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

¹³ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne



Przemysł budowlany

- Dobra koniunktura w inwestycjach budowlanych (wzrost w budowie mieszkań, rozwój budownictwa indywidualnego, budownictwa drogowego, inwestycji kolejowych oraz budowy centrów magazynowych),
- Wzrost produkcji budowlano-montażowej zrealizowanej na terenie kraju: w I kwartale 2022 r. o +23,3% r/r (wobec spadku o -13,2% r/r w analogicznym okresie ubiegłego roku oraz wzrostu o +2,5% r/r w całym 2021 r.).¹⁷ Wzrost produkcji zanotowano we wszystkich działach produkcji budowlano-montażowej (przy spadku produkcji w każdym z tych działów w pierwszym kwartale ub.r.), w tym w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków (+39,0% r/r), w przedsiębiorstwach wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (+16,3% r/r) oraz wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+14,1% r/r),¹⁸
- Wzrost produkcji cementu w Polsce: w I kwartale 2022 r. o +20,6% r/r do poziomu 3,6 mln ton oraz wzrost produkcji klinkieru cementowego o +10,2% r/r do poziomu 2,7 mln ton,¹⁹
- Stowarzyszenie Producentów Cementu na 2022 r. zakłada wzrost zapotrzebowania na cement do 19,6-19,8 mln ton z około 19,2 mln ton w 2021 r. i prognozuje do 2025 r. stabilne, duże zapotrzebowanie na cement, przekraczające nawet 20 mln ton rocznie.
- Od 4 czerwca 2022 r. zacznie obowiązywać zakaz importu cementu z Białorusi (w latach 2016-2021 ilość importowanego z tego kraju cementu rosła wykładniczo odpowiednio z 119 tys. ton do 538 tys. ton):²⁰
- GDDKiA Plan na 2022 r. obejmuje ogłoszenie przetargów na łącznie ok. 475 km dróg, tj. 340 km dróg ekspresowych, ponad 30 km obwodnic, poszerzenie autostrady A2 oraz wybudowanie drugiej jezdni na S19 Sokołów Małopolski Północ - Jasionka. Jednocześnie w roku bieżącym założono oddanie do użytku łącznie ok. 345,5 km nowych dróg, w tym 46,1 km autostrad, 253,1 km dróg ekspresowych. W ramach programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (28 mld zł na realizację inwestycji) GDDKiA prowadzi intensywne prace przygotowawcze dla 85 obwodnic (odcinki o łącznej długości 744 km). W trakcie realizacji jest już 14 obwodnic (o długości łącznie ok. 110 km, których wartość wynosi ok. 1,9 mld zł, a termin zakończenia pierwszych odcinków to 2022 r.).²¹
- PKP PLK: w 2022 roku PKP PLK S.A. ogłosiło przetargi dot. inwestycji w sieć kolejową w kraju na kwotę bliską 11 mld zł. Postępowania obejmują m.in. modernizację linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, a także przebudowę trasy Katowice Szopienice – Katowice – Katowice Piotrowice, czy też modernizację linii od Będzina przez Sosnowiec, Katowice, Tychy do granicy w Zebrzydowicach.²²
- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych (który ma na celu dofinansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez gminy, powiaty i miasta w celu odbudowy gospodarki dotkniętej gospodarczymi skutkami pandemii i pobudzenia inwestycji) z pierwszego naboru skorzystało ok. 97% polskich samorządów na kwotę 23,8 mld zł, drugi nabór to pula środków w wysokości 22 mld zł. Znaczna część planowanych do realizacji inwestycji w ramach tego programu dotyczy dróg lokalnych.²³
- Wpływ konfliktu w Ukrainie na branżę: w polskim sektorze budowlanym po wybuchu konfliktu zbrojnego w Ukrainie bardziej uwidaczniają się problemy tj.: niedobór materiałów, wzrost cen, wyhamowanie inwestycji, brak odpowiedniej kadry (w tym. odpływ pracowników z Ukrainy, którzy zgodnie z informacjami przedstawicieli branży stanowili ok. 30% zatrudnionych) oraz wzrost kosztów kapitału (związany z podniesieniem przez NBP podstawowych stóp procentowych). Według danych Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej około 20% zużytej w 2021 r. w Polsce stali pochodziło z kierunku wschodniego, gdzie najbardziej istotni producenci to Rosja i Ukraina (po blisko 1,4 mln ton). Ukraina i Białoruś to kierunki, które stanowiły natomiast istotne źródło wysokogatunkowych kruszyw stosowanych w Polsce do budowy dróg i linii kolejowych oraz do produkcji betonu i prefabrykatów. Większość problemów związanych ze wzrostem cen i problemami w łańcuchach dostaw pojawiło się już podczas pandemii, jednak ograniczenia w imporcie kruszyw, cementu, drewna, aluminium i stali poważnie wpływają na rynek budowlany od momentu wybuchu konfliktu. Przedstawiciele Izby Inżynierów Budownictwa przewidują opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wzrost ich kosztów, gdyż towary z innych kierunków nie będą w stanie zapęścić luki podażowej, co spowoduje dalszy wzrost kosztów.²⁴

¹⁷ Główny Urząd Statystyczny (wstępny szacunek dla pełnej zbiorowości)

¹⁸ Główny Urząd Statystyczny

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny

²⁰ Stowarzyszenie producentów cementu

²¹ WNP

²² PKP PLK S.A.

²³ Serwis Rzeczypospolitej Polskiej

²⁴ Polska Izba Inżynierów Budownictwa

- Prognozy dla branży budowlanej:

- czynniki pozytywne: dobre wyniki notowane przez działy produkcji przemysłowej powiązane z budownictwem i spodziewany wzrost wydatków infrastrukturalnych sektora publicznego oraz spółek Skarbu Państwa wskazują na silny potencjał do utrzymania dobrej koniunktury dla sektora w horyzoncie nadchodzących miesięcy. Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Można spodziewać się, że właśnie te działy produkcji powinny w nadchodzących miesiącach pozytywnie oddziaływać na wyniki całego sektora budowlanego;

- czynniki negatywne: hamująco na dynamikę wzrostu sektora budowlanego w perspektywie nadchodzących miesięcy będą wpływać efekty coraz wyższej bazy odniesienia, wpływ konfliktu Rosji z Ukrainą, dynamicznych wzrostów cen surowców energetycznych i materiałów budowlanych oraz efekty spodziewanego obniżenia popytu inwestycyjnego firm w związku z zakładanym spowolnieniem aktywności gospodarczej (utrzymujący się niższy popyt w wielu branżach np. w zakresie budownictwa komercyjnego jak obiekty biurowe, handlowe, hotelowe oraz utrzymujące się problemy kosztowe). W kolejnych kwartałach 2022 r. należy oczekiwać raczej spadku rocznej dynamiki produkcji budowlano-montażowej, która prawdopodobnie w II kwartale br. ukształtuje się na poziomie ok. +10,0% r/r, a następnie w kolejnych kwartałach ulegnie obniżeniu poniżej tego poziomu.



Przemysł hutniczy

- Problemy na rynku stali obserwowane w ostatnich latach spowodowane pandemią COVID-19 wraz z rosnącymi cenami energii i kosztami produkcji w I kwartale 2022 r. zostały spotęgowane przez konflikt zbrojny pomiędzy Rosją a Ukrainą. Konsekwencjami działań zbrojnych było zerwanie łańcuchów dostaw stali ze Wschodu i nagłe drastyczne wzrosty cen. Branżę dotknęły problemy z pozyskaniem zasuwców, jak i wyrobów gotowych z Ukrainy, co uderzyło w polskich producentów i dystrybutorów,
- W I kwartale 2022 r. odnotowano zmniejszenie :
 - światowej produkcji stali surowej: wyprodukowano 456,6 mln ton (-6,8% r/r),²⁵
 - produkcji stali w Unii Europejskiej: wyprodukowano 36,8 mln ton (-3,8% r/r),²⁶
 - produkcji stali w Azji: wyprodukowano 331,3 mln ton (-7,8% r/r), w tym Chiny wyprodukowały 243,4 mln ton stali (-10,5% r/r) i posiadają ok. 53% udziału w rynku światowym,²⁷
 - produkcji stali w Polsce: spadek o -4,2% r/r do poziomu 2,0 mln ton (po wzroście w ubiegłym roku o +2,4% r/r do poziomu 8,1 mln ton),²⁸
 - produkcji niektórych wyrobów w Polsce: blach walcowanych na zimno o -24,3% r/r do 0,4 mln ton, wyrobów walcowanych na gorąco o -9,7% r/r do 2,0 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o -4,7% r/r do 0,4 mln ton oraz blach cienkich o -0,2% r/r do 0,3 mln ton,²⁹
- W I kwartale 2022 r. odnotowano wzrost produkcji w Polsce:
 - rur stalowych o +26,6% r/r do 0,3 mln ton oraz prętów i płaskowników o +6,9% r/r do 0,9 mln ton,³⁰
 - koksu o +5,3% r/r do poziomu 2,4 mln ton (po wzroście w 2021 r. o +25,4% r/r do poziomu 9,6 mln ton),³¹
- Prognoza zużycia stali w Unii Europejskiej w 2022: wg Europejskiego Stowarzyszenia Stali Eurofer zużycie stali wyhamuje o -1,9% r/r (po wzroście o +15,2% w 2021 r. oraz po niemal -11% załamaniu w koronawirusowym roku 2020) oraz wzrośnie ponownie w 2023 r. o +5,1% r/r.,³²
- Prognoza produkcji stali w Unii Europejskiej w 2022 r.: w lutym 2022 r. Eurofer prognozował jeszcze, że tegoroczna produkcja stali w UE wzrośnie o +4%, lecz po inwazji Rosji na Ukrainę i gwałtownym pogorszeniu się sytuacji

²⁵ Worldsteel.org

²⁶ Worldsteel.org

²⁷ Worldsteel.org

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

²⁹ Główny Urząd Statystyczny

³⁰ Główny Urząd Statystyczny

³¹ Główny Urząd Statystyczny

³² Eurofer

gospodarczej Europy obecnie wzrost produkcji przewidywany jest na poziomie maksymalnie +2% w 2022 r. oraz +2,3% w 2023 r.,³³

- Prognozy dla branży stalowej:

- czynniki pozytywne: prognozowane ożywienie w budownictwie w Polsce - szczególnie inżynieryjnym, przy jednoczesnym mocnym wyhamowaniu wysokiej dynamiki w segmencie kubaturowym (z m.in. uwagi na zmniejszoną dostępność kredytu hipotecznego i dalszy wzrost stóp procentowych zwiększający koszt kapitału). Możliwy jest jej dalszy wzrost branży w kolejnych kwartałach 2022 r., szczególnie z uwagi na prowadzone inwestycje infrastrukturalne oraz odradzający się popyt w wybranych branżach gospodarki, które pozwolą na uruchomienie zerwanych łańcuchów dostaw i powrót do pełnej aktywności (m.in. motoryzacja).

- czynniki negatywne: wzrastające ceny surowców, produktów niezbędnych do prowadzenia prac, koszty energii i uprawnień do emisji oraz niepewność związana z tempem odbudowy gospodarek, w tym ewentualne ograniczenia związane z COVID-19 (możliwe kolejne fale i warianty wirusa, czasowe zamknięcia części gospodarek azjatyckich) oraz trwający konflikt zbrojny w Ukrainie i związane z tymi czynnikami zakłócenia w łańcuchach dostaw. W przypadku Ukrainy powrót na rynki europejskie będzie odłożony w czasie niezależnie od rozstrzygnięć militarnych. Wymogi co do prowadzenia produkcji, w sposób jak najmniej obciążający środowisko na terenie Unii Europejskiej, zmniejszają konkurencyjność europejskich producentów stali, co przekłada się na pogłębienie niedoborów i utrwalenie presji na wzrost cen, co szczególnie negatywnie wpływa na odbiorców wyrobów ze stali. W 2022 r. w europejski rynek stali uderzą rosnące stawki frachtu oraz problemy z łańcuchami dostaw.



Przemysł i gospodarka czeska

- Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach w I kwartale 2022 r. wzrosła o +0,4% r/r. (wobec wzrostu o +6,6% r/r w 2021 r. oraz spadku o -7,2% r/r w 2020 r.). W I kwartale 2022 roku wolumen nowych zamówień wzrósł o +6,1% r/r (w tym krajowe o +5,4% r/r, a zagraniczne o +6,4% r/r), najbardziej w przemyśle chemicznym o +33,6% r/r oraz w produkcji tekstyliów o +22,9% r/r.³⁴
- Na wielkość produkcji przemysłowej czeskiego przemysłu w I kwartale 2022 r. wpłynęła koniunktura w gospodarce a szczególnie trwająca nadal pandemia COVID-19 wraz z nowymi wariantami oraz nasilenie problemów natury podażowej, w tym obserwowanych zaburzeń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw i rosnących niedoborów surowców oraz komponentów (m.in. w przypadku produkcji segmentu *automotive*, który jest kręgosłupem krajowego przemysłu). Konflikt zbrojny w Ukrainie dodatkowo spotęgował zakłócenia w handlu międzynarodowym i doprowadził do kolejnych wzrostów/wahań cen;
- W I kwartale 2022 r. w przypadku kluczowych sektorów przemysłu czeskiego (w odniesieniu do potencjalnych przewozów grupy PKP CARGO) obserwowano wzrost w: produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych (+4,7% r/r), w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+1,1% r/r) oraz w produkcji metali i wyrobów metalowych (+ 1,1% r/r).³⁵ Z kolei kluczowy segment czeskiego przemysłu jakim jest produkcja pojazdów silnikowych odnotowała znaczne zmniejszenie produkcji (o -10,3% r/r).³⁶ Wzrost w segmencie wydobywania węgla wynikał głównie z niższej produkcji węgla brunatnego w porównywalnym okresie 2021 r., na co istotny wpływ miała pandemia koronawirusa. Długoterminowy trend w wydobywaniu węgla brunatnego i kamiennego jest malejący, ze względu na mniejszy popyt. Zakończenie wydobywania węgla brunatnego jest przewidywane na rok 2038. W przypadku węgla kamiennego będzie to druga połowa 2022 roku;
- PKB w I kwartale 2022 r., według wstępnych szacunków CZSO był wyższy o +4,6% r/r oraz o +0,7% kw./kw. W dużej mierze do wzrostu PKB w ujęciu rocznym przyczyniło się spożycie gospodarstw domowych. Pod względem struktury sektorowej wzrostowi wartości dodanej brutto w ujęciu r/r służyło przede wszystkim zwiększenie produkcji w budownictwie oraz w grupie „handel, transport i hotelarstwo”.³⁷ Czeska gospodarka po najgłębszym spowolnieniu gospodarczym w historii jakiego doświadczyła w 2020 r., kiedy to PKB spał o rekordowe -5,8% r/r, w 2021 r. wyraźnie

³³ Eurofer

³⁴ Czeski Urząd Statystyczny

³⁵ Czeski Urząd Statystyczny

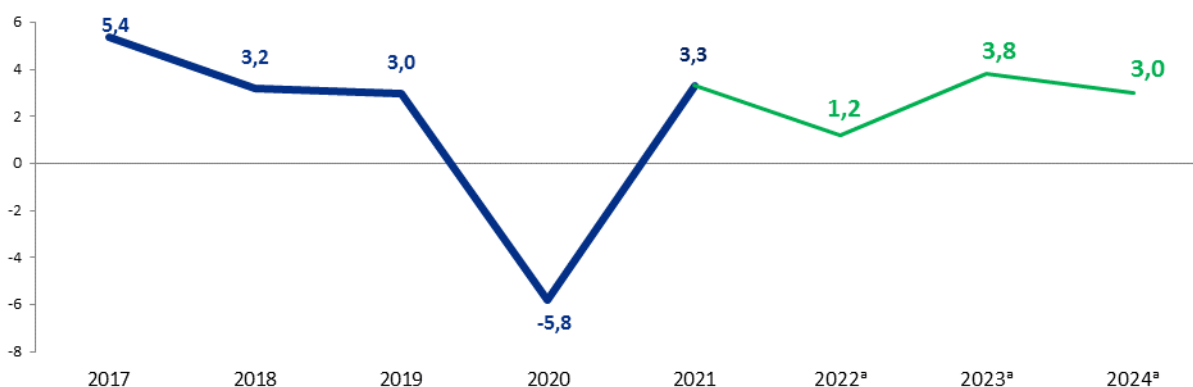
³⁶ Czeski Urząd Statystyczny

³⁷ Czeski Urząd Statystyczny

się odbudowała powracając na ścieżkę wzrostu, pomimo licznych problemów zwłaszcza po stronie podażowej. Zgodnie ze wstępnym szacunkiem Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), czeski PKB wzrósł w 2021 r. o +3,3% r/r. Na początku 2022 r. czeska gospodarka nadal pozostawała w trendzie wzrostowym, jednakże z uwagi m.in. na konflikt w Ukrainie uległa istotnemu spowolnieniu. Oczekuje się, że Czechy osiągną wartości sprzed kryzysu najwcześniej w 2023 r. z uwagi na prognozowany niższy wzrost PKB w roku bieżącym.

- Prognozy PKB: czeska gospodarka spowalnia – wg. prognoz makroekonomicznych Czeskiego Ministerstwa Finansów opublikowanych w kwietniu 2022 r., ekonomiści Ministerstwa Finansów prognozują utrzymanie dodatniej dynamiki wzrostu PKB w roku bieżącym oraz w kolejnych latach na poziomie: wzrostu o +1,2% r/r w 2022 r., +3,8% r/r w 2023 r., +3,0 r/r w 2024 r. i 2,5% r/r w 2025 r.³⁸ Warto nadmienić, że prognoza zawiera możliwy spadek PKB w ujęciu kw./kw. w drugim kwartale 2022 r. Z uwagi na silne powiązanie czeskiej gospodarki z rynkami globalnymi na aktualną prognozę makroekonomiczną ma wpływ szereg czynników/ryzyk, które mogą negatywnie wpłynąć na oczekiwany rozwój sytuacji. Negatywny wpływ na wyniki gospodarcze mają przede wszystkim pandemia oraz problemy w łańcuchach dostaw, a także wzrost cen (m.in. surowców, czyli czynników po stronie podaży) powiązany z trwającym konfliktem w Ukrainie. Skutków konfliktu zbrojnego nie da się dokładnie określić, lecz jasne jest, że przynajmniej w krótkim okresie czasu sytuacja to wpłynie na ograniczenie wzrostu gospodarczego, zaostrzy problemy w łańcuchu dostaw i zwiększy presję inflacyjną.

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2017-2021 oraz prognoza na lata 2022-2025 – dane wyrównane sezonowo



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

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

- Inflacja w 2021 r. osiągnęła poziom 3,8% r/r (wobec +3,2% r/r w 2020 r.)³⁹
- Inflacja w I kwartale 2022 r.: osiągnęła poziom +11,2% r/r.⁴⁰
- Prognozy inflacji: zgodnie z prognozami czeskiego Ministerstwa Finansów inflacja w 2022 r. ma osiągnąć dynamikę +12,3% r/r, +4,4% r/r w 2023 r.⁴¹ Szczyt inflacji oczekiwany jest w II i III kwartale 2022 r., kiedy to wyniesie ona zgodnie z prognozami odpowiednio +13,0% r/r i 12,7% r/r. Inflacja w Czechach ma źródła związane zarówno z czynnikami zewnętrznymi (zakłócenia w łańcuchach dostaw powodujące wzrost cen oraz rosnące ceny surowców, w tym związane z obecną sytuacją geopolityczną) oraz wewnętrznymi, jak problemy na rynku pracy. Co istotne, bieżące lockdowny w Chinach także generują kolejne problemy dla gospodarki w dużej części opartej na imporcie i eksporcie produktów z uwagi na wielkość rynku wewnętrznego,

³⁸ Konfederacja Przemysłu i Transportu Republiki Czeskiej

³⁹ vdb.czso.cz

⁴⁰ vdb.czso.cz

⁴¹ Czeskie Ministerstwo Finansów

- Indeks PMI dla Czech w I kwartale 2022 r.: wyniósł średnio 56,7 pkt (wobec 58,9 pkt. w całym 2021 r. i 57,2 pkt w I kwartale 2021 r.), kształtując się wyraźnie powyżej swojej wieloletniej średniej oraz prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.⁴² Główną przyczyną wzrostu indeksu pod koniec 2021 r. były silniejszy wzrost produkcji, nowe zamówienia (w tym zamówienia eksportowe), a także rosnące zatrudnienie. Początek 2022 r. przyniósł stopniowe odwrócenie tych tendencji. Spadek indeksu PMI był tu w dużej mierze spowodowany poprzez znaczne wydłużenie czasu realizacji dostaw w obliczu poważnych opóźnień w łańcuchu dostaw i gwałtownego wzrostu obciążenia kosztami.⁴³ Wzrost kosztów nakładowych oraz konflikt zbrojny w Ukrainie wpływa na osłabienie optymizmu sprzed końca roku 2021.⁴⁴



Oprócz zaakcentowanych powyżej problemów natury podażowej, w I kwartale 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:

Przemysł górniczy



- Wydobycie węgla kamiennego (przede wszystkim koksującego) w I kwartale 2022 roku było na podobnym poziomie do IV kwartału 2021 roku. Według danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w I kwartale 2022 wydobyto łącznie 0,43 mln ton węgla (-50,1% r/r), w tym 0,39 mln ton węgla koksującego (-14,9% r/r) oraz 0,04 mln ton węgla energetycznego (-91,0% r/r). Spadek r/r związany jest m.in. z zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. produkcji przez kopalnię ČSA i Darkov, obecnie jedyną czynną kopalnię węgla kamiennego na terytorium Czech pozostaje ČSM.⁴⁵
- Wydobycie węgla kamiennego w Czechach w całym 2021 r.: przekroczyło 2,0 mln ton, co oznacza przekroczenie planu wydobycia o 0,37 mln ton (tj. blisko 20%). Plan na 2022 rok zakłada wydobycie 1,3 mln ton węgla kamiennego, a w 2023 roku (kiedy jest planowane zakończenie wydobycia węgla kamiennego) OKD planuje wydobyć 0,45 mln ton.⁴⁶
- Import węgla kamiennego w I kwartale 2022 r. wyniósł 0,73 mln ton (-18,3% r/r), natomiast eksport 0,21 mln ton (-29,1% r/r)⁴⁷
- CSM w Stonawie (ostatnia kopalnia węgla kamiennego w Czechach) poinformowała, że nie zakończy wydobycia w 2022 r. Do końca br. kopalnia kontrolowana przez państwowe OKD potwierdza plan wydobycia 1,3 mln ton węgla, a w I połowie 2023 r. kolejne 450 tys. ton. Praktycznie całość produkcji ma trafić (w związku z niesłabnącym zapotrzebowaniem na rynku wewnętrznym) do odbiorców krajowych. Z uwagi na zakaz importu węgla z Rosji oraz trwający konflikt w Ukrainie analizowane są warianty dalszej eksploatacji kopalni. Z wstępnych informacji wynika, że możliwe jest wydobycie do 2025 r. po poniesieniu odpowiednich nakładów finansowych. Na chwilę obecną nie jest rozważane przywrócenie do eksploatacji kopalń zamkniętych w ubiegłym roku.⁴⁸

⁴² Markit PMI

⁴³ Markit PMI

⁴⁴ Markit PMI

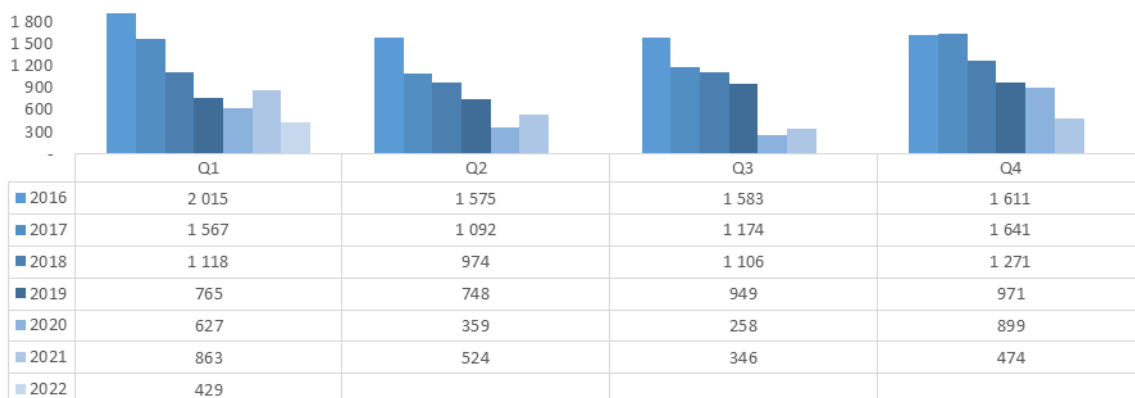
⁴⁵ Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu

⁴⁶ OKD a.s.

⁴⁷ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dane za marzec 2022 r. nie były jeszcze dostępne w okresie sporządzania niniejszego raportu

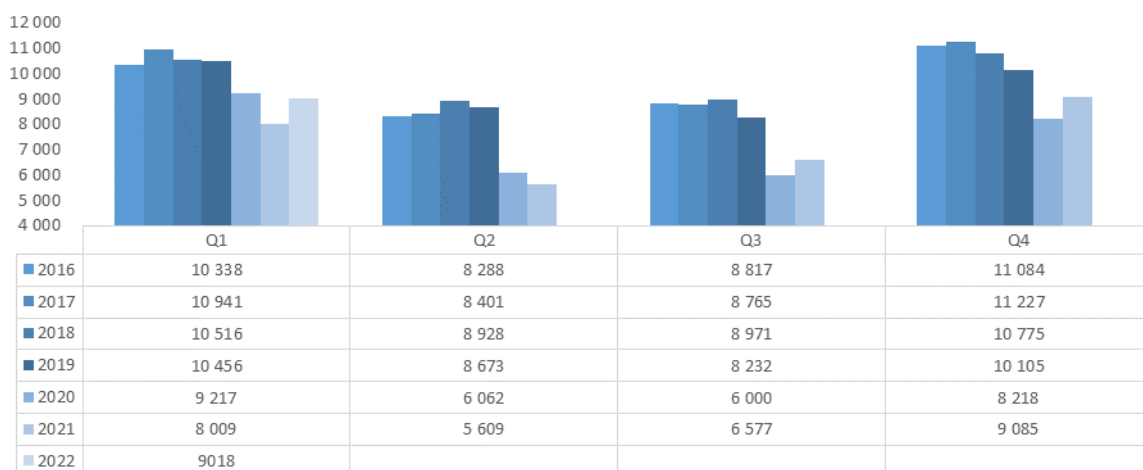
⁴⁸ wyborcza.pl

Rysunek 7 Wykres słupkowy przedstawiający kwartalnie wydobycie węgla kamiennego w Czechach w latach 2016-2022 (dane w tys. ton).



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 8 Wykres słupkowy przedstawiający kwartalnie wydobycie węgla brunatnego w Czechach w latach 2016-2022 (dane w tys. ton).



Źródło: opracowanie własne

Przemysł hutniczy



- Produkcja koksu w Czechach w I kwartale 2022 r.: na poziomie 0,62 mln ton (-1,1% r/r)⁴⁹
- Modernizacja walcowni taśm na gorąco, w ramach projektu zwiększającego zdolności produkcyjne do ponad 1 mln ton rocznie. W latach 2021-2023 Liberty Ostrava (jeden producent w Czechach taśmy stalowej walcowanej na gorąco) prowadzi wielokierunkowe prace mające na celu poprawienie jakości produktów oraz zwiększenie zdolności produkcyjnych.⁵⁰
- Liberty Ostrava osiągnęła bardzo dobre wyniki produkcji za rok 2021 osiągając 2,3 mln ton ciekłej stali tj. wzrost o +33% r/r (najlepszy wynik od 2016 r.), jednocześnie wyprodukowano 1,9 mln ton surówki tj. wzrost o +35% r/r. Istotny jest także wynik w zakresie produkcji rur bez szwu na poziomie powyżej 136 tys. ton (najlepszy wynik od 2016 r. i 5% udziału w rynku europejskim). Władze spółki podkreślają dalsze dążenie spółki do poprawy parametrów jakościowych produkcji i równocześnie zwiększenia wolumenu wytwarzanych wyrobów do ponad 3 mln ton.⁵¹

⁴⁹ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁵⁰ Liberty Ostrava

⁵¹ Liberty Ostrava

Przemysł samochodowy



- Spadek produkcji sektora automotive: w I kwartale 2022 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 0,3 mln szt. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza spadek o -18,4% r/r względem analogicznego okresu 2021 r.⁵². Główną przyczyną silnego spadku produkcji r/r była ograniczona dostępność komponentów używanych w procesach produkcyjnych (głównie czipów) i w rezultacie jej wymuszone przestoje. Zgodnie z szacunkami AutoSAP, w 2021 r. z uwagi na obserwowane zaburzenia łańcuchów dostaw nie zostało wyprodukowane nawet 300 tys. samochodów osobowych.⁵³

Jednocześnie obserwowany w otoczeniu makroekonomicznym wzrost popytu na wyroby sektora sugeruje możliwość szybkiego wzrostu produkcji po ustąpieniu obserwowanych obecnie zakłóceń podażowych, choć w 2022 r. sytuacja związana z podażą komponentów jest wciąż napięta. Ma to silne przełożenie na kolejne w I kwartale spadki produkcji głównie samochodów osobowych o -18,9% r/r (które stanowią ponad 97% produkowanych pojazdów), w mniejszym stopniu samochodów ciężarowych tu spadek o -5,3% r/r.⁵⁴

4.2. Działalność przewozowa

4.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 116 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe (stan na 11 kwietnia 2022 r.)⁵⁵. Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku.⁵⁶

W I kwartale 2022 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 62,2 mln ton ładunków (+9,8% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 14,6 mld tkm (+13,6% r/r).⁵⁷ Branża wypracowała zatem w stosunku do wyników z I kwartału 2021 r. wzrost wolumenu przewiezionych towarów o 5,6 mln ton oraz wzrost zrealizowanej pracy przewozowej o 1,7 mld tkm. Bardziej dynamiczny wzrost pracy przewozowej w stosunku do wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej wynikał ze zwiększenia średniej odległości przewozu, która w I kwartale 2022 r. wyniosła 234 km, tj. wzrosła o +8 km w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku.⁵⁸ Marzec 2022 roku był najlepszym od dekady miesiącem pod względem ilości przewiezionej transportem kolejowym masy towarowej (przetransportowano 22,9 mln ton, tj. +7,3% r/r oraz +15,6% m/m). W tym samym czasie praca przewozowa również osiągnęła rekordowy poziom (najwyższy od października 2018 r.) i wyniosła 5,5 mld tkm (+13,9% r/r oraz +20,7% m/m).

Koniunkturę na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle w I kwartale 2022 roku należy ocenić pozytywnie, szczególnie w realiach dalszej niepewności spowodowanej napiętą sytuacją geopolityczną - trwającym konfliktem zbrojnym w Ukrainie oraz dalszymi scenariuszami rozwoju pandemii COVID-19. Operatorzy kolejowi wyraźnie dostosowali się do nowej sytuacji i zmian na rynku logistyczno-transportowym. W I kwartale 2022 r. można było zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle, sektor ten pełnił rolę stabilizatora polskiej gospodarki. Ostatecznie pomimo dużej niepewności rynku i dalszego ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wyniki produkcji przemysłowej

⁵² AutoSap

⁵³ AutoSap

⁵⁴ AutoSap

⁵⁵ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 11 kwietnia 2022 r.), statystyka obejmująca podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej

⁵⁶ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁷ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁸ Urząd Transportu Kolejowego

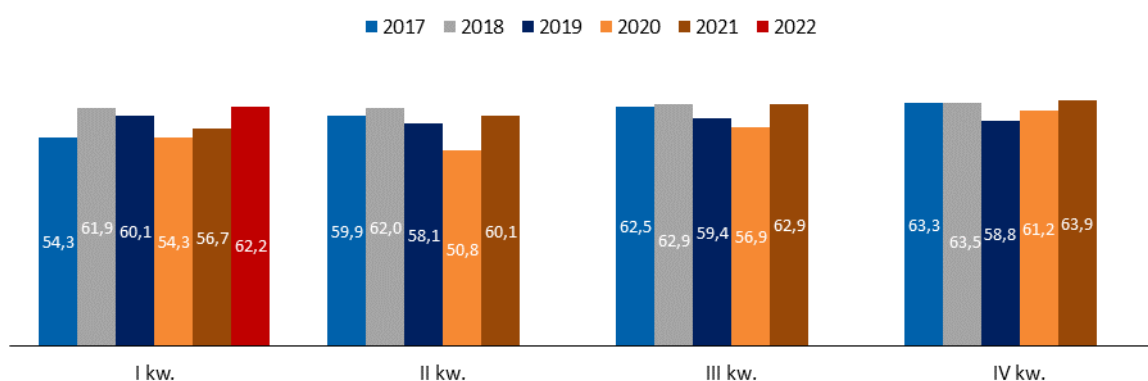
w I kwartale 2022 r. okazały się o +16,7% wyższe r/r (wobec wzrostu o +7,8% r/r w analogicznym okresie 2021 r.)⁵⁹, co przełożyło się wyraźnie na poprawę sytuacji transportu kolejowego.⁶⁰ Na zwiększenie przewozów transportu kolejowego (szczególnie w marcu) oddziaływało większe zapotrzebowanie na surowce oraz transport i magazynowanie towarów w związku z sytuacją za wschodnią granicą kraju.

W trakcie 2 miesięcy 2022 r. (dane z marca br. nie są dostępne) zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁶¹:

- węgiel kamienny (wzrost przewozów o 11,0% r/r do poziomu 15,3 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 25,0% r/r do poziomu 6,4 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 5,2% r/r do 2,9 mln ton),
- koks (wzrost o 9,4% r/r do 2,0 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (wzrost 10,6% r/r do 1,7 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -6,8% r/r do 1,7 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o -12,5% r/r do poziomu 1,1 mln ton).

łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie 2 miesięcy 2022 r. stanowiły 82% całkowitych przewozów rynku kolejowego. Największy wzrost wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do analogicznego okresu roku 2021, zanotowano w przewozach węgla kamiennego (+1,5 mln ton r/r) oraz kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (+1,3 mln ton r/r).

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2022 (mln ton)



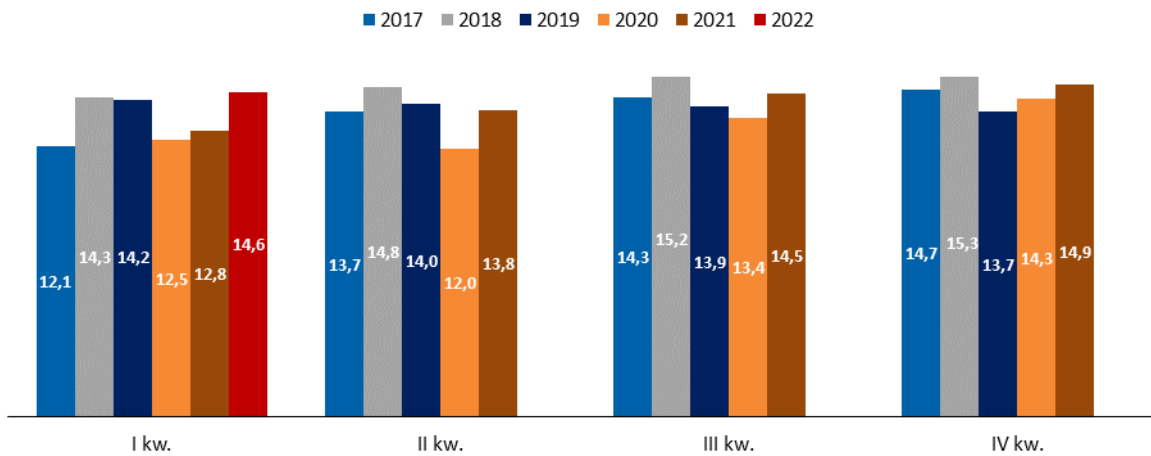
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁵⁹ Główny Urząd Statystyczny,

⁶⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁶¹ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2 miesiące 2022 r. Dane za marzec 2022 r. i cały I kwartał 2022 r. będą dostępne pod koniec maja 2022 r.

Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2022 (mld tkm)

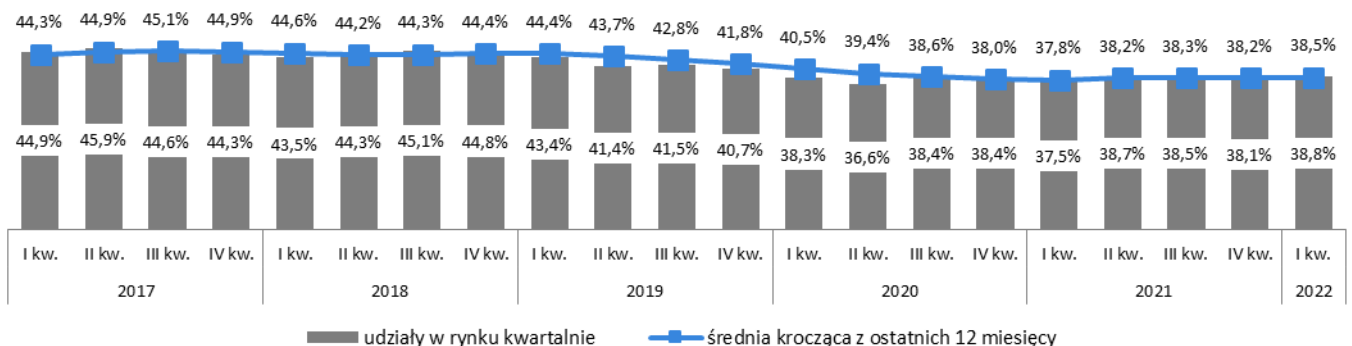


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W I kwartale 2022 roku rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej oraz pracy przewozowej w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w I kwartale 2022 r. wyniosły 38,8% (+1,3 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 41,4% w pracy przewozowej (+0,3 p.p. r/r).⁶² Grupa PKP CARGO⁶³ utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, poprawiając jednocześnie swoje wyniki udziałowe r/r. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w I kwartale 2022 r. były równe odpowiednio 36,9% (+0,8 p.p. r/r) oraz 40,9% (+0,1 p.p. r/r).⁶⁴

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2017-2022



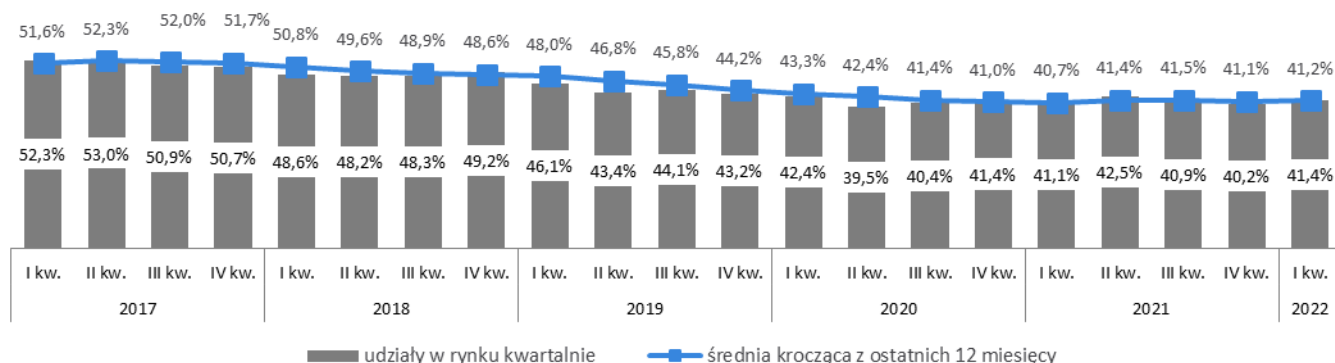
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁶² Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁶³ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

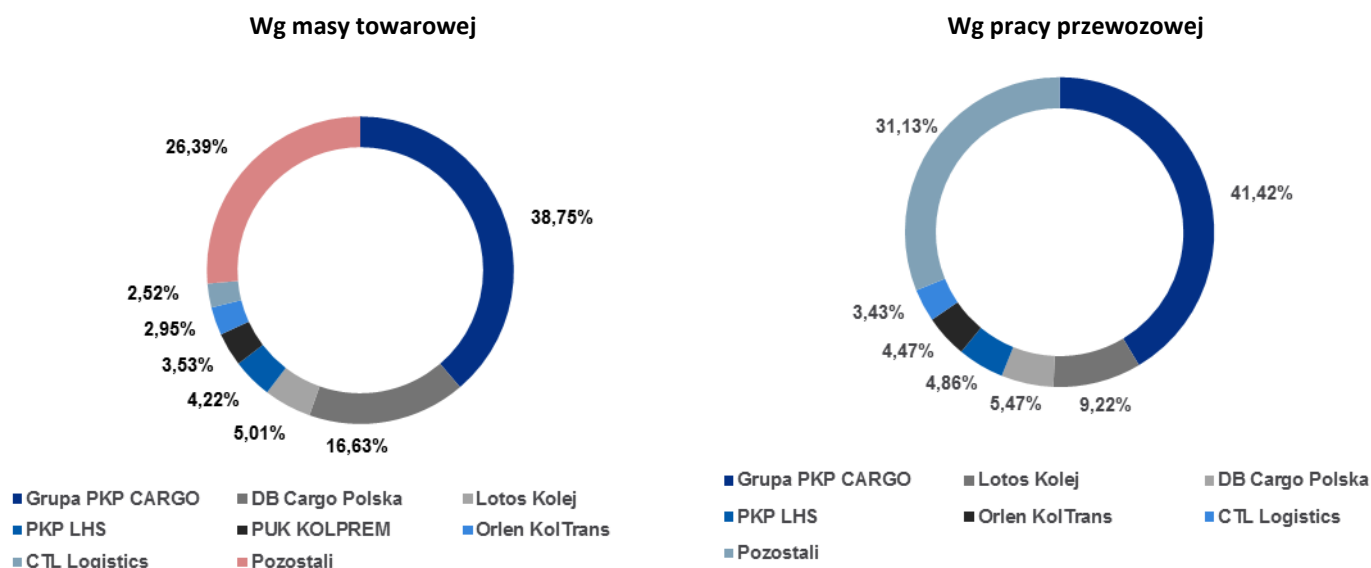
⁶⁴ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2017-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 13 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2022 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy PKP CARGO na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w 1 kwartale 2022 r. byli operatorzy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, CTL Logistics oraz Orlen KolTrans.

W I kwartale 2022 roku konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 38,1 mln ton ładunków (+7,5% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (10,3 mln ton, spadek o -1,8% r/r), Lotos Kolej (3,1 mln ton, wzrost o +10,2% r/r) oraz PKP LHS (2,6 mln ton, wzrost o +10,7% r/r).⁶⁵

Równocześnie w I kwartale 2022 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o 12,9% r/r do poziomu 8,5 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (1,3 mld tkm, wzrost o +9,5% r/r), DB Cargo Polska (0,8 mld tkm, wzrost o +15,5% r/r) oraz PKP LHS (0,7 mld tkm, spadek o -1,2% r/r).⁶⁶

⁶⁵ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁶⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK

W I kwartale 2022 r. zanotowano wzrost średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 224 km (tj. +5,0% r/r).⁶⁷

4.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W 2021 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 609,6 mln ton towarów (+8,6% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 82,3 mld tkm (+12,1% r/r).⁶⁸ Zanotowano wzrost r/r wolumenów przewiezionych zarówno przez transport samochodowy, jak i przez transport kolejowy oraz pozostałe gałęzie transportu łącznie. Analogicznie sytuacja wyglądała w zakresie zrealizowanej pracy przewozowej (z wyraźnie większą dynamiką występującą w transporcie drogowym).

Średnia odległość przewozu ładunków wzrosła o 3,3% r/r i wyniosła 135,0 km, transport drogowy odnotował jej wydłużenie o 4,4% r/r (do poziomu 127,4 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zmniejszył się o -0,4% r/r (do 165,8 km).⁶⁹

Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2022 r.

	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana %/r/r	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana %/r/r	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana %/r/r
Rynek ogółem	609,6	48,0	8,6%	82,3	8,9	12,1%	135,0	4,3	3,3%
Transport drogowy	500,3	40,6	8,8%	63,8	7,7	13,7%	127,4	5,4	4,4%
Transport kolejowy i zawodowe	97,2	6,4	7,0%	16,1	1,0	6,5%	165,8	-0,7	-0,4%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	12,1	1,1	9,9%	2,4	0,2	10,5%	199,4	1,2	0,6%

Źródło: opracowanie własne

Transport kolejowy w Czechach w 2021 r. odnotował zarówno wzrost r/r wolumenu przewiezionej masy do 97,2 mln ton (7,0% r/r), jak i wykonanej pracy przewozowej do 16,1 mld tkm (6,5% r/r)⁷⁰ wobec wzrostów przewozów towarów zrealizowanych transportem samochodowym (o 8,8% w masie oraz o 13,7% w pracy przewozowej). Wyniki te przełożyły się na dalszy wzrost udziałów transportu drogowego kosztem udziału kolei w lądowym rynku transportowym. W ujęciu masy towarowej, kolej straciła -0,2 p.p. udziału w rynku r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej o -1,0 p.p. r/r.⁷¹

⁶⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

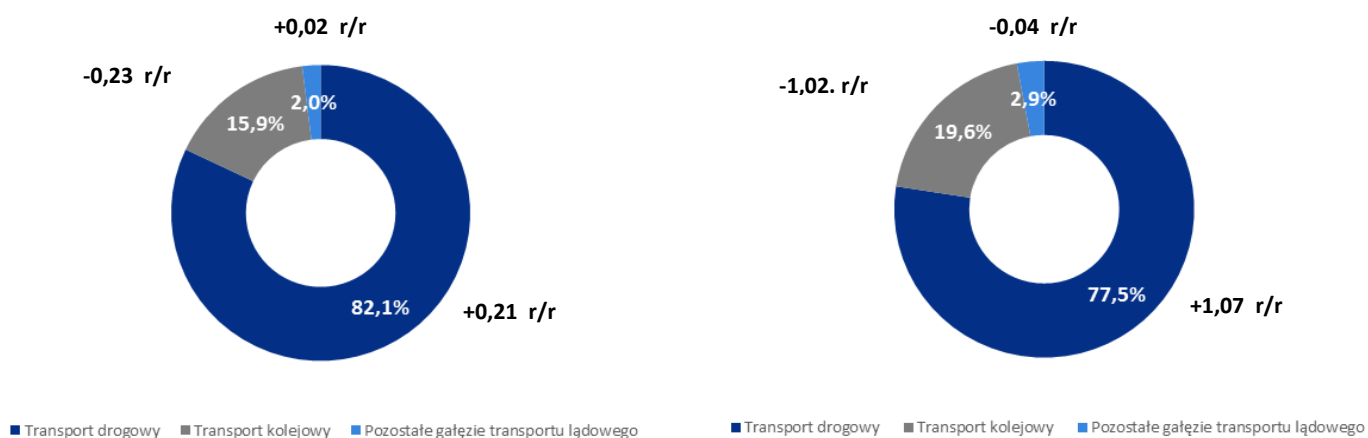
⁶⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za I kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie II i III kwartału 2022 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁶⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁷⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

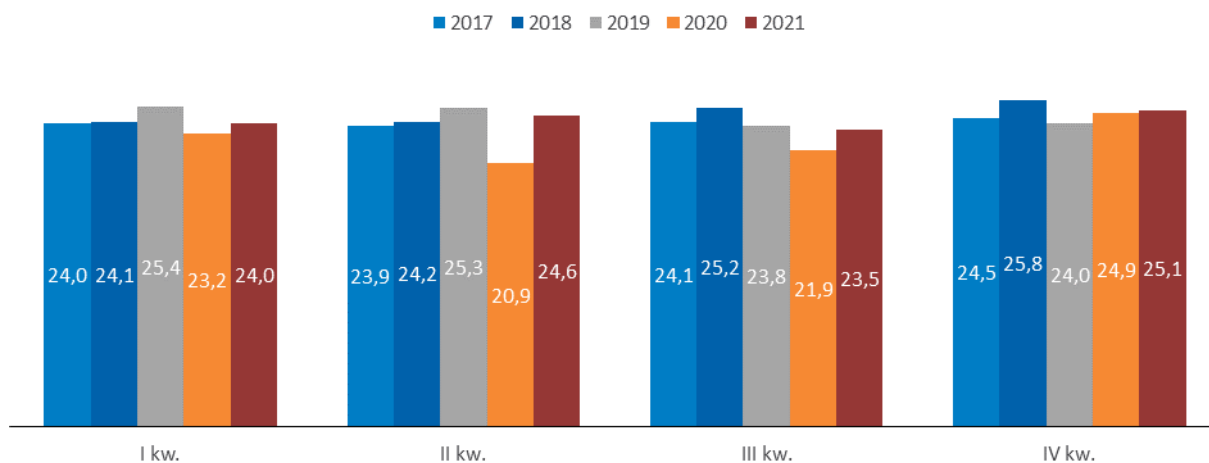
⁷¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

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



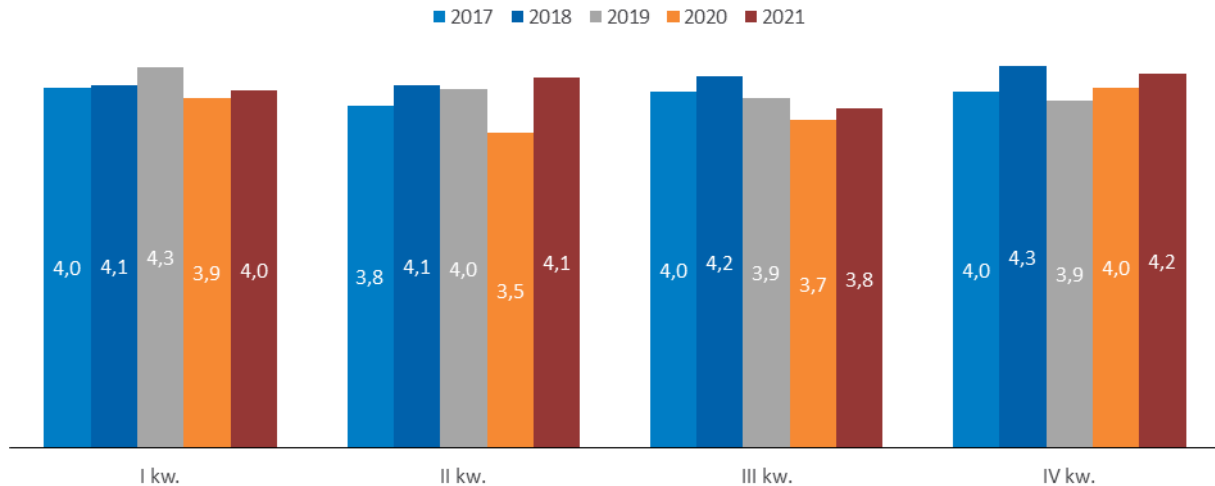
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2017-2021 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2017-2021 (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 Czechach

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 126 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁷²

W I kwartale 2022 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 1,8 mln ton ładunków (-13,8% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,2 mld tkm (-18,7% r/r).⁷³ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmalała w tym okresie do 126,2 km (-5,7% r/r) głównie z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów.⁷⁴ Zanotowano głównie zmniejszenie wolumenu przewiezionych ładunków w zakresie przewozów paliw płynnych (-47,3% r/r do 0,2 mln ton) oraz paliw stałych - w tym węgla kamiennego (-13,3% r/r do poziomu 0,6 mln ton) oraz w mniejszym stopniu kruszyw i materiałów budowlanych oraz pozostałych ładunków. W analizowanym okresie przewozy intermodalne nadal wykazywały dodatnią dynamikę wzrostu (+7,5% r/r do 0,4 mln ton). Odnotowano również wzrost przewozów produktów chemicznych (+10,7% r/r) oraz metali i rudy (+6,1% r/r).⁷⁵

Zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury jakościowej przewozów (a w rezultacie podniesienia ich rentowności i efektywności) oraz czynników ekonomicznych odzwierciedlających dalsze skutki pandemii oraz skutki napiętej sytuacji geopolitycznej z uwagi na konflikt zbrojny w Ukrainie.

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto w I kwartale 2022 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International na czeskim rynku zmniejszył się o -1,5 p.p. r/r do poziomu 5,4%.⁷⁶ Spółka nadal utrzymuje jednak stabilną pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁷⁷

⁷² SŽDC (stan na 20.12.2021 r.)

⁷³ statystyka własna PKP CARGO International

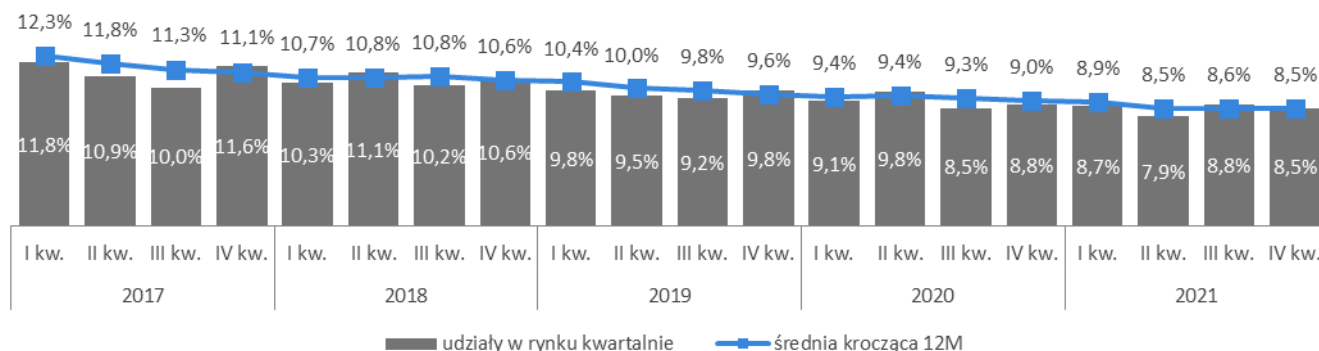
⁷⁴ statystyka własna PKP CARGO International

⁷⁵ statystyka własna PKP CARGO International

⁷⁶ SŽDC

⁷⁷ SŽDC

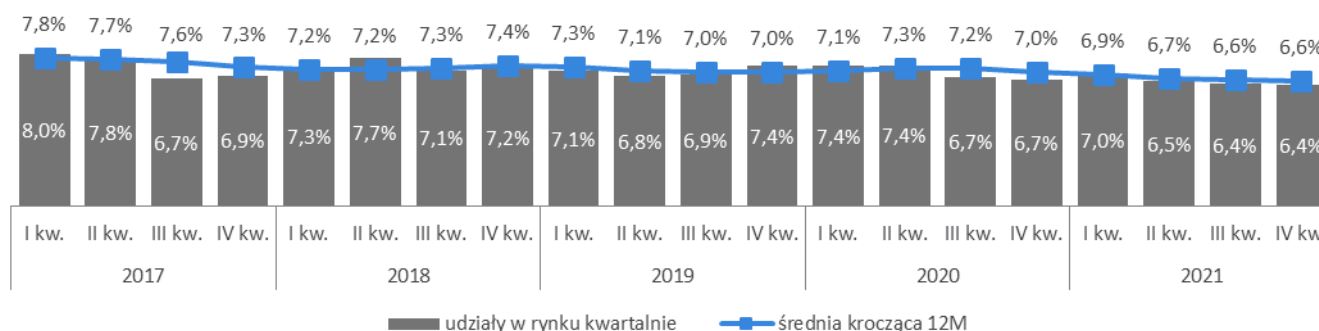
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2017-2021*



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

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

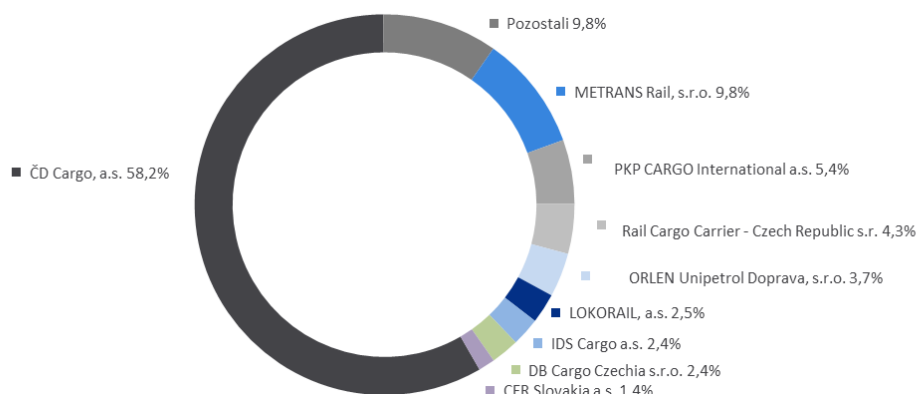
Rysunek 18 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2017-2021*



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

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

Rysunek 19 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2022 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I kwartale 2022 r. spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, a jej udział rynkowy uległ dynamicznemu wzrostowi r/r i wyniósł 58,2% (+2,7 p.p. r/r).⁷⁸ Wzrost udziałów rynkowych r/r odnotował również Metrans Rail (+0,5 p.p. r/r do 9,8%), który wzmocnił tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach oraz LOKORAIL a.s. (+0,5 p.p. r/r do 2,5%) i DB Cargo Czechia s.r.o. (+0,4 p.p. r/r do 2,4%).⁷⁹ W zestawieniu pojawił się też operator kolejowy, który w 2021 r. nie był wyszczególniany tj.: CER Slovakia a.s. (z udziałem 1,4%).

W I kwartale 2022 r. odnotowano niższe udziały rynkowe spółki PKP CARGO International (-1,5 p.p. r/r do 5,4%), ORLEN Unipetrol Doprava (-1,5 p.p. r/r do poziomu 3,7%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (-0,7 p.p. r/r do 4,3%) oraz IDS Cargo (-0,5 p.p. r/r do 2,4%). Minimalne zmniejszenie udziału rynkowego osiągnęli też drobni operatorzy kolejowi, którzy nie przekroczyli prognozy rynkowej i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (-0,2 p.p. r/r do 9,8%).⁸⁰

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I kwartale 2022 r. nie wyszczególnia PKP CARGO S.A. W tym czasie zwiększyły się r/r realizowane przez PKP CARGO S.A. przewozy: rudy ze Wschodu oraz z polskich portów przez Polskę do Czech, eksport żużla z Czech do Polski, jak również przewozy intermodalne tranzytem przez Czechy w relacjach Polska-Włochy. Nastąpił też wzrost przewozów innych artykułów chemicznych (tranzyt butadienu z Austrii do Polski i kwasu siarkowego na Słowację). Zanotowano jednocześnie zwiększone przewozy węgla kamiennego w imporcie z Czech do Wałbrzycha i Zdziesszowic, importu topnika wapniowego z Polski oraz przewozy metali przez polskie porty do Czech. Jednocześnie w I kwartale 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano spadek przewozów drewna i papieru tranzytem przez Czechy oraz przewozów tranzytowych automotive między Polską a Włochami.⁸¹

4.2.5. Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I kwartał 2021 r. i I kwartał 2022 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. (dawniej 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, Węglkokoks, Enea, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN.

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2022 r. i I kwartał 2021 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2022	I kw. 2021	Zmiana		I kw. 2022	I kw. 2021
	(mln tkm) ⁸²		I kw. 2022 / I kw. 2021	%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	2 821	2 395	426	17,8%	43%	41%
z czego węgiel kamienny	2 375	1 924	452	23,5%	36%	33%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 167	847	320	37,7%	18%	14%
Metale i rudy ³	525	546	-21	-3,9%	8%	9%
Produkty chemiczne ⁴	545	542	3	0,5%	8%	9%
Paliwa płynne ⁵	179	160	19	11,9%	3%	3%
Drewno i plody rolne ⁶	204	229	-25	-10,8%	3%	4%
Przewozy intermodalne	1 003	1 066	-63	-5,9%	15%	18%
Pozostałe ⁷	106	116	-10	-8,3%	2%	2%
Razem	6 550	5 901	648	11,0%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

⁷⁸ SŽDC

⁷⁹ SŽDC

⁸⁰ SŽDC

⁸¹ statystyka własna PKP CARGO S.A.

⁸² W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2022 r. i I kwartał 2021 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2022	I kw. 2021	Zmiana		I kw. 2022	I kw. 2021
	(mln ton)		I kw. 2022 / I kw. 2021	%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	14,16	12,73	1,43	11,3%	55%	55%
z czego węgiel kamienny	12,75	11,12	1,63	14,7%	49%	48%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4,59	3,34	1,25	37,3%	18%	14%
Metale i rudy ³	1,68	1,72	-0,05	-2,7%	6%	7%
Produkty chemiczne ⁴	1,57	1,61	-0,04	-2,7%	6%	7%
Paliwa płynne ⁵	0,51	0,47	0,04	8,3%	2%	2%
Drewno i płody rolne ⁶	0,68	0,65	0,03	5,1%	3%	3%
Przewozy intermodalne	2,37	2,33	0,04	1,8%	9%	10%
Pozostałe ⁷	0,37	0,45	-0,08	-17,2%	1%	2%
Razem	25,93	23,31	2,63	11,3%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

W I kwartale 2022 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 253 km (niewielki spadek odległości r/r [-0,6 km]).

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2022 r. i I kwartał 2021 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2022	I kw. 2021	Zmiana	
	(km)		I kw. 2022 / I kw. 2021	%
Paliwa stałe ¹	199	188	11	5,9%
z czego węgiel kamienny	186	173	13	7,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	254	254	1	0,3%
Metale i rudy ³	313	316	-4	-1,2%
Produkty chemiczne ⁴	348	337	11	3,3%
Paliwa płynne ⁵	348	336	11	3,4%
Drewno i płody rolne ⁶	299	352	-53	-15,2%
Przewozy intermodalne	423	458	-35	-7,6%
Pozostałe ⁷	284	257	27	10,6%
Razem	253	253	-1	-0,3%

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 I kwartale 2022 r.:



- wzrost przewozów węgla spowodowany uzupełnieniem obowiązkowych rezerw zgromadzonych w magazynach poszczególnych elektrowni;
- wzrost importu węgla przez granicę wschodnią przed zapowiadającym embargiem na węgiel z Rosji;
- wzrost eksportu węgla do Ukrainy;
- spadek przewozów koksu w komunikacji krajowej i międzynarodowej;
- spadek przewozów węgla produkowanego w OKD;
- spadek średniej odległości przewozu węgla - PKP CARGO INTERNATIONAL



KRUSZYWA I
MATERIAŁY
BUDOWLANE

- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane łagodną zimą umożliwiającą transport kruszyw w celu uzupełniania magazynów i kontynuacji budów A1, S7, S5, S19 i innych inwestycji drogowych oraz modernizacji szlaków kolejowych E59, E75 oraz stacji kolejowych (m.in. Warszawa Zachodnia).



METALE
I RUDY

- zmiana kierunków dostaw rudy metali do hut w Polsce (z importu z Ukrainy na import przez porty morskie);
- spadek przewozów metali spowodowany niższą produkcją stali oraz wstrzymaniem produkcji na terenach objętych działaniami wojennymi w Ukrainie;
- wzrost przewozów rud metali w tranzycie do Czech;



PRODUKTY
CHEMICZNE

- wzrost przewozów węglowodorów przez granicę wschodnią (wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny u odbiorców).
- spadek przewozów nawozów sztucznych, w komunikacji krajowej, w eksporcie przez porty morskie w związku z wstrzymaniem eksportu nawozów na Ukrainę oraz spadkiem popytu ze względu na wysokie ceny nawozów;



PRZEWOZY
INTERMODALNE

- kontynuacja przewozów naczep w ramach połączeń operatorskich do Duisburga oraz z Litwy do Holandii;
- kontynuacja przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku do Niemiec, Czech, Węgier i Włoch, przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości przewozów ze względu na lockdown w Chinach, Chiński Nowy Rok oraz działania wojenne w Ukrainie;
- zmniejszenie liczby pociągów z i do portów ze względu na prace modernizacyjne prowadzone w Trójmieście ograniczające przepustowość szlaków kolejowych i wydłużające czas przejazdu;
- zmniejszenie przewozów z portów ze względu na utrzymanie wysokich stawek frachtu morskiego i coraz bardziej atrakcyjną ofertą innych przewoźników;
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej, utrata przewozów z portu Koper na rzecz innego przewoźnika (PKP CARGO INTERNATIONAL).



PALIWA
PŁYNNE

- wzrost przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta (wzrost zleceń ze względu na zwiększony popyt na paliwa);
- wzrost przewozów paliw w eksporcie do Ukrainy;
- wzrost importu paliw z Litwy;
- spadek przewozów realizowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL ze Słowacji do Polski (ograniczenia w produkcji paliw w rafinerii-Slovnaft).



DREWNO I
PŁODY ROLNE

- wzrost przewozów drewna przez porty morskie, zmiana kierunku dostaw drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru) zamiast import z Białorusi – import z portów;
- spadek średniej odległości przewozu dla największych odbiorców (producentów papieru) spowodowany zmianą struktury relacji przewozowych – zwiększony udział przewozów krajowych oraz z portów morskich, brak przewozów drewna z Czech do portów.



- spadek średniej odległości krajowych przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych;
- spadek przewozów siarczku arsenu z Białorusi;
- spadek importu gliny i soli z Ukrainy;
- spadek przewozów samochodów w eksporcie;
- wzrost przewozu papieru w eksporcie.

4.3. Pozostałe usługi

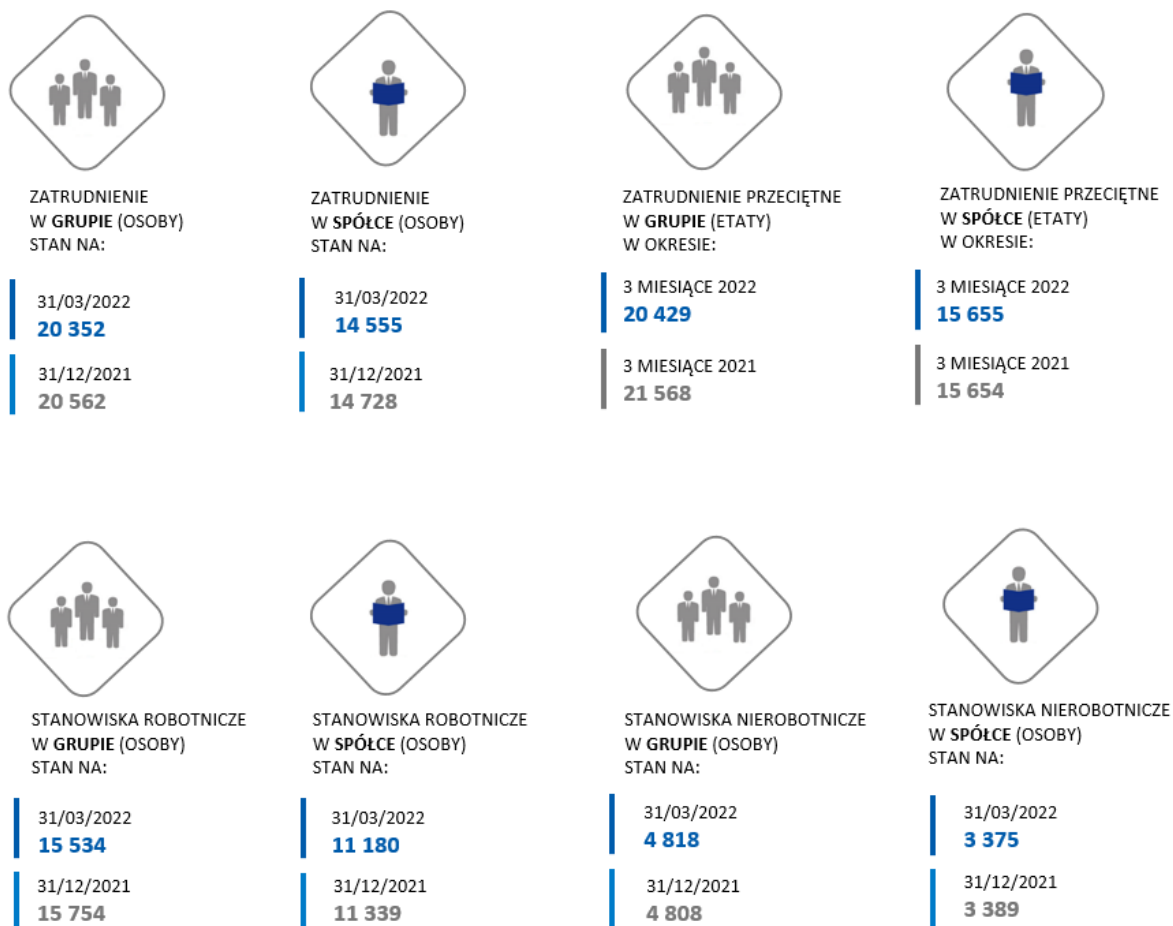
Grupa PKP CARGO prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki Dominującej analizuje dane finansowe w układzie jaki został zaprezentowany w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami i modernizacją taboru, utrzymaniem infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne. Z punktu widzenia działalności Grupy PKP CARGO nie są one istotne i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.



4.4. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 3 miesięcy 2022 roku oraz analogicznym okresie roku 2021. Od początku 2022 roku w Grupie PKP CARGO odnotowana spadek zatrudnienia o 210 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO o 173 osoby.

Rysunek 20 – Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO i w PKP CARGO S.A. w okresie 3 miesięcy 2022 roku oraz 2021 roku.



Źródło: opracowanie własne

4.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 222,2 mln zł, tj. więcej o 5,3% w stosunku do analogicznego okresu 2021 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 3 miesięcy 2022 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw oraz zakup wagonów - łącznie 204,6 mln zł (tj. 92,1% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 3,7 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz środków transportu na poziomie 2,9 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 1,3 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 9,7 mln zł, w tym: w obszarze najmu nieruchomości na poziomie 6,6 mln zł oraz na pozostałe prawa na poziomie 3,1 mln zł, głównie na najem samochodów.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 3 miesiące 2022 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2021 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2022	3 miesiące 2021	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	3,7	5,3	-1,6	-31,0%
Zakup lokomotyw	0,0	0,0	0,0	-
Modernizacja lokomotyw	12,2	73,0	-60,8	-83,3%
Zakup wagonów	74,7	20,1	54,6	272,2%
Modernizacja wagonów	0,0	0,0	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	2,4	0,9	1,5	166,1%
Teleinformatyzacja	1,3	5,5	-4,2	-75,5%
Pozostałe	0,5	0,0	0,5	6316,1%
Komponenty w remontach, w tym:	117,7	78,1	39,6	50,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	23,2	23,4	-0,2	-0,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	94,5	54,7	39,8	72,7%
Prawa do użytkowania aktywów*	9,7	28,1	-18,4	-65,5%
Razem	222,2	211,0	11,2	5,3%

*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 3 miesięcy 2022 rok nie obejmują zwiększeń w wysokości 5.0 mln wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń przeładunkowych.

Źródło: Opracowanie własne

4.6. Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ 2022

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

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

-Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące nad: Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi Centrali PKP CARGO S.A., Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A., Biurem Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.

- W dniach 27 stycznia oraz 01 lutego 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę Nr 11/VII/2022 oraz Uchwałę Nr 12/VII/2022 w sprawie przyjęcia zmian do Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania.

LUTY 2022

- W dniu 11 lutego 2022 r. PKP CARGO S.A. podpisała umowę z konsorcjum w składzie: Siemens Mobility Sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH na dostawę 5 fabrycznie nowych elektrycznych lokomotyw wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania. Harmonogram zakłada dostawę 5 lokomotyw w I kwartale 2023 roku. Wartość umowy nie przekroczy kwoty netto 139.125.093,48 zł. Umowa będzie obowiązywać od daty zawarcia do zakończenia okresu utrzymania ostatniej z dostarczanych lokomotyw.
- W dniu 28 lutego 2022 roku PKP CARGO S.A. otrzymało od Urzędu Patentowego decyzję o udzielenie prawa ochronnego na znak towarowo-graficzny PKP CARGO.

MARZEC 2022

- W dniu 1 marca 2022 r. Spółka zwróciła się do Związków Zawodowych działających w imieniu pracowników Zakładów i Centrali PKP CARGO S.A. („Związki Zawodowe”) z wnioskiem o przedłużenie prowadzonego dialogu społecznego co najmniej do czasu dokonania oceny wyników finansowych Spółki za 2021 rok i pierwszy kwartał 2022 roku, a tym samym o odroczenie ewentualnych decyzji w kwestii systemowej podwyżki wynagrodzeń. W związku z podtrzymaniem przez Związki Zawodowe postulatów wdrożenia podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022 roku, Strony w dniu 1 marca 2022 roku podpisały protokół kończący dialog społeczny. Z dniem 1 marca 2022 roku został wszczęty przez Związki Zawodowe spór zbiorowy.
- Na mocy Umowy Sprzedaży Udziałów z dnia 11 marca 2022 roku, nastąpiło zbycie przez PKP S.A. wszystkich posiadanych przez PKP S.A. 50 (słownie: pięćdziesięciu) udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, o wartości nominalnej wynoszącej 50,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2.500,00 zł – na rzecz PKP CARGO S.A. (jako Wspólnika spółki Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.), za łączną cenę odpowiadającą łącznej wartości nominalnej zbywanych udziałów, wynoszącą: 2.500,00 zł. W wyniku zawarcia powyższej Umowy, PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem (100%-owy udział) w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.”.
- W dniu 23 marca 2022 roku Nationale-Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie zawiadomiło o zmniejszeniu stanu posiadania akcji PKP CARGO S.A. o 2% głosów.

KWIECIEŃ 2022

- W dniu 12 kwietnia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż z końcem dnia 12 kwietnia 2022 r. upływa okres trzymiesięcznego oddelegowania Członka Rady Nadzorczej Spółki Pana Władysława Szczepkowskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 13 kwietnia 2022 roku powołano w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligę, powierzając mu funkcję Prezesa Zarządu ze skutkiem od dnia 13 kwietnia 2022 roku oraz Pana Zenona Kozendrę, powierzając mu funkcję Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. na kolejną kadencję.
- W dniu 22 kwietnia 2022 roku powołano w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Jacka Rutkowskiego, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Handlowych ze skutkiem od dnia 25 kwietnia 2022 roku oraz Pana Macieja Jankiewicza, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych ze skutkiem od dnia 25 kwietnia 2022 roku.

MAJ 2022

- W dniu 24 maja 2022 r., w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego toczącego się pomiędzy Spółką a Organizacjami Związkowymi został podpisany protokół, który zakłada przyznanie pracownikom Spółki podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 roku. Szacowany przez Spółkę koszt podwyżek wyniesie ok. 94 mln złotych. Podpisanie przez Strony protokołu zawieszają mediacje w sporze zbiorowym do listopada 2022 r.

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.1.1. Wybrane dane finansowe Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A.

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN ⁸³		w mln EUR	
	3 miesiące 2022	3 miesiące 2021	3 miesiące 2022	3 miesiące 2021
			4,6472	4,5721
Przychody z działalności operacyjnej	1 180,7	1 010,9	254,1	221,1
Zysk / strata na działalności operacyjnej	(31,5)	(71,0)	(6,8)	(15,5)
Zysk / strata przed opodatkowaniem	(55,5)	(85,2)	(11,9)	(18,6)
Zysk / strata netto	(47,6)	(71,3)	(10,2)	(15,6)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	(31,5)	(62,6)	(6,8)	(13,7)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	(1,06)	(1,59)	(0,23)	(0,35)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	(1,06)	(1,59)	(0,23)	(0,35)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	37,6	57,8	8,1	12,6
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(230,7)	(161,8)	(49,6)	(35,4)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	49,1	(78,5)	10,5	(17,2)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(144,0)	(182,5)	(31,0)	(39,9)
	31/03/2022	31/12/2021	31/03/2022	31/12/2021
			4,6525	4,5994
Aktywa trwałe	6 492,2	6 458,7	1 395,4	1 404,3
Aktywa obrotowe	1 061,1	1 139,0	228,1	247,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,2	15,7	1,1	3,4
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	481,3	486,9
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 009,1	3 040,6	646,7	661,1
Zobowiązania długoterminowe	2 725,8	2 833,8	585,9	616,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 823,6	1 739,0	392,0	378,1

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2022 roku sporządzone według MSSF UE.

⁸³ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁸⁴		w mln EUR	
	3 miesiące 2022	3 miesiące 2021	3 miesiące 2022	3 miesiące 2021
			4,6472	4,5721
Przychody z działalności operacyjnej	882,7	731,9	189,9	160,1
Zysk / strata na działalności operacyjnej	(33,2)	(77,3)	(7,1)	(16,9)
Zysk / strata przed opodatkowaniem	(55,0)	(89,7)	(11,8)	(19,6)
Zysk / strata netto	(46,2)	(74,0)	(9,9)	(16,2)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	(51,4)	(77,1)	(11,1)	(16,9)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	(1,03)	(1,65)	(0,22)	(0,36)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	(1,03)	(1,65)	(0,22)	(0,36)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	26,3	23,0	5,6	5,0
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(216,6)	(153,2)	(46,6)	(33,5)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	84,5	(19,0)	18,2	(4,2)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(105,8)	(149,2)	(22,8)	(32,6)
	31/03/2022	31/12/2021	31/03/2022	31/12/2021
			4,6525	4,5994
Aktywa trwałe	6 062,2	6 031,2	1 303,0	1 311,3
Aktywa obrotowe	638,3	681,3	137,2	148,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,0	14,9	1,1	3,2
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	481,3	486,9
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 761,3	2 812,7	593,5	611,5
Zobowiązania długoterminowe	2 339,5	2 442,9	502,9	531,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 604,7	1 471,8	344,9	320,0

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2022 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2022 roku

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2022 – 4,6525 PLN/EUR, 31.12.2021 – 4,5994 PLN/EUR
- średni kurs w okresie obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2022 - 4,6472 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2021 - 4,5721 PLN/EUR.

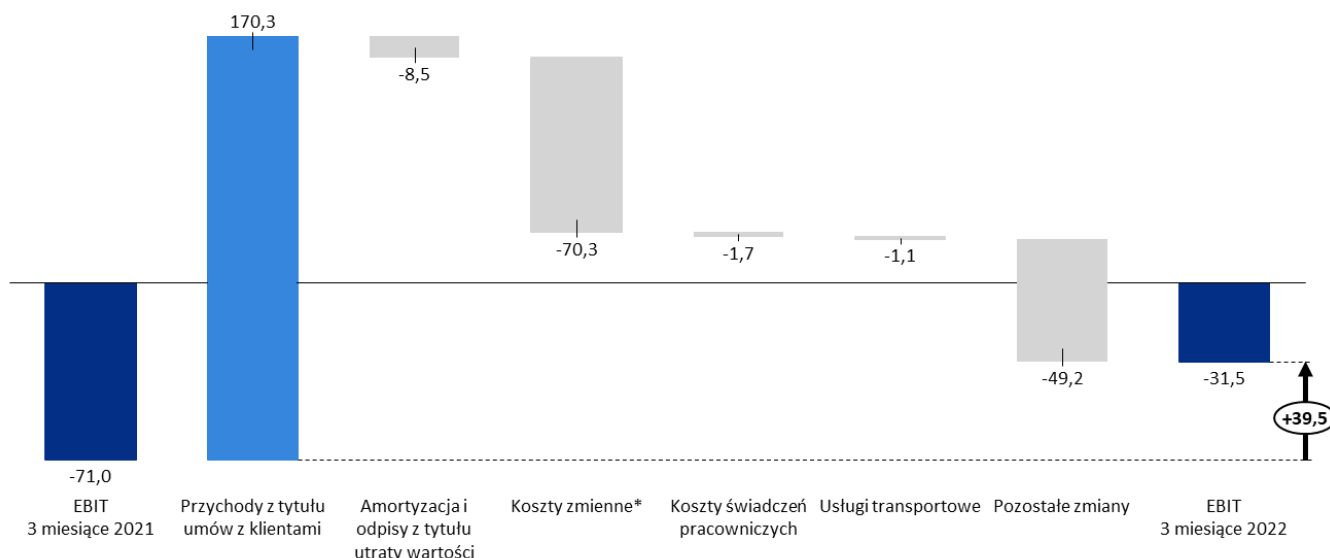
⁸⁴ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2022 r. wynik EBIT wyniósł -31,5 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. o 39,5 mln zł.

Rysunek 21 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2021 r. zostały opisane poniżej:

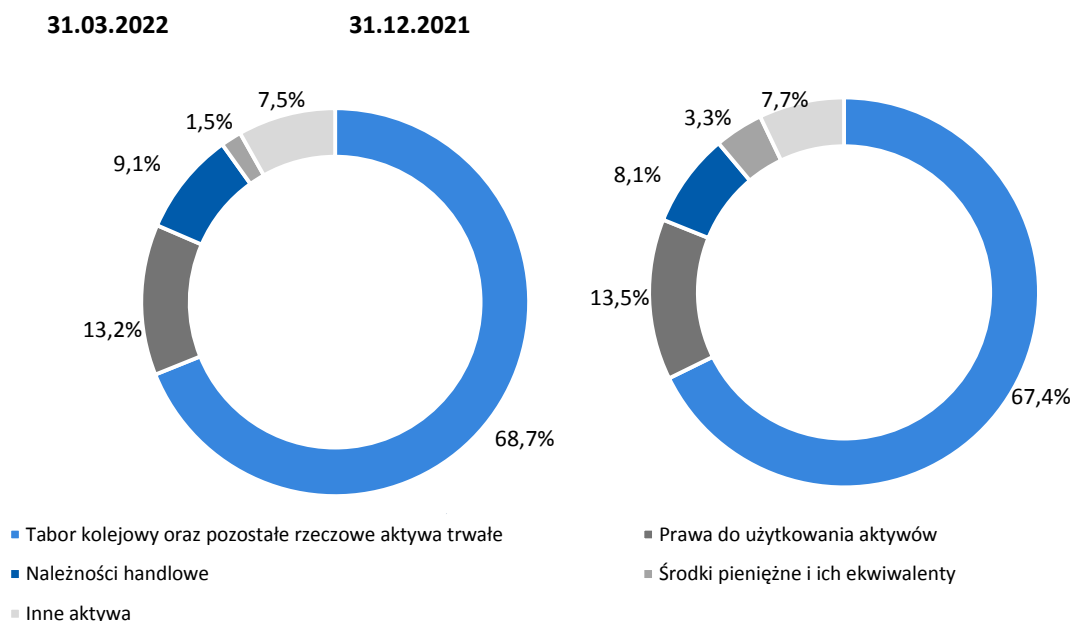
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. z usług bocznicowych oraz trakcyjnych) było bezpośrednim efektem wzrostu wolumenu przewozów (w tym masy towarowej o 11,3% i wykonanej pracy przewozowej o 11,0%). W analizowanym okresie odnotowano wzrost stawek przewozowych.
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem wyższych nakładów inwestycyjnych (w tym inwestycji taborowych) w 2022 r.;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 28,4% powiązany ze wzrostem hurtowych cen energii i światowych cen paliw wraz ze wzrostem skali realizowanych przewozów;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 49,2 mln zł, na skutek m.in. ze wzrostu czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości oraz taboru, wzrostu kosztów usług rekultywacyjnych oraz wzrostu wartości sprzedanych materiałów;

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

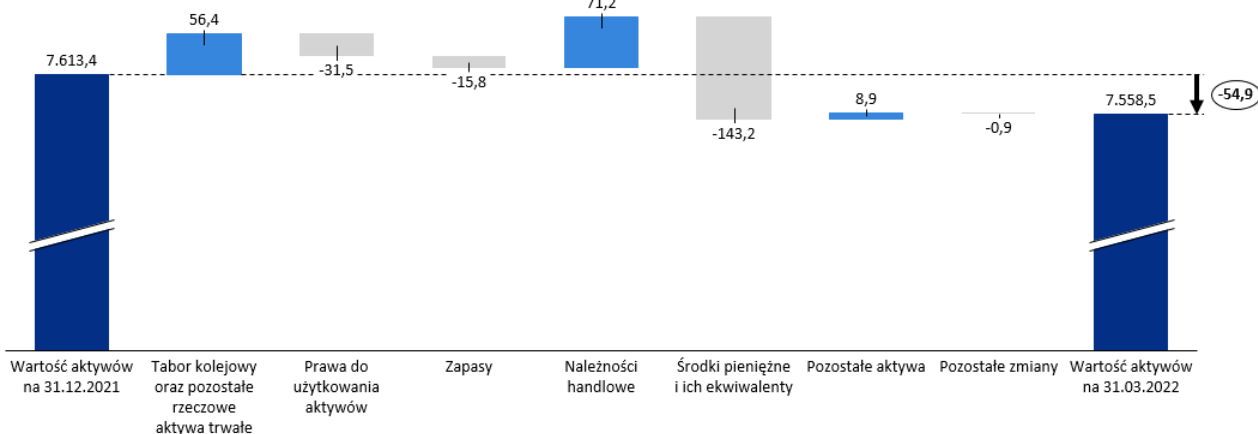
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31.03.2022 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 68,7% sumy aktywów wobec 67,4% na dzień 31.12.2021 r.

Rysunek 22 Struktura aktywów – stan na 31.03.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.03.2022 r. w porównaniu do dnia 31.12.2021 r. zostały opisane poniżej:

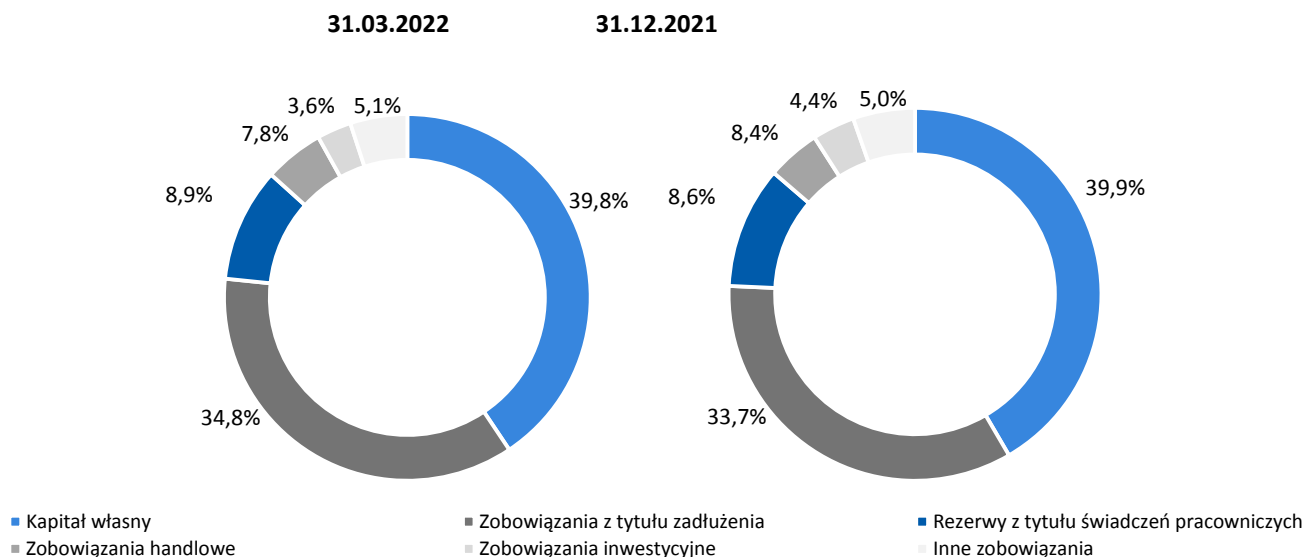
- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych jako rezultat dokonanych inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy), których wartość w analizowanym okresie była wyższa od amortyzacji;

- spadek praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższej amortyzacji nad nakładami inwestycyjnymi (mała skala nabycia nowych praw do użytkowania aktywów, przy równoczesnej postępującej amortyzacji dotychczas wykorzystywanych);
- wzrost należności handlowych, głównie na skutek zwiększenia przychodów z tytułu umów z klientami w marcu 2022 r. w porównaniu do grudnia 2021 r.;
- spadek wartości środków pieniężnych o 143,2 mln zł, będący wypadkową m.in. wydatków poniesionych z tytułu nabycia aktywów trwałych w wysokości 258,1 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingów wraz z odsetkami w kwocie 138,6 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 37,6 mln zł oraz zaciągniętych kredytach w wysokości 163,5 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie na skutek wzrostu aktywów powiązanych z kosztami rozliczanymi w czasie o 13,5 mln zł (m.in. przedpłaty na zakup energii elektrycznej, wykup pracowniczych świadczeń przejazdowych).

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

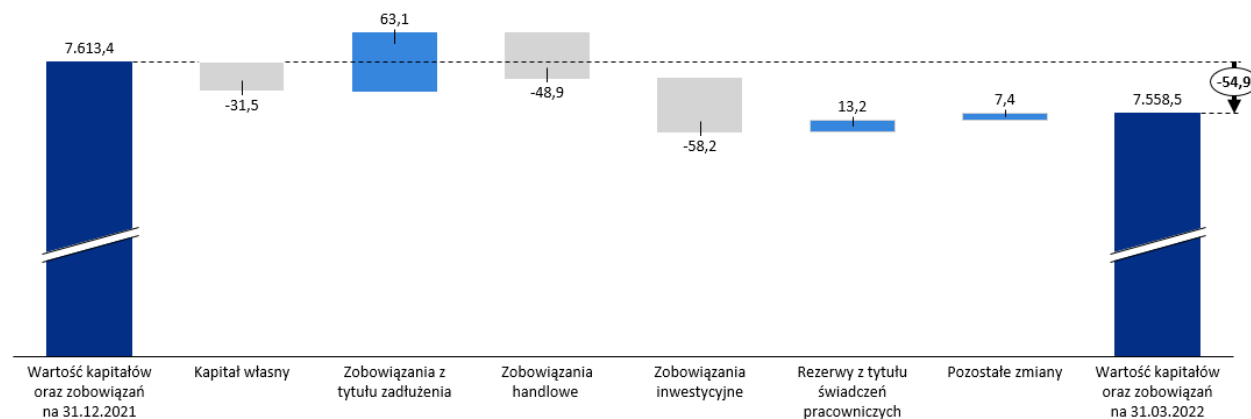
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 31.03.2022 r. odpowiadał za 39,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 39,9% na dzień 31.12.2021 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 33,7% na 31.12.2021 r.

Rysunek 24 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 25 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 3 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

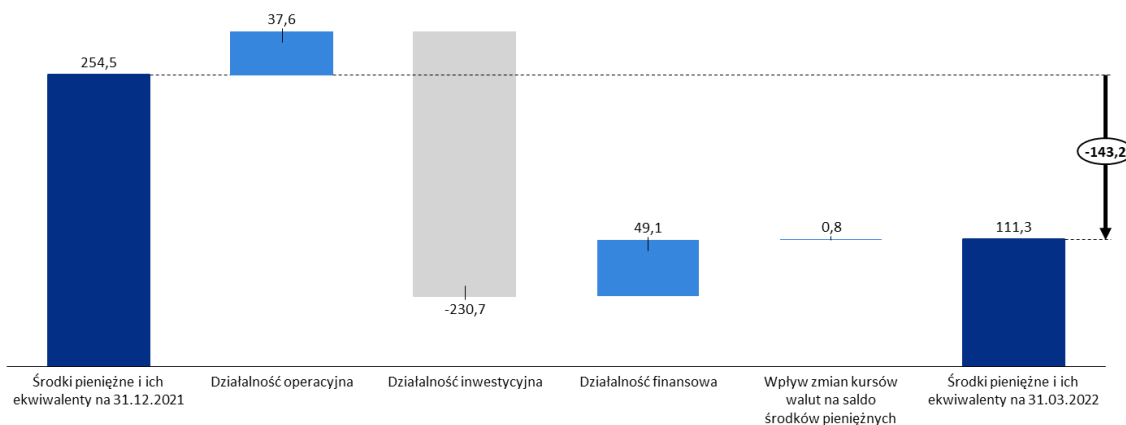
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.03.2022 r. w porównaniu do dnia 31.12.2021 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych głównie z uwagi na osiągnięcie przez Grupę PKP CARGO ujemnego wyniku finansowego (zmniejszenie wartości zysków zatrzymanych o 47,6 mln zł). Równoczesny spadek pozostałych składników kapitału własnego w wysokości 4,5 mln zł (zmiany wyceny instrumentów finansowych w ramach rachunkowości zabezpieczeń). Odnotowano również wzrost dodatnich różnic kursowych z tytułu przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych o 20,6 mln zł
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia odzwierciedla zaciągnięcie nowych zobowiązań kredytowych oraz leasingowych w wysokości 163,9 mln zł oraz modyfikację istniejących umów leasingowych w wysokości 9,3 mln zł, przy jednoczesnej spłacie kredytów i leasingów wraz z odsetkami w kwocie 138,6 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w Nocie 4.1 SSF;
- spadek zobowiązań handlowych wynika z aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- spadek wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikający głównie ze zmniejszenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego o 32,3 mln zł oraz nieruchomości o 14,7 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na skutek wzrostu rezerwy urlopowej dla pracowników o 11,1 mln zł, zmniejszenia rezerw na odprawy emerytalne i rentowe oraz dot. nagród jubileuszowych łącznie o 4,2 mln zł;

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.03.2022 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2021 r. spadła o 143,2 mln zł.

Rysunek 26 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 55,5 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 183,9 mln zł oraz ujemnych przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 108,7 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były wypadkową poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 258,1 mln zł (w tym inwestycje taborowe), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 27,2 mln zł na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 138,6 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 163,5 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 25,1 mln zł.

5.1.3. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r.

Wyszczególnienie	3 miesiące 2022	3 miesiące 2021	Zmiana	
			2022 - 2021	Tempo zmian 2022/2021
Marża EBITDA ¹	12,9%	10,3%	2,6	25,0%
Marża zysku netto ²	-4,0%	-7,1%	3,0	-
ROA ³	-2,7%	-2,4%	-0,3	-
ROE ⁴	-6,7%	-6,0%	-0,7	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	213,7	211,0	2,7	1,3%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 516,0	1 448,0	68,0	4,7%
Średni czas pracy lokomotyw (godz. dziennie) ⁷	14,3	14,6	-0,3	-2,1%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	320,6	273,6	47,0	17,2%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczona jako ilorzyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczona jako ilorzyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako ilorzyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
4. Obliczony jako ilorzyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. Obliczona jako ilorzyniku 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 ilorzyniku bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako ilorzyniku pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako ilorzyniku 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.

- w okresie 3 miesięcy 2022 r. marża EBITDA uległa polepszeniu, głównie z uwagi istotny wzrost przychodów z działalności operacyjnej. Podobnie wpłynęło to na poprawę marży wyniku netto względem analogicznego okresu 2021 r., przy jednoczesnym osiągnięciu niższej straty netto. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale 5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO;
- pogorszenie wskaźników ROA i ROE wynika głównie ze spadku wyniku netto w analizowanym okresie;
- poprawienie się średniodobowego przebiegu lokomotyw oraz jednoczesny wzrost średniego tonażu brutto na lokomotywę spowodowane jest efektem optymalizacji procesu przewozowego.
- odnotowany lekki spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie - przyczyną tego zjawiska jest realizacja procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych z równoczesnym wzrostem ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennych przewozach;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego odzwierciedla efekt zwiększenia pracy przewozowej o 11,0% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia w etatach o 5,3% r/r.

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

Sytuacja związana z wojną w Ukrainie

- Wojna w Ukrainie i jej społeczno-ekonomiczne konsekwencje są istotnymi czynnikami ryzyka dla wyników operacyjnych oraz finansowych Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów. Na chwilę obecną Grupa nie identyfikuje istotnych zagrożeń dla działalności operacyjnej. Biorąc pod uwagę dotychczasową strukturę przewozów oraz zakres działalności spółek z Grupy PKP CARGO, bezpośrednią konsekwencją konfliktu zbrojnego w Ukrainie może być utrata niewielkiej części przychodów z usług przewozowych. Jednocześnie docelowo możliwe jest przekierowanie przynajmniej części strumienia utraconych ładunków na alternatywne relacje (m.in. substytucja węgla kamiennego importowanego drogą lądową z Rosji na rzecz importu przez krajowe porty morskie z Australii czy Kolumbii). Dodatkowo, wojna w Ukrainie i potencjalne zaostreżenie sankcji mogą mieć negatywny wpływ na przychody operacyjne spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO, zwłaszcza tych wyspecjalizowanych w obsłudze terminali na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w relacjach ze wschodniej Europy. Ponadto Grupa PKP CARGO zaangażowała się w działania w pomoc humanitarną uczestnicząc m.in. w przeładunku ładunku zawierającego pomoc humanitarną.
- Pojawia się coraz więcej sygnałów świadczących o zaburzeniu łańcuchów dostaw, a także zmiany podejścia dostawców wobec wysokiego poziomu niepewności, co do dalszego rozwoju sytuacji. Skutkami tych wydarzeń są przede wszystkim:
 - duże ograniczenia w dostępności materiałów kupowanych bezpośrednio z Rosji i Ukrainy lub bazujących na imporcie surowców i komponentów z tych krajów (w tym łożyska, komponenty do zestawów kołowych- osie, koła monoblokowe);
 - wzrost cen i ograniczenia dostępności wyrobów stalowych i hutniczych- blachy, kształtowników;
 - wzrost cen materiałów - niejednokrotnie o kilkadziesiąt %, w niektórych przypadkach wzrosty przekraczają nawet 100%;
 - zmniejszona liczba podpisywanych kontraktów na dłuższe okresy po stałych cenach;
 - presja na skracanie okresu kredytu kupieckiego – terminów płatności, wynikająca z większej niepewności rynkowej;
 - próby wycofywania się kontrahentów z realizacji zawartych umów – w sytuacji znacznego wzrostu kosztów produkcji;
 - problemy logistyczne – ograniczenie zasobów ludzkich w sektorze transportowym, który w dużym stopniu bazuje na pracownikach z Ukrainy oraz innych krajów bloku wschodniego.
- Wojna w Ukrainie to także dalszy wzrost cen surowców energetycznych, paliw i wyrobów. Proces ten był już zauważalny w ubiegłym roku. W przypadku stali zauważalny jest brak wpływających ofert związanych z przewozem tego surowca ze względu na jego brak na rynku (Ukraina jest jednym z głównych dostawców). Podobny problem pojawia się w branży nawozowej np.: ceny środków do niszczenia roślinności wzrosły czterokrotnie w porównaniu do zeszłego roku. Dynamicznie zmieniająca się cena paliwa stanowić może znaczący wpływ na wyniki finansowe w kolejnych kwartałach.
- Grupa PKP CARGO zintensyfikowała działania w celu poszukiwania nowych źródeł dostaw z/do Polski.

Zmiany otoczenia regulacyjnego

- W dniu 4 kwietnia 2022 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał ustawę z dnia 9 lutego 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw. Nowelizowane przepisy wejdą w życie w dniu 13 października. Przedmiotowa ustawa ma na celu wprowadzenie do polskiego prawa regulacji prawa holdingowego, rozszerzenia i przyznania nowych kompetencji radom nadzorczym oraz uzupełnienia dotychczasowych regulacji w zakresie praw i obowiązków przyznanych członkom organów spółek. W związku z powyższym niezbędne będzie wprowadzenie odpowiednich zmian w stosownych regulacjach wewnętrznych PKP CARGO S.A.
- W dniu 14 kwietnia 2022 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał ustawę z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego, która zakazuje importu i tranzytu przez terytorium RP węgla oraz koksu pochodzących z terytorium Federacji Rosyjskiej albo Białorusi. Przepisy te upoważniają także Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji do wydawania decyzji znaczącego ograniczenia relacji gospodarczych ze wskazanymi podmiotami prowadzącymi działalność w Polsce i mogą one potencjalnie wpłynąć na przyszłe przychody PKP CARGO S.A.

Rynek przewozów intermodalnych

- Rynek usług przewozów intermodalnych w dalszym ciągu charakteryzuje się dużym zainteresowaniem kontrahentów. Wszelkie przewidywania wskazują, że stanie się on w przyszłości główną siłą napędową w miejsce przewozów węgla, które powinny stopniowo ulegać zmniejszeniu.
- W ciągu ostatniego kwartału Grupa PKP CARGO realizowała dotychczasową politykę handlową obejmującą głównie transporty intermodalne z Portu Gdańsk (DCT), przewozy na Nowym Jedwabnym Szlaku, obsługę połączenia Gliwice – Piacenza. Przewozy intermodalne w relacji porty morskie - terminale śródlądowe były zakłócone w związku z remontami infrastruktury w rejonie Gdańska i Gdyni oraz utrzymaniem wysokich stawek frachtu morskiego. Również trwające prace remontowe infrastruktury na korytarzu Wschód- Zachód wpływają na ograniczenia w przepustowości i mogą długofalowo przekładać się na spadek przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku.
- Dodatkowo pojawiły się zarówno ryzyka i utraty przychodów z dotychczasowych kontraktów związane z inwazją rosyjską na Ukrainę, ale również potencjalne korzyści wynikające z ewakuacji towarów z Ukrainy i pomocy humanitarnej dla tego kraju. Pod koniec pierwszego kwartału trwały intensywne prace nad uruchomieniem dodatkowych potoków transportowych, jakie pojawiły się w związku ze zbrojnym konfliktem.
- Silna presja inflacyjna, dalszy wzrost kosztów energii będzie przekładać się na ilości przewiezionych ładunków w tym segmencie a tym samym na końcowy wynik finansowy.
- W obecnej chwili stawki kolejowe nie są konkurencyjne w porównaniu z drogowymi. Dodatkowo drastyczny wzrost ceny dla transportów rozproszonych (ponad 100%) a dla przesyłek min. 240 ton (o ok. 50-80%) w stosunku do poprzedniego roku oraz duży wzrost opłat za pobyty wagonów w dyspozycji będzie stanowić znaczący czynnik przy wyborze środka transportu.

Kursy walutowe i stopy procentowe

- Grupa PKP CARGO w I kwartale 2022 roku narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, 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. Dla kursu EUR/PLN występuje naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Występujące ewentualne nadwyżki wpływów w walucie EUR były m.in. zabezpieczone poprzez stosowanie przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym.

W I kwartale 2022r. została zastosowana rachunkowość zabezpieczeń dla umów kredytowych i umów leasingu w walucie EUR. Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem walutowym zostały przedstawione w Nocie Nr 6.2 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 r.

- W okresie 3 miesięcy 2022 roku Grupa PKP CARGO narażona była na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych wynikających ze zmian stóp procentowych, o które oparta jest część umów kredytowych i leasingowych. W zakresie zmiennych stóp w I kwartale 2022 r. były stosowane następujące stopy referencyjne WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M. Kontynuowana przez Radę Polityki Pieniężnej polityka podwyżek stóp procentowych, z uwagi na posiadane przez Grupę kredyty będzie wpływać na zwiększenie kosztów finansowych Grupy PKP CARGO.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych

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

Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK

- Realizowane na obszarze Sieci PKP przez Zarządcę inwestycje infrastrukturalne w I kwartale 2022 roku związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach Krajowego Programu Kolejowego (KPK), stanowiły jeden z istotnych czynników wpływających na działalność przewozową PKP CARGO S.A. Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane z kontynuacją modernizacji infrastruktury portowej w obrębie rejonów załadunkowych portów Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia oraz na odcinkach linii dojazdowych, co w konsekwencji utrudniało sprawne prowadzenie obsługi kluczowych bocznic. Oprócz rejonów portowych, szczególnie uciążliwymi utrudnieniami przewozowymi był objęty okręg górnego śląska z kontynuacją modernizacji

węzła Czechowice Dziedzice, Oświęcim, Trzebinia, linia nr 131 „węglówka”, kontynuacja przebudowy węzła warszawskiego, krakowskiego, łódzkiego, wrocławskiego, rejonu Lublina, Stargardu Szczecińskiego, Szamotuł. Poważne utrudnienia przewozowe były związane z pracami remontowymi w rejonach przejść granicznych: przejścia granicznego Zebrzydowice/Petrovice po stronie czeskiej oraz dojazd do przejścia granicznego w Zawidowie oraz kontynuacja zamknięć w rejonie Małaszewicz.

- W perspektywie kolejnego kwartału 2022 roku przewiduje się tendencję wzrostową poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych z powodu opóźnień i kumulacji kolejnych modernizacji do wykonania w końcowym etapie realizacji KPK.

Sytuacja związana z COVID-19

- Wprowadzone Ustawą Antykryzysową przepisy o zawieszeniu wykonywania na okres trwania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii okresowych badań lekarskich pracowników spowodowały, że koszty z tytułu profilaktycznych badań z zakresu medycyny pracy w I kwartale 2022 r. były znacząco niższe niż planowane. Przedłużający się stan epidemii spowodował jednak kumulację liczby pracowników, którzy po jego odwołaniu muszą w krótkim okresie czasu przystąpić do wykonania badań okresowych. Od 01.02.2021 r. wznowiono wykonywanie badań okresowych dla stanowisk kolejowych związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego nadal występują znaczne opóźnienia w ich wypełnieniu. W dniu 12 kwietnia br. PKP CARGO przekazało Dyrekcji OKMP zestawienie ilościowe pracowników Spółki, dla których upłynął termin ważności badań. Na dzień sporządzenia zestawienia było to ok. 8 tys. pracowników, którzy nie posiadali ważnych badań okresowych. Oznacza to, iż w najbliższych miesiącach nastąpi znaczny wzrost kosztów z tytułu profilaktycznych badań z zakresu medycyny pracy, obciążających okres, w którym zostaną rozliczone.
- W pierwszym kwartale 2022 roku spółki z Grupy PKP CARGO zanotowały spadek negatywnego wpływu pandemii na swoją działalność w poszczególnych grupach towarowych. Większość kontrahentów dostosowała już łańcuchy dostaw do sytuacji pandemicznej, co wpłynęło na ciągłość prowadzonej działalności operacyjnej. Pomimo stopniowej liberalizacji, a w konsekwencji zlikwidowanie obostrzeń związanych z COVID-19, Grupa nadal zauważa ryzyko związane z powrotem ograniczeń pandemicznych, a w konsekwencji następstwem utraty przychodów jak również zerwaniem łańcuchów dostaw.

Dialog społeczny

- W pierwszym kwartale 2022 roku odbyły się spotkania z udziałem przedstawicieli Zarządu PKP CARGO S.A. oraz Organizacji Związkowych będących, Sygnatariuszami ZUZP. Strona Społeczna w dniu 31 stycznia 2022 roku przekazała Zarządowi Spółki postulat wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022. Istotnym w I kwartale 2022 roku było spotkanie zrealizowane w dniu 1 marca 2022 roku, zakończone spisaniem *Protokołu kończącego dialog społeczny*. W trakcie spotkania Zarząd PKP CARGO S.A. zadeklarował wolę dotrzymania ustaleń wynikających z Porozumienia zawartego w dniu 27 sierpnia 2021 roku, jednak oświadczył, że mając na uwadze aktualną sytuację Spółki, nie może spełnić postulatów płacowych określonych przez Stronę Związkową w piśmie z dnia 31 stycznia 2022 roku. Ponadzakładowe Organizacje Związkowe będące Stroną ZUZP w PKP CARGO S.A. podtrzymały postulat wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022 roku. Wobec powyższego Strona uznała, że wyczerpały formułę dialogu społecznego. W Protokole z rokowań z dnia 23 marca 2022 roku - w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń – spółka PKP CARGO poinformowała, że aktualnie nie może podjąć wiążących decyzji w kwestii realizacji postulatu płacowego wysuniętego przez Stronę Związkową. Stanowisko to wynikało w głównej mierze z obecnych wyników PKP CARGO S.A. oraz sytuacji w otoczeniu Spółki. Strona Związkowa podtrzymała pierwotne żądanie oraz poinformowała, że Związki Zawodowe będące Stroną sporu zbiorowego, iż z dniem 23 marca 2022 roku przekształcają się w Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy, który w dniach od 28 marca do 8 kwietnia br. przeprowadził, zgodnie z „Ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych z dnia 23 maja 1991 roku” referendum strajkowe wśród pracowników Spółki, dotyczące przedmiotu sporu.
- Podczas spotkania w dniu 12 kwietnia 2022 r. Prezes Zarządu zaproponował kontynuowanie rokowań przy przyjęciu przez Strony założenia, że podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PKP CARGO S.A. będą wdrażane w 2 transzach. Z uwagi na brak konkretnych kwot wzrostu płac Strona Związkowa nie przyjęła przedstawionej propozycji, potwierdzając jednocześnie aktualność zgłoszonego postulatu. W związku z trwającym procesem wyłaniania składu Zarządu Spółki rozmowy wznowiono w dniu 13 kwietnia br. Powołany przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. nowy Prezes Zarządu potwierdził wolę Zarządu do dotrzymania Porozumienia z dnia 27 sierpnia 2021 r., zwracając się z wnioskiem o kontynuowanie rokowań w dniu 27 kwietnia br., co zostało zaakceptowane przez Stronę Związkową.

- W trakcie rokowań w dniu 27 kwietnia br. Prezes Zarządu zwrócił uwagę na niepewność warunków zewnętrznych, jak również perspektyw działalności Spółki, związanych głównie z trwającą od 2 lat pandemią i wojną na Ukrainie. Z tego względu wdrożenie podwyżek bez wcześniejszego pozyskania środków stanowiłoby zagrożenie dla stabilności finansowej Spółki, a tym samym stabilności zatrudnienia. Podkreślając wolę prowadzenia rokowań w dobrej wierze i w poczuciu odpowiedzialności za losy Spółki i jej pracowników, jak również deklarując podjęcie przez nowo powołany Zarząd wszelkich możliwych działań mających na celu poprawę warunków wynagradzania pracowników PKP CARGO S.A., zwrócił się do Strony Społecznej o kontynuowanie rozmów.
- Strona Związkowa podtrzymała żądanie podwyżki w wynagrodzeniu zasadniczym dla pracowników PKP CARGO S.A. wysunięte w dniu 1 marca 2022 r.
Z uwagi na brak możliwości osiągnięcia porozumienia Strony uznały, że spotkanie to kończy rokowania i w związku z tym podpisały protokół rozbieżności. Tym samym spór zbiorowy, zgodnie z przepisami prawa, przeszedł w etap mediacji. Zgodnie z ustaleniami Stron pierwsze spotkanie w ramach mediacji w toczącym się sporze odbędzie się w terminie zaproponowanym przez mediatora, jednak nie później niż do 16 maja 2022 r.
- Z uwagi na trudny do określenia czas zakończenia oraz efekt trwających negocjacji w chwili obecnej brak jest możliwości oszacowania stopnia ich wpływu na przyszłe wyniki finansowe Grupy PKP CARGO.

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

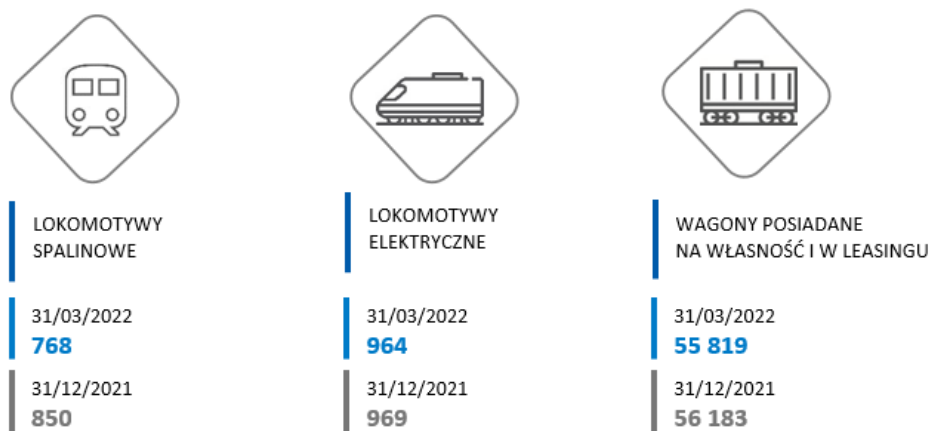
PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2022 rok.

5.4. Informacje o majątku produkcyjnym

5.4.1. Tabor

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

Rysunek 27 – Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31 marca 2022 r. oraz 31 grudnia 2021 r.



Źródło: opracowanie własne

5.4.2. Nieruchomości

Nieruchomości eksploatowane przez Grupę PKP CARGO odgrywają istotną rolę jako zaplecze utrzymaniowo-naprawcze i są użytkowane na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2022 roku.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2022 r. oraz 31.12.2021 r.

Wyszczególnienie	31/03/2022	31/12/2021	Zmiana 2021-2020
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 455	1 441	14
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	728 123	728 944	-822

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych, dzierżawionych i najmowanych od innych podmiotów) wynika z prowadzenia na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce Dominującej oraz podległych jej spółkach a także dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu działalności. W analizowanym okresie największy wpływ na zmniejszenie powierzchni budynków (budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów) wynikał z faktu, iż spółka PKP CARGO International a.s. wykonała rozbiórkę biurowca w miejscowości Karviná-Doly (o powierzchni 301m²) oraz zakończyła działalność operacyjną w elektrowni Hodonín (powierzchnia 435m²).

6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

- W dniu 4 kwietnia 2022 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał ustawę z dnia 9 lutego 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw. Ustawa oczekuje na publikację i wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. Przedmiotowa ustawa ma na celu wprowadzenie do polskiego prawa regulacji prawa holdingowego, rozszerzenia i przyznania nowych kompetencji radom nadzorczym oraz uzupełnienia dotychczasowych regulacji w zakresie praw i obowiązków przyznanych członkom organów spółek. W związku z powyższym niezbędne będzie wprowadzenie odpowiednich zmian w stosownych regulacjach wewnętrznych PKP CARGO S.A.
- W dniu 14 kwietnia Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał ustawę z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego, która zakazuje importu i tranzytu przez terytorium RP węgla oraz koksu pochodzących z terytorium Federacji Rosyjskiej albo Białorusi. Przepisy te mogą potencjalnie wpłynąć na zmniejszenie przychodów PKP CARGO S.A.
- Decyzjami z dnia 25 kwietnia 2022 roku Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wpisał na listę, o której mowa w art 2. ust 1 Ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 roku o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego, niektórych klientów naszej Spółki. Na ten moment Spółka nie jest w stanie dokładnie oszacować wartości przychodów utraconych w związku z wyżej wymienionymi decyzjami Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, ani określić czy i jacy kolejni klienci Spółki zostaną objęci analogicznymi decyzjami.

6.1. Wpływ konfliktu zbrojnego w Ukrainie na działalność Grupy PKP CARGO

- W związku z agresją zbrojną Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, trwa stały monitoring rozwoju sytuacji przewozowej na przejściach granicznych i jej wpływu na funkcjonowanie Spółki. Cały czas istnieje zagrożenie, że unieruchomione zostaną przewozy towarów na przejściach granicznych (całkowite ograniczenie przewozowe do/z Ukrainy) w związku z potencjalnym zagrożeniem związanym próbami operacji desantowych i ataków powietrznych rosyjskich sił zbrojnych na zachodzie Ukrainy oraz ataku zbrojnego z kierunku Białorusi. W związku z blokadą ukraińskich portów handlowych na Morzu Czarnym, Koleje Ukraińskie, ukraińscy spedytorzy i nadawcy, przesyłają zapytania ofertowe o możliwość

realizacji przewozów zbóż (z przeładunkiem lub w komunikacji przestawczej) z Ukrainy do Polski/tranzytem przez Polskę (z dalszym wywozem przez Gdańsk/Gdynię/Świnoujście) przez ukraińsko-polskie kolejowe przejścia graniczne. Oprócz przewozów, Koleje Ukrainie zainteresowane są również okresowym składowaniem zbóż w Polsce.

- Wprowadzane przez międzynarodowe lub krajowe organa ograniczenia wymiany towarowej związane z wojną w Ukrainie ograniczają też działalność terminali w rejonach przygranicznych. Potok ładunkowy towarów importowanych z Rosji lub transportowanych tranzytem przez Rosję, embarga wprowadzone na część towarów, utrudnienia i brak poczucia bezpieczeństwa transportu, spowodowały że I kwartale osiągnęliśmy niższy poziom zleceń a w kolejnych miesiącach również można oczekiwać spadku przychodów większego niż zakładany w planie. Grupa PKP CARGO intensywnie poszukuje nowych źródeł dostaw oraz korzystając z bazy terminalowej i infrastruktury, przygotowuje oferty usług dla sektora kontrahentów do tej pory nieobsługiwanego.
- Zagrożone są m.in. wszystkie dostawy surowców z Ukrainy, m.in.: glina i skała dla producentów płytek ceramicznych. Wszyscy producenci płytek ceramicznych bazują od lat w zdecydowanej większości na glinie z Ukrainy. Alternatywne dostawy z Polski, Dolny Śląsk (są już realizowane), z Czech i Niemiec (są realizowane, ale w bardzo znikomym stopniu). Wstrzymanie dostaw może skutkować utratą przychodów w Grupie PKP CARGO.
- Dalszy wzrost cen stali będzie wpływał na zmniejszoną liczbę zrealizowanych zleceń. W chwili obecnej jest już zauważalny brak ofert na materiały z powodu braku tego surowca, gdyż Ukraina jest jednym z głównych dostawców.
- Dodatkowo z uwagi na wprowadzone ograniczenia istnieje zagrożenie braku wykonania przychodów z tytułu importu zrębki z Białorusi a tym samym istnieje ryzyko braku obsługi celnej, odprawy celnej, obsługi spedycyjnej oraz przeładunku w Małaszewiczach przez spółkę należącą do Grupy PKP CARGO. Jeden ze strategicznych klientów Grupy, wstrzymał dostawy przy przewozach dodatków i materiałów paszowych. W 2022 rok planowane były zwiększone ilości wysyłek a wstrzymanie dostaw może skutkować utratą przychodów i masy Grupy.
- W stosunku do poprzednich miesięcy zaobserwowano wzrost zgłoszeń przewozów w relacji tranzytowej do portów morskich Gdańsk, Gdynia i Świnoujście. Dodatkowo odnotowano zwiększenie ilości składowanych towarów w tej lokalizacji. W przypadku zintensyfikowania działań wojennych istnieje obawa zaburzenia przeładunku zarówno na przejściu granicznym z Ukrainą jak i Białorusią.

6.2. 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 wiarygodności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w notach dot. zobowiązań warunkowych.

6.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie I kwartału 2022 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w Nocie 7.1 SSF.

6.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

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

W dniu 24 maja 2022 r., w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego toczącego się pomiędzy Spółką a Organizacjami Związkowymi został podpisany protokół, który zakłada przyznanie pracownikom Spółki podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 roku. Szacowany przez Spółkę koszt podwyżek wyniesie ok. 94 mln złotych. Podpisanie przez Strony protokołu zawieszają mediacje w sporze zbiorowym do listopada 2022 r.

Zarząd Jednostki Dominującej

**DARIUSZ
MICHAŁ
SELIGA** Elektronicznie
podpisany przez
DARIUSZ MICHAŁ
SELIGA
Data: 2022.05.26
11:31:45 +02'00'

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

**Marek
Henryk
Olkiewicz** Elektronicznie
podpisany przez Marek
Henryk Olkiewicz
Data: 2022.05.26
09:37:39 +02'00'

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

**Maciej
Jankiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Maciej Jankiewicz
Data: 2022.05.26 09:31:03
+02'00'

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

**Jacek
Rutkowski** Elektronicznie podpisany
przez Jacek Rutkowski
Data: 2022.05.26 10:10:43
+02'00'

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

**Zenon
Stefan
Kozendra** Elektronicznie
podpisany przez
Zenon Stefan
Kozendra
Data: 2022.05.26
09:57:56 +02'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 26 maja 2022 roku



**W celu uzyskania dodatkowych informacji
o PKP CARGO prosimy o kontakt
z Biurem Zarządu i Relacji Inwestorskich:**

PKP CARGO S.A.

Biuro Zarządu i Relacji Inwestorskich
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com