

PKP CARGO S.A.

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

Niniejszy dokument zawiera Sprawozdanie Zarządu PKP CARGO S.A. („Spółka”, „Jednostka dominująca”) z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO („Grupa Kapitałowa”, „Grupa”) w 2017 r. W treści dokumentu znajduje się również sprawozdanie z działalności Jednostki dominującej.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA ROK OBROTOWY 2017

1.	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	7
2.	Relacje Inwestorskie	11
3.	Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	14
3.1	Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	14
3.2	Jednostki podlegające konsolidacji	14
3.3	Struktura organizacyjna Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	18
3.4	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką	20
3.5	Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	21
3.6	Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami	22
4.	Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	23
4.1	Otoczenie makroekonomiczne	23
4.2	Działalność przewozowa	35
4.3	Pozostałe usługi	52
4.4	Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	54
4.5	Informacje dotyczące zatrudnienia	54
4.6	Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	57
5.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	60
5.1	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	60
5.2	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	75
5.3	Informacje o majątku produkcyjnym	91
5.4	Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	93
5.5	Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń	95
6.	Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	105
6.1	Istotne informacje i zdarzenia	105
6.2	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	109
6.3	Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	110
6.4	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	111
7.	Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	112
7.1	Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	112
7.2	Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym	115
8.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	117
8.1	Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	117
8.2	Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	119
8.3	Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	119
8.4	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	119
8.5	Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego	120
8.6	Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	123
8.7	Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń	124
8.8	Informacje dotyczące sprawozdania finansowego	129
9.	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	131
9.1	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny	131
9.2	Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	131
9.3	Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	134
9.4	Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	135
9.5	Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień	137
9.6	Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu	138
9.7	Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	139

9.8	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień	140
9.9	Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.	141
9.10	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	141
9.11	Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów	142
10.	Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych	152
10.1	Oświadczenie Grupy PKP CARGO	152
10.2	Oświadczenie PKP CARGO S.A.	188
11.	Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta i spółek Grupy	211

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	7
Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym	8
Tabela 3 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	9
Tabela 4 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym	10
Tabela 5 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r.	22
Tabela 6 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	47
Tabela 7 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	47
Tabela 8 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	49
Tabela 9 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	49
Tabela 10 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	51
Tabela 11 Średnia odległość przewozów PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	51
Tabela 12 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	54
Tabela 13 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 14 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 17 Przeciętne zatrudnienie w osobach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	56
Tabela 18 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	56
Tabela 19 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	56
Tabela 20 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	57
Tabela 21 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	57
Tabela 22 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 (tys. zł)	58
Tabela 23 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 - 2017 (tys. zł)	59
Tabela 24 Wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	60
Tabela 25 Skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	61
Tabela 26 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	62
Tabela 27 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	63
Tabela 28 Skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	63
Tabela 29 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	65
Tabela 30 Analiza pozioma i pionowa aktywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)	66
Tabela 31 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 - 2017	69
Tabela 32 Analiza pozioma i pionowa pasywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)	70
Tabela 33 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017	72
Tabela 34 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017	73
Tabela 35 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017	74
Tabela 36 Wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	76
Tabela 37 Skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	77
Tabela 38 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	78
Tabela 39 Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	79
Tabela 40 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	80
Tabela 41 Skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	80
Tabela 42 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	82
Tabela 43 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)	83
Tabela 44 Analiza pozioma i pionowa pasywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)	86

Tabela 45 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017	88
Tabela 46 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017	89
Tabela 47 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017	89
Tabela 48 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności	92
Tabela 49 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności	92
Tabela 50 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2017 r. wobec stanu na 31.12.2016 r., 31.12.2015 r. oraz na 31.12.2014 r.	93
Tabela 51 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2017 r. oraz po dniu bilansowym	105
Tabela 52 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	117
Tabela 53 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	118
Tabela 54 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)	126
Tabela 55 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)	127
Tabela 56 Łączne wynagrodzenia podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych (zł netto)	130
Tabela 57 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2017 r.	135
Tabela 58 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	137
Tabela 59 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	143
Tabela 60 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	147
Tabela 61 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	150
Tabela 62 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	151
Tabela 63 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	151
Tabela 64 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2017	156
Tabela 65 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2017	156
Tabela 66 Rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2017	157
Tabela 67 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2017	159
Tabela 68 Liczba pracowników w Grupie w osobach w latach 2016-2017	161
Tabela 69 Liczba pracowników w Grupie w etatach w latach 2016-2017	161
Tabela 70 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w Grupie w latach 2016-2017	161
Tabela 71 Liczba nowych pracowników w Grupie w latach 2016-2017	162
Tabela 72 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017	162
Tabela 73 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	165
Tabela 74 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2017	168
Tabela 75 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2017	168
Tabela 76 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	191
Tabela 77 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	191
Tabela 78 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	192
Tabela 79 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	194
Tabela 80 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w osobach w latach 2016-2017	195
Tabela 81 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w etatach w latach 2016-2017	195
Tabela 82 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	195
Tabela 83 Liczba nowych pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	196
Tabela 84 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017	196
Tabela 85 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	199
Tabela 86 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	201
Tabela 87 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	201

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2017 r.	11
Rysunek 2 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2017 r.	13
Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2017 r.	19
Rysunek 4 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2017 r.	20
Rysunek 5 Dynamika PKB w Polsce w latach 2012-2017 rocznie oraz prognoza na lata 2018-2019	25
Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2016 oraz prognozy na lata 2017-2019 r. – dane niewyrównane sezonowo ..	25
Rysunek 7 Aktualne indeksy cenowe węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB	29
Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego w Republice Czeskiej kwartalnie w latach 2015-2017 (w tys. ton)	32
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mln ton)	36
Rysunek 10 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mld tkm)	36
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2017	37
Rysunek 12 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w przewiezionej masie towarowej w Polsce w latach 2014-2017	37
Rysunek 13 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017	38
Rysunek 14 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017	38
Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2017 r. według przetransportowanej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej	39
Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mln ton)	40
Rysunek 17 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mld tkm)	40
Rysunek 18 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej na terytorium Republiki Czeskiej masy towarowej kwartalnie w okresie 2014-2017	41
Rysunek 19 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej na terytorium Republiki Czeskiej pracy przewozowej kwartalnie w okresie 2014-2017	41
Rysunek 20 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w 2017 r. (btkm)	42
Rysunek 21 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	48
Rysunek 22 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	48
Rysunek 23 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	50
Rysunek 24 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	50
Rysunek 25 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2017	62
Rysunek 26 Struktura aktywów trwałych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.	67
Rysunek 27 Struktura aktywów obrotowych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.	68
Rysunek 28 Struktura pasywów PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.	71
Rysunek 29 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2017	78
Rysunek 30 Struktura aktywów trwałych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.	84
Rysunek 31 Struktura aktywów obrotowych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.	85
Rysunek 32 Struktura pasywów Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.	87
Rysunek 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2017 r. oraz na dzień przekazania raportu	137
Rysunek 34 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej	144

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

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w tys. PLN ¹				w tys. EUR			
	2017	2016	2015	2014 ²	2017	2016	2015	2014
Przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	846 188	742 843	839 742	926 212
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	151 229	-31 111	-115 180	92 813	35 628	-7 110	-27 523	22 155
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	125 447	-70 690	-139 107	87 532	29 554	-16 155	-33 241	20 894
Zysk / (strata) netto z działalności kontynuowanej	93 967	-68 565	-114 125	75 607	22 137	-15 669	-27 271	18 048
Całkowite dochody	88 021	-53 876	-73 827	48 936	20 737	-12 313	-17 642	11 681
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej *, **	123 815	-31 111	126 544	349 929	29 169	-7 110	30 239	83 529
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem *, **	98 033	-70 690	102 617	344 648	23 095	-16 155	24 521	82 269
Skorygowany zysk (strata) netto *, **	71 762	-68 565	81 671	283 871	16 906	-15 669	19 516	67 761
Skorygowane całkowite dochody *, **	65 815	-53 876	121 969	257 200	15 505	-12 313	29 146	61 394
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	2,10	-1,53	-2,55	1,70	0,49	-0,35	-0,61	0,41
Skorygowany zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR) *, **	1,60	-1,53	1,82	6,38	0,38	-0,35	0,44	1,52
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	2,10	-1,53	-2,55	1,69	0,49	-0,35	-0,61	0,40
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej **	478 444	237 526	325 876	462 459	112 716	54 283	77 871	110 391
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-780 286	-440 642	-584 858	-208 082	-183 826	-100 702	-139 758	-49 670
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-14 238	731 009	-38 341	-102 189	-3 354	167 061	-9 162	-24 393
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-316 080	527 893	-297 323	152 188	-74 465	120 642	-71 048	36 328
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Aktywa trwałe	4 558 487	4 441 320	4 458 145	4 129 487	1 092 926	1 003 915	1 046 145	968 840
Aktywa obrotowe	1 178 549	1 106 405	559 110	1 207 089	282 565	250 091	131 200	283 201
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	6 000	44 061	17 560	-	1 356	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	536 898	506 181	525 483	525 384
Kapitał własny	3 106 461	3 018 440	3 072 316	3 256 319	744 794	682 287	720 947	763 982
Zobowiązania długoterminowe	1 731 536	1 697 385	1 150 212	1 034 276	415 147	383 676	269 908	242 657
Zobowiązania krótkoterminowe	899 039	837 900	838 788	1 063 541	215 550	189 399	196 829	249 523

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść („PDO”) w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od I PDO w kwocie 48,9 mln zł
dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych

dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczonej od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł,

** w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 273,7 mln zł w 2015 roku w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 47,4 mln zł w 2016 roku,

*** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

¹ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2017 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

² Okres czteroletni prezentowany jest z uwagi na dostępność porównywalnych danych finansowych, ich przejrzystość, jak również stosunkowo krótką historię notowań Spółki na rynku regulowanym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie.

Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym

PKP CARGO S.A.	w tys. PLN				w tys. EUR			
	2017	2016	2015	2014	2017	2016	2015	2014
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	151 229	-31 111	-115 180	92 813	35 628	-7 110	-27 523	22 155
Korekty:								
Koszty operacyjne								
PDO I				257 116				61 374
PDO II			63 862				15 260	
Aktualizacja wartości aktywów	-27 414		177 862		-6 458		42 502	
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej	123 815	-31 111	126 544	349 929	29 169	-7 110	30 239	83 529

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 3 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN				w tys. EUR			
	2017	2016	2015	2014	2017	2016	2015	2014
			(przekształcone*)				(przekształcone*)	
Przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 554 133	4 274 335	1 116 359	1 008 129	1 088 256	1 020 298
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	155 000	-132 071	55 911	120 927	36 516	-30 183	13 361	28 866
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	116 433	-150 924	10 518	93 521	27 430	-34 491	2 513	22 324
Zysk / (strata) netto	81 673	-133 772	30 081	78 282	19 241	-30 572	7 188	18 686
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	74 500	-91 076	107 619	43 759	17 551	-20 814	25 717	10 445
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej**, ***, *****	127 585	-25 293	166 970	386 258	30 058	-5 780	39 899	92 201
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem**, ***, *****	89 018	-44 146	121 577	358 852	20 972	-10 089	29 052	85 659
Skorygowany zysk (strata) netto**, ***, *****	59 467	-41 470	93 861	293 200	14 010	-9 477	22 429	69 988
Skorygowane całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jedn. dominującej**, ***, *****	52 294	1 227	171 399	258 677	12 320	280	40 957	61 747
Średnia ważona liczba akcji (szt)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku (straty) rozwodnionego (szt)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	1,82	-2,99	0,67	1,70	0,43	-0,68	0,16	0,41
Skorygowany zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	1,33	-0,93	2,10	6,59	0,31	-0,21	0,50	1,57
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	1,82	-2,99	0,67	1,70	0,43	-0,68	0,16	0,41
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej****	600 739	380 049	387 502	559 932	141 527	86 854	92 598	133 658
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-740 017	-568 567	-515 199	-238 743	-174 339	-129 937	-123 112	-56 989
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-99 428	663 860	-29 447	-155 711	-23 424	151 715	-7 037	-37 169
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-238 706	475 342	-157 144	165 478	-56 236	108 632	-37 551	39 500
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Aktywa trwałe	4 947 406	4 960 270	4 996 910	4 254 465	1 186 172	1 121 218	1 172 571	998 162
Aktywa obrotowe	1 694 153	1 547 936	1 078 895	1 401 188	406 184	349 895	253 173	328 740
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	44 061	17 560	-	-	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	536 898	506 181	525 483	525 384
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 334 778	3 260 278	3 351 354	3 321 464	799 534	736 953	786 426	779 266
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	55 238	-	-	-	12 960
Zobowiązania długoterminowe	2 093 673	2 076 081	1 586 088	1 165 414	501 971	469 277	372 190	273 424
Zobowiązania krótkoterminowe	1 213 108	1 171 847	1 182 424	1 131 097	290 850	264 884	277 467	265 372

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6³ SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów

³ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o **Nocie**, należy przez to rozumieć **Notę Jednostkowego Sprawozdania Finansowego** PKP CARGO S.A. („JSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzonego według MSSF UE, w przypadku odnoszenia się do danych jednostkowych. W przypadku danych skonsolidowanych, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej, tak jak w tym przypadku

oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczone od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnienia odpisu na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł) oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczone z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczone z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD a.s. („OKD”) w kwocie 8,0 mln zł,

**** w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 287,4 mln zł w 2015 rok,

w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 48,2 mln zł w 2016 rok

***** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadających akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Tabela 4 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN				w tys. EUR			
	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	155 000	-132 071	55 911	120 927	36 516	-30 183	13 361	28 866
Korekty:								
Przychody operacyjne								
Okazjonalne nabycie AWT			-137 779				-32 924	
Koszty operacyjne								
PDO I				265 331				63 335
PDO II			70 179				16 770	
Odpis na należności OKD		72 661				16 605		
Aktualizacja wartości aktywów	-27 414		178 659		-6 459		42 692	
Odpis z tytułu trwałej wartości aktywów AWT		34 117				7 797		
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej	127 585	-25 293	166 970	386 258	30 058	-5 780	39 899	92 201

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

1. kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2017 r. - 4,1709 PLN/EUR, 31.12.2016 r. - 4,4240 PLN/EUR, 31.12.2015 r. - 4,2615 PLN/EUR, 31.12.2014 r. - 4,2623 PLN/EUR.
2. średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2017 r. - 4,2447 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2016 r. - 4,3757 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2015 r. - 4,1848 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2014 r. - 4,1893 PLN/EUR.

2. Relacje Inwestorskie

W 2017 r., zgodnie z wiedzą Spółki, wydano 11 rekomendacji dla akcji PKP CARGO S.A. Cena docelowa akcji zgodnie z wycenami w 2017 r. wahała się w przedziale od 45,2 zł do 77,0 zł.

Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2017 r.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2017 r.



- | | |
|--|--|
| ① Raport roczny za 2016 r. | ⑥ Upiływ terminu w sprawie utworzenia joint-venture z Minezit SE |
| ② Zamiar realizacji opcji sprzedaży przez Minezit SE | ⑦ Złożenie rezygnacji przez Członków Zarządu |
| ③ Raport za I kwartał 2017 r. | ⑧ PKP CARGO S.A. właścicielem 100% udziałów AWT B.V. |
| ④ Zawarcie listu intencyjnego z Minezit SE | ⑨ Raport za III kwartał 2017 r. |
| ⑤ Raport za I półrocze 2017 r. | |

Źródło: Opracowanie własne

Od dnia 30 października 2013 r. tj. od dnia debiutu Spółki na głównym parkiecie Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. do dnia 31 grudnia 2017 r. kurs akcji PKP CARGO S.A. spadł o -27,4%. W tym samym okresie indeks WIG 30 obejmujący 30 największych i najbardziej płynnych spółek z głównego rynku GPW, będący indeksem cenowym, do którego od dnia 18 grudnia 2015 r. należy również PKP CARGO S.A., wzrósł o 4,4%.

W 2017 r. kurs akcji PKP CARGO S.A. wzrósł o 17,2%, podczas gdy akcje spółek notowanych w indeksie WIG30 wzrosły nieznacznie więcej, bo o 25,9%.

W okresie od dnia debiutu Spółki na GPW do dnia 31 grudnia 2017 r. średnia cena akcji PKP CARGO S.A. wyniosła 64,74 zł, osiągając maksimum (89,77 zł) i minimum (28,99 zł) odpowiednio w dniach 1 czerwca 2015 r. i 23 maja 2016 r.

Akcje spółki PKP CARGO S.A. są notowane w najważniejszych indeksach giełdowych publikowanych przez GPW S.A., do których należą takie indeksy jak: WIG, WIG TR, WIG 30, WIG 30 TR, mWIG40, INVESTORMS, a od listopada 2014 r. także w zagranicznym indeksie MSCI SMALL CAP, publikowanym przez amerykańską firmę MSCI Barra.

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

PKP CARGO S.A. dążąc do zapewnienia najwyższych standardów w obszarze prowadzonych relacji inwestorskich w roku 2017 przeprowadziło wiele wydarzeń skierowanych do środowiska inwestorskiego.

Nadrzędnym celem PKP CARGO S.A. jest prawidłowe i terminowe wypełnianie obowiązków informacyjnych spółki giełdowej. Na tej płaszczyźnie w roku 2017, Spółka zidentyfikowała wiele zdarzeń wymagających niezwłocznego przekazania do publicznej wiadomości.

W ramach raportowania giełdowego PKP CARGO S.A. opublikowała w 2017 r. 36 raportów bieżących.

W 2017 r. PKP CARGO S.A. zorganizowała cztery konferencje dla analityków i inwestorów w związku z publikacją wyników okresowych Spółki. Podczas konferencji przedstawiciele Zarządu PKP CARGO S.A. prezentowali wyniki Grupy oraz odpowiadali na pytania uczestników. W celu zapewnienia jak najszerszego dostępu do konferencji, PKP CARGO S.A. zapewniała transmisję internetową swoich wydarzeń, dostępną m.in. na stronie internetowej Spółki. W trakcie konferencji PKP CARGO S.A. zapewniała każdorazowo tłumaczenie symultaniczne na język angielski, zarówno dla uczestników stacjonarnych, jak również dla tych uczestniczących w konferencjach przez Internet lub za pośrednictwem telekonferencji.

W ramach działań skierowanych do obecnych i potencjalnych inwestorów w roku 2017, przedstawiciele PKP CARGO S.A. reprezentowali Spółkę na organizowanych przez profesjonalne instytucje rynku kapitałowego konferencjach oraz roadshow krajowych i zagranicznych.

PKP CARGO S.A. udostępnia użytkownikom korporacyjną stronę internetową, w ramach której funkcjonuje profesjonalny serwis inwestorski. Sekcja „Relacje Inwestorskie” w celu zapewnienia równego dostępu do informacji inwestorom i analitykom z Polski, jak również z zagranicy, prowadzona jest i na bieżąco aktualizowana w dwóch językach (polskim i angielskim). Sekcja dla przejrzystego i łatwego dostępu podzielona została na następujące bloki tematyczne:

1. Interaktywny Raport 2016 – opublikowany przez Spółkę Interaktywny Raport Roczny za 2016 rok.
2. Informacje finansowe – blok zawierający podstawowe dane na temat Spółki, dane operacyjne i finansowe oraz raporty finansowe (kwartalne, półroczne i roczne).
3. Prezentacje – zawierający prezentacje przygotowane na konferencje wynikowe, jak również wydarzenia branżowe,
4. Raporty bieżące – blok zawierający wszystkie raporty bieżące publikowane przez Spółkę.
5. Akcje – blok, w którym znajdują się dane giełdowe, takie jak: aktualny wykres notowań, dane dotyczące kursu, akcjonariatu, wypłacanych dywidend oraz kalkulator bieżącej wartości akcji. Ponadto w bloku tym znajdują się rekomendacje analityków oraz informacje dotyczące akcji pracowniczych.
6. Walne Zgromadzenia – zawierający informacje na temat Walnych Zgromadzeń zwoływanych przez PKP CARGO S.A., w tym m.in. ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia, projekty uchwał czy formularz do wykonywania prawa głosu przez pełnomocnika.
7. Ład korporacyjny – blok zawierający sylwetki władz PKP CARGO S.A. (Zarząd i Rada Nadzorcza) oraz informacje dotyczące Komitetu audytu, Komitetu ds. nominacji i Komitetu ds. Strategii. W bloku tym znajdują się również dokumenty Spółki, m.in. Statut, Regulamin Zarządu oraz Regulamin Rady Nadzorczej, jak również prospekt emisyjny. Ponadto można zapoznać się z obszarem zasad dobrych praktyk, które PKP CARGO S.A. stosuje w celu maksymalnej transparentności działań oraz właściwego, wysokiego poziomu komunikacji z inwestorami.
8. Kalendarz – zawierający najważniejsze wydarzenia z punktu widzenia inwestora.
9. Kontakt – blok zawierający kontakt do Relacji Inwestorskich PKP CARGO S.A.

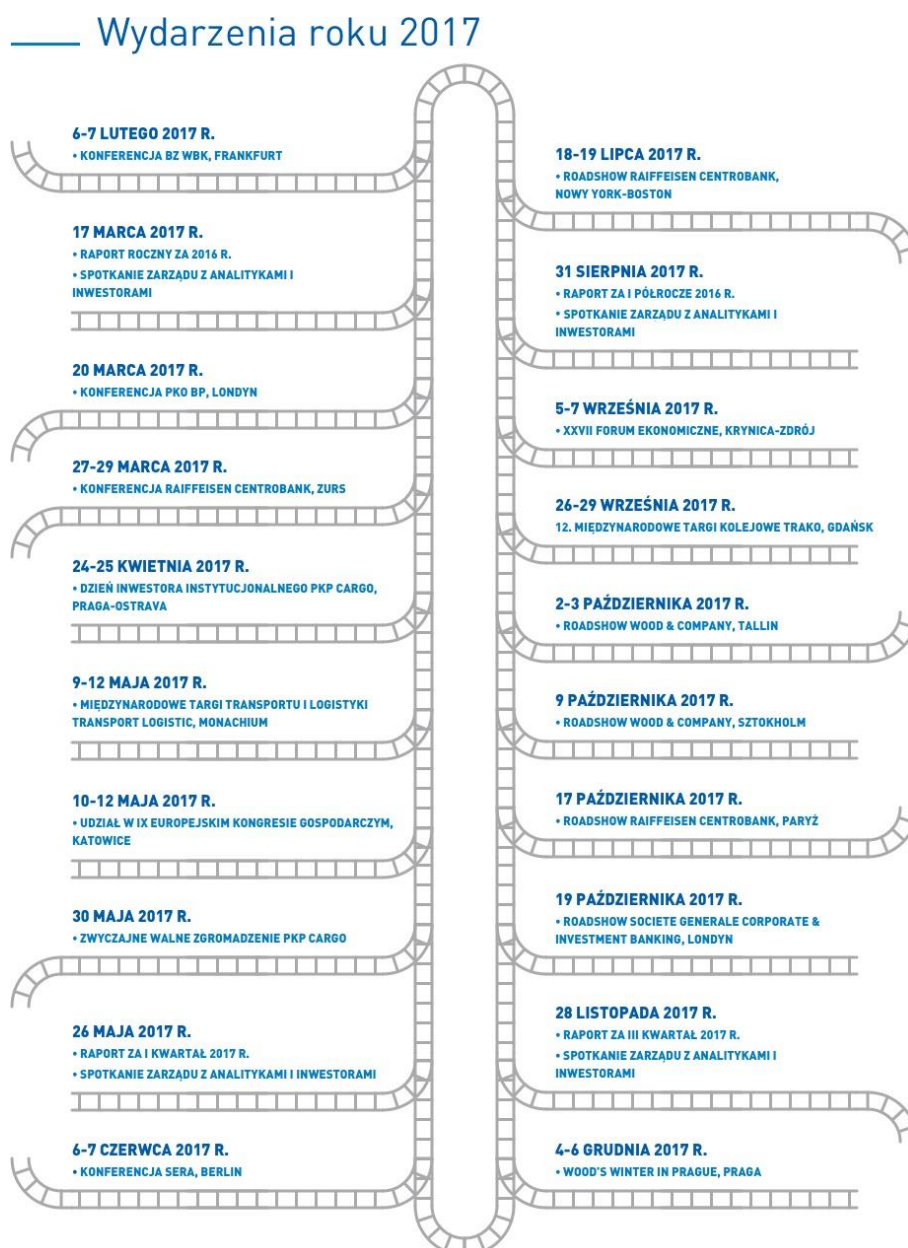
Spółka w cyklach miesięcznych wysyła do grona zainteresowanych analityków i inwestorów, a także Członków Zarządu, Rady Nadzorczej oraz do pracowników, newsletter relacji inwestorskich PKP CARGO S.A., zawierający użyteczne dane, m.in.: makroekonomiczne, przewozowe, rynkowe oraz dotyczące wyników i osiągnięć spółki, a także podsumowanie najważniejszych w danym miesiącu wydarzeń z życia PKP CARGO S.A.

W dniach 24-25 kwietnia 2017 r. w PKP CARGO S.A. odbyła się trzecia edycja „Dnia Inwestora”, skierowana do analityków giełdowych oraz inwestorów instytucjonalnych. W wydarzeniu wzięło udział kilkudziesięciu uczestników reprezentujących instytucje finansowe. W trakcie „Dnia Inwestora” uczestnicy zwiedzali kluczowe aktywa Grupy AWT zlokalizowane w Czechach, wśród nich m.in. terminal Paskov.

W ramach ciągłego doskonalenia serwisu inwestorskiego, PKP CARGO S.A. w roku 2018 zamierza kontynuować działania i rozwijać narzędzia komunikacji z obszaru relacji inwestorskich.

Poniższy schemat przedstawia kalendarium prezentujące główne wydarzenia oraz działania w ramach relacji inwestorskich, jakie miały miejsce w 2017 r.

Rysunek 2 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO są największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK⁴) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC⁵). Niezależnie od wymienionych obszarów, Spółka i Grupa prowadzą i stale rozwijają działalność operacyjną na terenie Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, Holandii, Litwy oraz Węgier.

Grupa (Jednostka dominująca, AWT a.s., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.) oferuje krajowy i międzynarodowy przewóz towarów, a także prowadzi kompleksowe usługi logistyczne w kolejowych przewozach towarów. Dodatkowo, w ramach Grupy realizowane są następujące usługi wspierające i dopełniające ofertę:



3.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 14 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

- ◆ **PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.**
- ◆ **PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.**
- ◆ **PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.**
- ◆ **PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o.**
- ◆ **PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.**
- ◆ **CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.**
- ◆ **CARGOTOR Sp. z o.o.**
- ◆ **PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.**
- ◆ **Advanced World Transport B.V.**
- ◆ **Advanced World Transport a.s.**
- ◆ **AWT Rosco a.s.**
- ◆ **AWT Cechofracht a.s.**
- ◆ **AWT Rekultivace a.s.**
- ◆ **AWT Rail HU Zr**
- ◆ **AWT Coal Logistics s.r.o.⁶**

⁴ Urząd Transportu Kolejowego

⁵ Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

⁶ Z dniem 1 czerwca 2017 roku nastąpiło połączenie dwóch spółek z Grupy AWT: Advanced World Transport a.s. przejęła w całości spółkę AWT Coal Logistics s.r.o., w wyniku czego AWT Coal Logistics s.r.o. przestała istnieć jako odrębny podmiot.

Dodatkowo w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2017 r. metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

- ◆ **COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.**
- ◆ **Pol – Rail S.r.l.**
- ◆ **Terminale Przetładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.**
- ◆ **Transgaz S.A.**
- ◆ **Trade Trans Finance Sp. z o.o.**
- ◆ **Rentrans Cargo Sp. z o.o.**
- ◆ **PKP CARGO CONNECT GmbH**
- ◆ **AWT Rail SK a.s.**

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę spółek objętych konsolidacją sprawozdań finansowych metodą pełną.

PKP CARGO S.A.

Jednostka dominująca powstała na mocy artykułu 14 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Spółka zawiązana została aktem notarialnym z dnia 29 czerwca 2001 r., a następnie zarejestrowana pod nazwą PKP CARGO Spółka Akcyjna w Sądzie Rejonowym w Katowicach, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000027702. Na skutek zmiany siedziby Spółki, która od dnia 7 października 2002 r. określona została, jako Warszawa ul. Grójecka 17, akta rejestrowe prowadzone są przez Sąd Rejonowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Od początku istnienia Spółka funkcjonuje w Grupie PKP. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz towarów.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. została utworzona, jako Agencje Celne PKP CARGO Sp. z o.o. w dniu 11 lipca 2002 r. przez PKP CARGO S.A. Spółka rozpoczęła działalność operacyjną z dniem 1 grudnia 2002 r. Podstawową działalnością spółki są usługi w zakresie kompleksowej obsługi bocznic, a także przewozy ładunków transportem kolejowym. Do obsługi bocznic powoływane są tzw. obszary wykonawcze w miejscach, gdzie spółka koncentruje działalność bocznicową.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W dniu 1 lipca 2014 r. nastąpiła konsolidacja działalności spółek z Grupy PKP CARGO dedykowanych do napraw taboru kolejowego. Obecnie kompetencje z tego zakresu są skupione w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Głównym przedmiotem działalności spółki są usługi w zakresie napraw i utrzymania taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw. Ponadto spółka świadczy kompleksowe usługi w zakresie napraw maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenia i regulacji taboru. Spółka koncentruje się na realizacji napraw taboru w ramach Grupy PKP CARGO.

PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.

PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. do dnia 22 października 2014 r. prowadziła działalność pod nazwą PKP CARGOLOK Sp. z o.o. Przedmiotem działalności Spółki jest działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. została utworzona dnia 22 lutego 2010 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów poprzez: przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o. została utworzona dnia 5 stycznia 2011 r. Spółka prowadzi działalność od dnia 1 lutego 2011 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów poprzez: przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej (zmiana wózków na styku normalnych, tj. 1 435 mm i szerokich, tj. 1 520 mm torów kolejowych), głównie przy przewozie materiałów niebezpiecznych oraz przeładunek przesyłek ponad gabarytowych, wymagających zastosowania specjalistycznych urządzeń przeładunkowych i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię o możliwościach technologicznych równoczesnego odmrażania towarów w ilości 120 wagonów.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. została utworzona dnia 8 marca 1990 r. pod firmą Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. (PS TRADE TRANS Sp. z o.o.). W dniu 17 sierpnia 2015 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki, na którym została podjęta uchwała w sprawie zmiany firmy spółki z PS TRADE TRANS Sp. z o.o. na PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Zmiana ta została zarejestrowana w dniu 30 października 2015 r.

W dniu 29 września 2015 r. został podpisany przez Zarządy spółek: PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (jako Spółki Przejmującej) oraz CARGOSPED Sp. z o.o. (jako Spółki Przejmowanej) „Plan połączenia spółek kapitałowych: Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. i CARGOSPED Sp. z o.o.”. Przedmiotowe połączenie zostało zarejestrowane dnia 31 grudnia 2015 r. w trybie art. 492 § 1 pkt 1) KSH (Kodeks Spółek Handlowych), poprzez przeniesienie całego majątku spółki CARGOSPED Sp. z o.o., na spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., w zamian za udziały, które spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wydała PKP CARGO S.A. jako jednemu wspólnikowi CARGOSPED Sp. z o.o.

Podstawową działalnością spółki są 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. Spółka realizuje także całościową obsługę celną dla klientów Grupy PKP CARGO.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o. wchodzi w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO od stycznia 2010 r., kiedy to została nabyta przez CARGOSPED Sp. z o. o. Główne obszary działalności spółki stanowią przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. została zarejestrowana dnia 13 listopada 2013 r. i 100% udziałów objęła PKP CARGO S.A. Spółka prowadzi działalność na terenie całego kraju w zakresie zarządzania infrastrukturą torową i usługową w postaci bocznic kolejowych i układów torowych wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.

Advanced World Transport B.V.

Jednostka dominująca w Grupie AWT. Przedmiotem działalności spółki jest pełnienie funkcji spółki holdingowej. Spółka została utworzona na mocy prawa holenderskiego dnia 11 czerwca 2007 r. W dniu 28 maja 2015 r. PKP CARGO S.A. nabyło 80% udziałów spółki. W wyniku przeprowadzonej w dniu 2 listopada 2017 r. transakcji nabycia dodatkowych 20% udziałów AWT B.V. PKP CARGO S.A. stała się właścicielem 100% udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V.

Advanced World Transport a.s.

ADVANCED WORLD TRANSPORT a.s. została utworzona dnia 1 stycznia 1994 r. pod firmą OKD DOPRAVA a.s. Spółka jest największym podmiotem w strukturze Grupy Kapitałowej AWT. Przedmiotem działalności spółki jest świadczenie kompleksowej obsługi towarowego transportu kolejowego oraz obsługi bocznicowej. W chwili obecnej, spółka jest drugim

największym operatorem kolejowym w Republice Czeskiej. Usługa towarowego transportu kolejowego świadczona jest również przez spółkę na terytorium Słowacji i Polski.

Niezależnie od samodzielnej realizacji usługi transportowej na bazie własnych uprawnień, spółka pozostaje aktywna, jako spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej.

Dodatkowo, spółka zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov w północnej części Republiki Czeskiej oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”).

W dniu 1 czerwca 2017 r. Advanced World Transport a.s. przejęła jednoosobową spółkę zależną, tj. AWT Coal Logistics s.r.o w wyniku czego Advanced World Transport a.s. jest następcą prawnym spółki AWT Coal Logistics s.r.o, a AWT Coal Logistics s.r.o przestała istnieć jako odrębny podmiot.

AWT Čechofracht a.s.

AWT ČECHOFRACHT a.s. została utworzona dnia 1 stycznia 1991 r. Podstawowym przedmiotem działalności spółki są międzynarodowe usługi spedycyjne.

AWT Rekultivace a.s.

Spółka utworzona dnia 1 stycznia 1994 r. z siedzibą w Hawierzowie, wyspecjalizowana jest w działalności o charakterze budownictwa inżynierskiego. Do podstawowej oferty spółki należy gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, zapewnienie specjalistycznego zaplecza technicznego, przechowywanie węgla etc.

Z uwagi na charakter działalności, usługi świadczone przez spółkę często wymagają obsługi transportowej, co w przypadku obsługi transportu kolejowego przez AWT a.s., pozwala na uzyskanie wartości dodanej i zapewnienie kompleksowej obsługi swoich klientów.

AWT ROSCO a.s.

Od dnia 1 maja 2010 r. spółka działała w ramach grupy pod firmą AWT VADS a.s. W lipcu 2011 r. firma spółki została zmieniona na AWT ROSCO a.s. Spółka dedykowana jest do zarządzania flotą wagonów Grupy AWT. W ramach prowadzonej działalności, podstawową misją spółki jest zabezpieczenie taboru niezbędnego do wykonywania usług transportowych przez spółki przewozowe grupy AWT. Działalność spółki obejmuje wynajem wagonów kolejowych oraz czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.

AWT Rail HU Zrt.

Spółka została zarejestrowana dnia 31 grudnia 2008 r. Oferuje usługi transportu kolejowego oraz obsługę bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego. Rozwój spółki jest elementem ekspansji zagranicznej Grupy. W chwili obecnej spółka uczestniczy w obsłudze licznych przewozów międzynarodowych obsługiwanych we współpracy z innymi podmiotami z Grupy.

3.3 Struktura organizacyjna Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

PKP CARGO S.A.

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

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

Centrala Spółki, na którą składają się biura kierowane przez poszczególnych dyrektorów

Zakłady wykonujące zadania Spółki na określonych obszarach kraju

Centrala Spółki

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

Zakłady

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

Zakładami Spółki są:

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



Grupa PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2017 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 25 spółek zależnych.

Ponadto Grupa posiada udziały w 4 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 2 wspólnych przedsięwzięciach.

Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 31 grudnia 2017 r.:

Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2017 r.

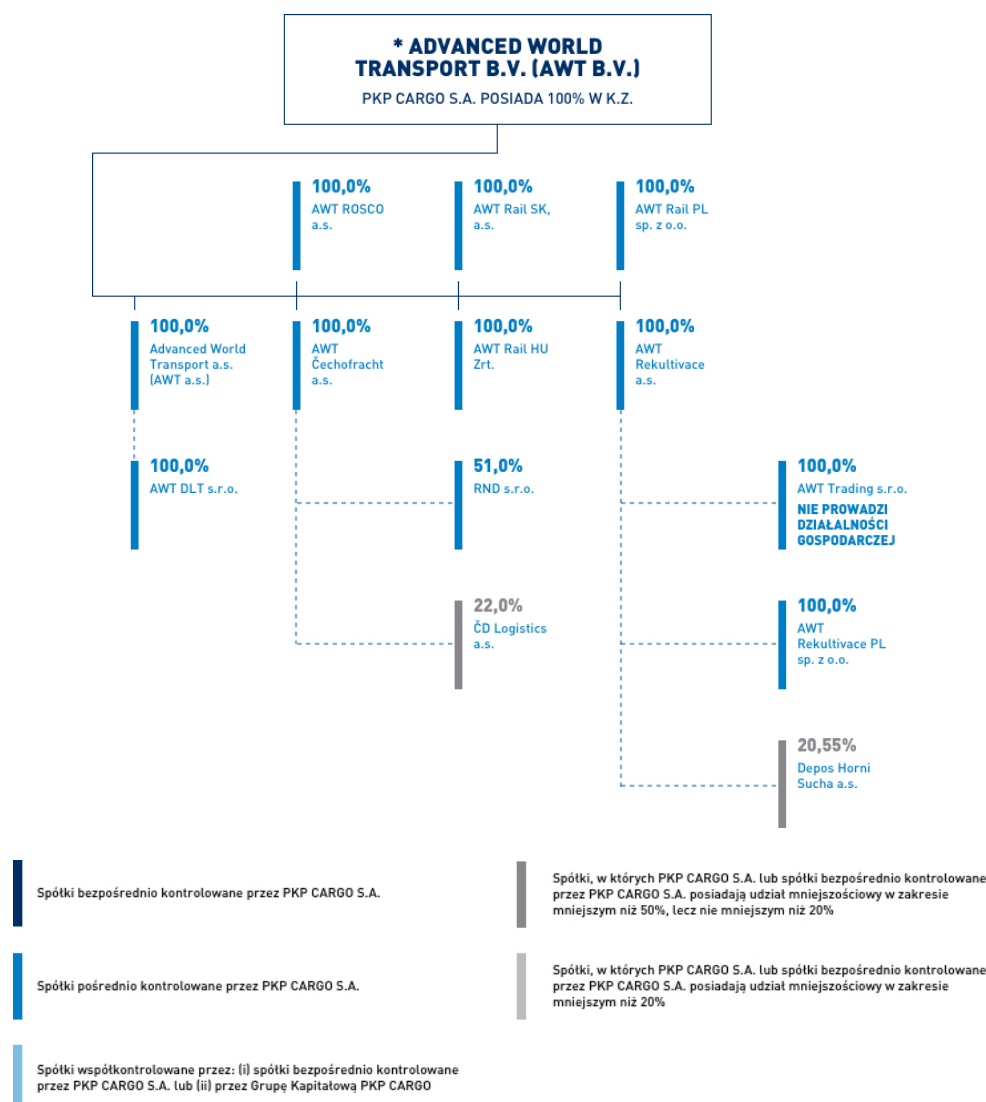


* powiązania kapitałowe spółki AWT B.V. (która posiada akcje/udziały w innych spółkach) ilustruje schemat na kolejnej stronie;

** w POL-RAIL S.r.l. z siedzibą w Rzymie udziały posiada zarówno PKP CARGO jak i jedna ze spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO – PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. tak, że obydwa podmioty z Grupy PKP CARGO posiadają łącznie 50% udziału w kapitale zakładowym POL-RAIL S.r.l.

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 4 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

3.4 Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką

Zmiany Statutu PKP CARGO S.A. miały związek z wejściem w życie:

- ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym z dnia 16 grudnia 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 2259 z późn. zm.) oraz
- ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami z dnia 9 czerwca 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1202 z późn. zm.).

Powyższe ustawy nałożyły na państwowe osoby prawne, w tym także na PKP S.A., obowiązek podjęcia działań mających na celu wprowadzenie odpowiednich zmian do statutów spółek, w których państwowe osoby prawne są akcjonariuszami. W celu realizacji ustawowego obowiązku PKP S.A., przedłożyła na posiedzeniu Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy w dniu 30 maja 2017 r. propozycje dokonania odpowiednich zmian w statucie PKP CARGO S.A.

Uchwały w przedmiocie wprowadzenia zmian do Statutu PKP CARGO S.A. zostały podjęte Uchwałami od Nr 28/2017 do Nr 35/2017 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 30 maja 2017 r.

Następnie zmiany Statutu PKP CARGO S.A. zostały zarejestrowane w dniu 21 czerwca 2017 r. przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z Uchwałą Nr 36/2017 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 30 maja 2017 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. została upoważniona do przyjęcia tekstu jednolitego Statutu PKP CARGO S.A., tym samym w wykonaniu tego upoważnienia Uchwałą Nr 1682/VI/2017 Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w dniu 27 czerwca 2017 r. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A.

3.5 Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

Dwie spółki, w których spółka PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadała udział mniejszościowy w kapitale zakładowym (PPHU POLMIX Sp. z o.o. w likwidacji oraz AGENCJA WĘGLA I STALI "AWIS" Sp. z o.o.) zarejestrowane były wyłącznie w RHB – obydwie z wymienionych spółek nie zostały przerejestrowane w ustawowym terminie z rejestru RHB (Rejestr Handlowy B) do rejestru KRS (Krajowy Rejestr Sądowy), wobec czego podmioty te utraciły swój byt prawny.

Postanowieniem z dnia 2 lutego 2017 r., Sąd Rejonowy ogłosił upadłość spółki Trade Trans Karya sp. z o.o. W związku z postawieniem w stan upadłości, uległa również zmianie nazwa spółki z: „Trade Trans Karya sp. z o.o.” na: „Trade Trans Karya sp. z o.o. w upadłości”.

W dniu 22 maja 2017 r. nastąpiło zamknięcie i wykreślenie z rosyjskiego rejestru podmiotów handlowych, likwidowanej spółki ZAO „Eurasia Rail Logistics” (w której PKP CARGO posiadała 15% udział w kapitale zakładowym), w związku z czym podmiot ten przestał istnieć i nie jest ujawniany jako spółka powiązana z PKP CARGO.

Z dniem 1 czerwca 2017 r. nastąpiło połączenie dwóch spółek z Grupy AWT: AWT a.s. przejęła w całości spółkę AWT Coal Logistics a.s., w wyniku czego AWT Coal Logistics a.s. przestała istnieć jako odrębny podmiot.



W wyniku zawartej w dniu 6 czerwca 2017 r. umowy sprzedaży udziałów, czeska spółka AWT Čechofracht a.s. sprzedała wszystkie 50% udziałów posiadanych w spółce Lex Logistics Express s.r.o. W wyniku dokonanej transakcji, spółka AWT Čechofracht a.s. przestała być współnikiem w LEX Logistics express s.r.o., a tym samym LEX Logistics express s.r.o. przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO.

W dniu 14 czerwca 2017 r. na Zwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy spółki Gdański Terminal Kontenerowy S.A. podjęta została uchwała o rozwiązaniu spółki i otwarciu jej likwidacji. W spółce Gdański Terminal Kontenerowy S.A. 41,93% akcji posiada PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. W związku z otwarciem likwidacji, z dniem 14 czerwca 2017 r. uległa zmianie nazwa spółki z: „Gdański Terminal Kontenerowy S.A.” na: „Gdański Terminal Kontenerowy S.A. w likwidacji”.

W dniu 2 listopada 2017 r. PKP CARGO nabyła 20% udziałów w holenderskiej spółce Advanced World Transport B.V. od czeskiej spółki Minezit SE. Transakcja ta stanowiła wykonanie przez PKP CARGO na rzecz Minezit SE zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. W wyniku dokonanej transakcji, PKP CARGO stała się właścicielem 100% udziałów w AWT B.V.

3.6 Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami

W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich posiadanych bezpośrednio udziałów i akcji przez PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 31.12.2017 r.

Tabela 5 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r.

L.p.	Nazwa spółki	Miejsce w Grupie PKP CARGO	Siedziba	Wysokość kapitału zakładowego	Wartość 1 udziału	Ilość posiadanych udziałów	% udział w kapitale zakładowym
SPÓŁKI ZALEŻNE, w których PKP CARGO S.A. posiada ponad 50% udziałów/akcji ORAZ SPÓŁKI Z UDZIAŁEM SPÓŁEK ZALEŻNYCH PKP CARGO S.A.							
1.	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	córka	Warszawa	30 827 000 zł	500 zł	61 654	100%
2.	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	88 087 000 zł	1 000 zł	88 087	100%
3.	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	córka	Warszawa	18 138 000 zł	1 000 zł	18 138	100%
4.	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	córka	Małaszewicze	54 016 000 zł	1 000 zł	54 016	100%
5.	PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.	córka	Żurawica	13 086 000 zł	1 000 zł	13 086	100%
6.	CARGOTOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	20 181 000 zł	1 000 zł	20 181	100%
7.	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	córka	Warszawa	24 750 000 zł	10 000 zł	2 475	100%
8.	ONECARGO Sp. z o.o.	córka	Warszawa	5 000 zł	50 zł	100	100%
9.	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	córka	Warszawa	5 000 zł	50 zł	100	100%
10.	ADVANCED WORLD TRANSPORT B.V.	córka	Amsterdam (Holandia)	75 000 EUR	1 EUR	75 000	100%
SPÓŁKI POWIĄZANE, w których PKP CARGO S.A. posiada nie mniej niż 20% i nie więcej niż 50% udziałów/akcji							
11.	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	1 114 000 zł	2 000 zł	245	43,99%
12.	POL-RAIL S.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Rzym (Włochy)	2 000 000 EUR	udziały o różnej wartości	1 udział o wartości 435 443 EUR	21,77%
13.	COSCO SHIPPING LINES (POLAND) Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	250 000 zł	2 500 zł	20	20%
POZOSTAŁE SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A., w których PKP CARGO S.A. posiada mniej niż 20% udziałów/akcji							
14.	EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Sławków	182 479 000 zł	50 zł	340 000	9,32%
15.	Bureau Central de Clearing s.c.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela (Belgia)	110 250 EUR	750 EUR	2	1,34%
16.	Intercontainer-Interfrigo S.A. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela (Belgia)	-	-	-	0,71%

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Zgodnie z szybkim szacunkiem GUS opublikowanym w dniu 14 lutego 2018 r., dynamika wzrostu PKB w Polsce przyspieszyła w IV kwartale 2017 r. do 5,1% r/r z 4,9% r/r w III kwartale 2017 r. (dane niewyrównane sezonowo). Choć tempo wzrostu okazało się nieznacznie słabsze od oczekiwań ekonomistów ankietowanych przez agencję ISBnews, którzy spodziewali się wyniku na poziomie 5,2% r/r⁷, było jednocześnie najszybsze od IV kwartału 2011 roku. W rezultacie, średnioroczne tempo wzrostu gospodarczego w Polsce wyniosło 4,6% w 2017 r. wobec 2,9% w 2016 r., co oznacza, że polska gospodarka rozwijała się najbardziej dynamicznie od 2011 r.⁸

Czynnikiem najsilniej oddziałującym na wzrost gospodarczy odnotowany w 2017 r. była konsumpcja prywatna (wzrost o średnio +4,8% r/r), wspierana przez transfery socjalne w ramach programu *Rodzina 500+* i poprawiającą się sytuację na krajowym rynku pracy⁹. Stopa bezrobocia rejestrowanego na koniec grudnia 2017 r. obniżyła się do poziomu 6,6%, co jest najniższym poziomem odnotowanym od 1991 r.¹⁰ Jednocześnie zgodnie z danymi GUS, w 2017 r. przeciętne nominalne wynagrodzenie w gospodarce narodowej zwiększyło się o 5,5% r/r, a w wartościach realnych o 3,4% r/r tj. do poziomu 4271,51 zł¹¹. Tylko w IV kwartale 2017 r. odnotowano nominalny wzrost wynagrodzeń równy 7,1% r/r, co wskazuje na tempo wzrostu płac najwyższe od III kwartału 2007 r., tj. okresu sprzed Globalnego Kryzysu Finansowego.

Kolejnym istotnym czynnikiem korzystnie wpływającym na wzrost PKB w 2017 r. były inwestycje, których dynamika silnie przyspieszyła w II połowie 2017 r. W konsekwencji, średnioroczna stopa wzrostu nakładów brutto na środki trwałe była równa +5,4%, w porównaniu do spadku w wysokości -7,9% r/r odnotowanego w 2016 r.¹² Dynamice inwestycji, w szczególności w sektorze publicznym, sprzyjał bardziej dynamiczny w porównaniu do 2016 r. napływ funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020, a także lepszy sentyment wśród przedsiębiorstw i najwyższy od 2008 r. poziom wykorzystania mocy produkcyjnych¹³.

Pozytywnie na wzrost gospodarczy w Polsce w 2017 r. oddziaływał również eksport netto, ale jego kontrybucja do PKB zmniejszyła się w porównaniu do 2016 r. i 2015 r.

Zgodnie z danymi Narodowego Banku Polskiego wskaźnik inflacji CPI w Polsce wyniósł w 2017 r. 2,0% r/r tj. poniżej 2,5-procentowego celu NBP. W latach 2016-2015 inflacja CPI kształtowała się na poziomie odpowiednio -0,6% r/r oraz -0,9% r/r.

Korzystne odczyty dotyczące wzrostu PKB Polski w IV kwartale 2017 r. skłoniły m.in. Komisję Europejską do podniesienia w lutym br. prognoz wzrostu gospodarczego w Polsce na lata 2018 i 2019. W porównaniu do projekcji z listopada 2017 r. analitycy KE oczekują średniorocznego tempa wzrostu PKB na poziomie 4,2% r/r w 2018 r. (3,8% r/r poprzednio) i 3,6% r/r w 2019 r. (wcześniej zakładany wzrost to 3,4% r/r)¹⁴. W ocenie KE, w latach 2018-2019 struktura PKB będzie podobna jak w 2017 r., a popyt konsumpcyjny i inwestycyjny będą głównymi czynnikami wzrostu gospodarczego w Polsce. Zdaniem Komisji Europejskiej, podobnie jak w 2017 r. w kolejnych dwóch latach pozytywnie na poziom spożycia indywidualnego gospodarstw domowych oddziaływać będzie wzrost wynagrodzeń oraz utrzymujący się wysoki poziom optymizmu wśród konsumentów. Jednocześnie analitycy KE spodziewają się dalszego stopniowego przyspieszenia dynamiki nakładów inwestycyjnych przede wszystkim w sektorze publicznym, z uwagi na oczekiwaną szybszą absorpcję środków w ramach funduszy strukturalnych UE.

Komisja Europejska oczekuje dalszego stopniowego wzrostu inflacji w Polsce do poziomu 2,1% r/r w 2018 r. oraz 2,6% r/r w 2019 r.

Zgodnie z aktualnymi projekcjami ekonomicznymi Narodowego Banku Polskiego (NBP) z listopada 2017 r., tempo wzrostu gospodarczego w Polsce wyniesie 3,6% r/r w 2018 r. i 3,3% r/r w 2019 r.¹⁵

Według NBP, głównym czynnikiem oddziałującym na dynamikę wzrostu gospodarczego w Polsce w latach 2018-2019 pozostanie konsumpcja prywatna, na którą pozytywny wpływ będzie miał dalszy wzrost dochodów rozporządzalnych

⁷ ISBnews

⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁹ Business Insider

¹⁰ Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej

¹¹ Główny Urząd Statystyczny

¹² Główny Urząd Statystyczny

¹³ NBP: Raport o Inflacji. Listopad 2017.

¹⁴ Komisja Europejska

¹⁵ Narodowy Bank Polski

gospodarstw domowych z uwagi na spodziewaną kontynuację poprawy sytuacji na krajowym rynku pracy (wyższe wynagrodzenia i spadek bezrobocia) oraz utrzymujące się dobre nastroje wśród konsumentów.

Publikowane przez GUS Bieżący Wskaźnik Ufności Konsumentckiej (BWUK) oraz Wyprzedzający Wskaźnik Ufności Konsumentckiej (WWUK), które są syntetycznymi miarami oceny bieżącej i przyszłej sytuacji ekonomicznej gospodarstw domowych, odnotowały w styczniu 2018 r. najwyższe poziomy od początku istnienia indeksów, tj. 1997 r.¹⁶

Na utrzymanie silnego tempa wzrostu spożycia indywidualnego pozytywnie oddziaływać będzie również możliwość finansowania konsumpcji tanim kredytem, szczególnie w kontekście wypowiedzi członków Rady Polityki Pieniężnej (RPP) sugerujących zamiar utrzymania przez RPP stóp procentowych w Polsce na dotychczasowych historycznie niskich poziomach co najmniej do końca 2018 r.¹⁷ Zgodnie z danymi Komisji Nadzoru Finansowego (KNF), dynamika kredytów konsumpcyjnych oscyluje obecnie w granicach 7-8% r/r, co jest tożsame z najszybszym tempem ich wzrostu od czasu Globalnego Kryzysu Finansowego¹⁸. Zgodnie z prognozą NBP, czynnikiem ograniczającym dynamikę konsumpcji będzie natomiast stopniowy wzrost inflacji, wpływający negatywnie na realną siłę nabywczą gospodarstw domowych.

W ocenie NBP, kolejną istotną składową zagregowanego popytu oddziałującą na wzrost gospodarczy w Polsce w horyzoncie prognozy tj. w latach 2018-2019 będą inwestycje. Ich dynamika pozostawać będzie pod korzystnym wpływem rosnącej absorpcji funduszy strukturalnych UE z perspektywy 2014-2020 (przesunięcie części wydatków sektora finansów publicznych z 2017 r. na lata kolejne), niskiego poziomu stóp procentowych w Polsce oraz oczekiwanej poprawy nastrojów wśród inwestorów, wzrostu popytu inwestycyjnego, zamówień i produkcji¹⁹.

Negatywnie na tempo wzrostu gospodarczego w latach 2018-2019 będzie oddziaływał natomiast eksport netto, którego kontrybucja do PKB będzie ujemna już w I kwartale 2018 roku. Będzie to wynikiem spowolnienia eksportu, z uwagi na oczekiwane osłabienie tempa wzrostu gospodarczego w otoczeniu makroekonomicznym m.in. w strefie euro oraz prognozowaną aprecjację złotego względem głównych walut. Dodatkowo, oczekiwać należy utrzymania mocnej dynamiki importu, zważywszy na spodziewany silny popyt krajowy.

Zdaniem ekonomistów NBP, w horyzoncie prognozy dynamicznemu wzrostowi aktywności ekonomicznej w Polsce sprzyjać powinna dobra koniunktura w otoczeniu krajowej gospodarki, zarówno w gospodarce światowej jak i strefie euro. Pomimo oczekiwanego niewielkiego spowolnienia dynamiki PKB w strefie euro do poziomu 1,9% r/r w 2018 r. i 1,6% r/r w 2019 r., wciąż będzie się ono kształtować powyżej średniookresowego trendu (potencjalne tempo wzrostu jest obecnie szacowane na około 1,0% r/r²⁰). W ocenie ekspertów NBP korzystnie kształtują się także średnioterminowe perspektywy gospodarcze dla innych wiodących globalnych gospodarek światowych, takich jak USA, Chiny czy kraje BRIC. Ekonomiści NBP wskazują jednak, że w dłuższym okresie negatywnie na światowe tempo wzrostu gospodarczego oddziaływać będą relatywnie niska produktywność wraz z niekorzystnymi trendami demograficznymi, a także osłabienie wymiany międzynarodowej w kontekście podnoszonych przez niektóre kraje hasła protekcjonistycznych²¹.

Zgodnie z listopadową projekcją NBP, średnioroczna stopa wzrostu inflacji CPI w Polsce ukształtuje się na poziomie 2,3% r/r w 2018 r. Wzrost cen będzie wynikał przede wszystkim z wyższej inflacji bazowej, która na skutek nasilającej się presji płacowej (rosnące jednostkowe koszty pracy) i popytowej (dalsze poszerzenie dodatniej luki popytowej, gdyż obecne tempo wzrostu PKB jest wyższe od średniookresowego trendu) będzie stopniowo rosła w horyzoncie nadchodzących kwartałów, osiągając poziom 2,7% r/r w 2019 r. Czynnikiem ograniczającym tempo wzrostu inflacji będzie natomiast, w ocenie ekonomistów NBP, oczekiwany spadek cen surowców energetycznych na rynkach światowych w średnim terminie, wsparty przez deprecjację dolara, w którym są one kwotowane, a także spodziewane tylko umiarkowane wzrosty cen żywności.

Do kluczowych czynników ryzyka opisanych w prognozie NBP i mogących wpłynąć na kształtowanie się przyszłej ścieżki wzrostu PKB i inflacji CPI w Polsce, należą m.in.:

- Osłabienie koniunktury w USA - wynikające z pogorszenia nastrojów konsumentów i inwestorów na skutek opóźnień w realizacji reform oraz możliwej silnej przeceny na rynku akcji;
- Spowolnienie aktywności ekonomicznej w strefie euro - mające swoje podłoże w niepewności związanej ze stabilnością systemu finansowego (m.in. we Włoszech), negocjacjami w sprawie ostatecznego kształtu porozumienia w sprawie „Brexitu” pomiędzy Wielką Brytanią a organami UE, obecnymi tendencjami dezintegracyjnymi czy też wyborami parlamentarnymi we Włoszech;
- Eskalacja napięć na Półwyspie Koreańskim;
- Zmiany podaży pracy, w tym na skutek: wpływu ustawy o obniżeniu wieku emerytalnego na aktywność zawodową, migracje powrotne Polaków, skala migracji zarobkowych obywateli Ukrainy do Polski;

¹⁶ pracodawcy.pl, Główny Urząd Statystyczny

¹⁷ Money.pl

¹⁸ Komisja Nadzoru Finansowego (KNF)

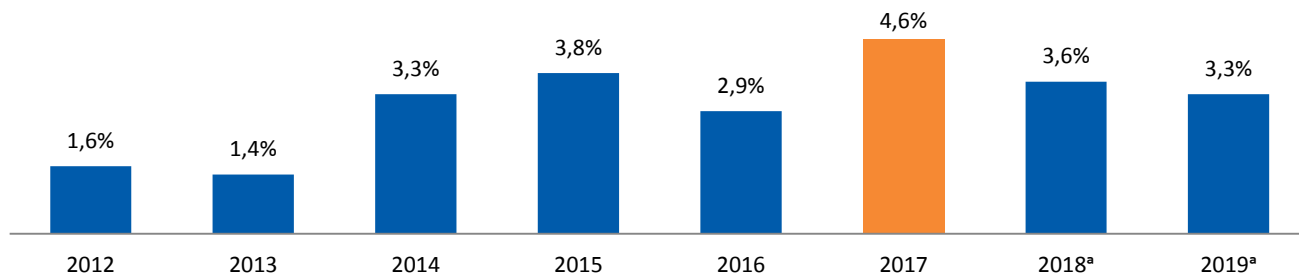
¹⁹ Szybki Monitoring Koniunktury NBP: styczeń 2018

²⁰ Norges Bank

²¹ Narodowy Bank Polski: Raport o Inflacji. Listopad 2017

- Zmiany cen ropy naftowej na rynkach światowych na skutek zaburzeń podaży ropy na rynkach światowych oraz perspektyw wzrostu w gospodarce światowej, szczególnie w azjatyckich krajach wschodzących.

Rysunek 5 Dynamika PKB w Polsce w latach 2012-2017 rocznie oraz prognoza na lata 2018-2019



Źródło: GUS (zweryfikowany szacunek produktu krajowego brutto za lata 2012-2016 z dnia 23.10.2017 r.); prognoza NBP (listopad 2017 r.)
*prognoza NBP, na podstawie „Raportu o inflacji”, listopad 2017 r.



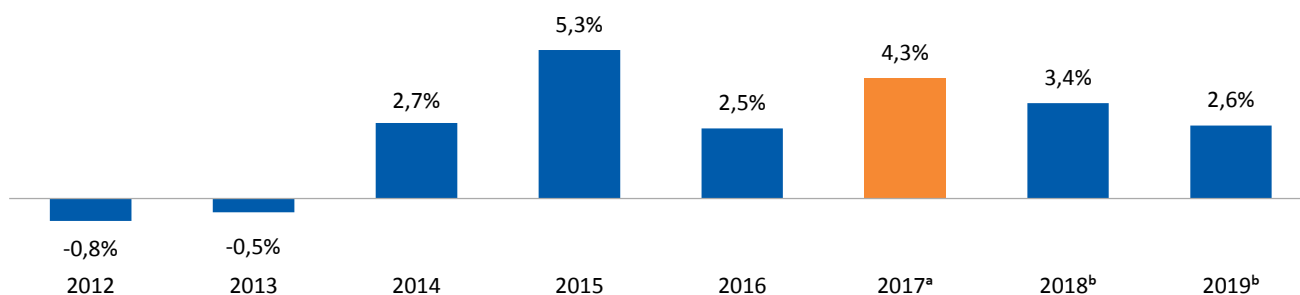
Czeska gospodarka

Zgodnie ze wstępnymi danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego (ČSÚ), wyrównana sezonowo dynamika wzrostu PKB w Czechach w IV kwartale 2017 r. wyniosła 0,5% kw/kw oraz 5,1% r/r, wobec 5,0% r/r w III kwartale 2017 r.²². Osiągnięty przez czeską gospodarkę wynik w IV kwartale 2017 r. był słabszy od prognoz Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej, które spodziewało się tempa wzrostu gospodarczego na poziomie odpowiednio 0,7% kw/kw oraz 5,3% r/r. Średnioroczna dynamika wzrostu PKB w Czechach w 2017 r. była równa 4,5%, znacznie przewyższając tempo ekspansji gospodarki z 2016 r. (2,5% r/r)²³. W wartościach nieodsezonowanych dynamika PKB wyniosła w 2017 r. 4,3% r/r wobec 2,6% r/r w 2016 r.

Zgodnie z informacjami Czeskiego Urzędu Statystycznego (ČSÚ) do wzrostu PKB w 2017 r. kontrybuowały wszystkie składniki zagregowanego popytu, w szczególności eksport netto i wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych. W 2017 r. dobrze radził sobie zarówno czeski przemysł jak i lokalny sektor usług.

Silne tempo wzrostu gospodarczego miało pozytywny wpływ na rynek pracy – zatrudnienie w Czechach wzrosło w 2017 r. o 1,6% r/r. W 2017 r. średnie tempo wzrostu inflacji CPI według danych Czeskiego Banku Centralnego (ČNB) było najszybsze w okresie ostatnich pięciu lat i ukształtowało się na poziomie 2,5% r/r tj. w górnym przedziale tolerancji powyżej celu inflacyjnego ČNB (2,0%).

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2016 oraz prognozy na lata 2017-2019 r. – dane niewyrównane sezonowo



^a dane wstępne Czeskiego Urzędu Statystycznego
^b Prognoza Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – Styczeń 2018 r.

Źródło: Komisja Europejska, Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²² Czeski Urząd Statystyczny

²³ Czeski Urząd Statystyczny

Zgodnie z prognozą Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej ze stycznia 2018 r., w nadchodzących latach należy oczekiwać stopniowego obniżenia tempa wzrostu gospodarczego, które ukształtuje się na poziomie 3,4% r/r w 2018 r. i 2,6% r/r w 2019 r. – dane niewyrównane sezonowo. W ocenie ekspertów Ministerstwa Finansów głównymi kontrybutorami wzrostu PKB w 2018 r. oraz w 2019 r. będą: spożycie indywidualne (stabilny wzrost dochodów rozporządzalnych ludności oraz obniżenie stopy oszczędności) a także inwestycje przedsiębiorstw zarówno w sektorze publicznym jak i prywatnym. Ministerstwo Finansów w prognozie na lata 2018-2019 spodziewa się pozytywnego wpływu na PKB także pozostałych składników zagregowanego popytu tj. konsumpcji sektora rządowego (wydatki inwestycyjne związane z realizacją inwestycji publicznych współfinansowanych ze środków UE) oraz eksportu netto.

Zgodnie z prognozą Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej, średnioroczna stopa inflacji w 2018 r. wzrośnie do 2,6% r/r z 2,5% r/r w 2017 r., a następnie stopniowo obniży się kierunku celu ČNB (2,0% r/r) osiągając średnio 2,1% r/r w 2019 r. Czynniki, które działały proinflacyjnie w 2017 r., pozostaną zdaniem ekonomistów MF istotne również w kolejnych latach. Należą do nich czynniki zarówno podażowe (wzrost cen ropy naftowej a także rosnące jednostkowe koszty pracy na skutek wzrostu wynagrodzeń będącego efektem niedoborów siły roboczej na rynku pracy) jak i popytowe (rosnąca konsumpcja gospodarstw domowych w obliczu dodatniej luki popytowej tj. produkcji przekraczającej poziom potencjalny). Oczekiwana dalsza aprecjacja korony czeskiej względem euro i dolara, po tym jak w kwietniu 2017 r. ČNB podjął decyzję o uwolnieniu kursu waluty, powinna oddziaływać natomiast w kierunku ograniczenia wzrostu cen także w latach 2018 -2019.

Do kluczowych czynników, które stanowią ryzyko dla zakładanych przez Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej scenariuszy rozwoju należą m.in.²⁴:

- Koniunktura gospodarcza zagranicą zarówno w gospodarce światowej jak i strefie euro;
- Potencjalne zwiększenie barier w handlu międzynarodowym na skutek wystąpienia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, oraz wzrostu tendencji protekcyjnych w otoczeniu czeskiej gospodarki;
- Czynniki geopolityczne (w tym wzrost napięć na Półwyspie Koreańskim);
- Rosnąca dodatnia luka popytowa. Cykliczna pozycja gospodarki sugeruje możliwość silnego spowolnienia tempa wzrostu PKB w horyzoncie kolejnych kwartałów;
- Niższy od założeń wzrost produktywności, który jest niezbędny do utrzymania mocnego tempa wzrostu PKB w średnim terminie - szczególnie w obliczu rosnących niedoborów siły roboczej na lokalnym rynku pracy;
- Silny wzrost jednostkowych kosztów pracy ograniczający międzynarodową konkurencyjność czeskich towarów;
- Efektywność w wydatkowaniu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020;
- Bańka na rynku nieruchomości. Dynamiczny rozwój gospodarki w połączeniu z niskimi stopami procentowymi spowodował przyspieszenie dynamiki kredytów hipotecznych, co w połączeniu z czynnikami ograniczającymi podaż nieruchomości wpływa na silny wzrost cen mieszkań.

Europejska gospodarka

Zgodnie ze wstępnymi danymi Eurostatu, dynamika PKB w strefie euro obniżyła się w IV kwartale 2017 r. do poziomu 2,7% r/r wobec 2,8% r/r w III kwartale 2017 r.²⁵ Niemniej, w całym 2017 r. gospodarka strefy euro rosła w średnim tempie równym 2,5% r/r, tj. najszybszym od 2007 r.²⁶ Do silnego tempa wzrostu gospodarczego przyczynił się głównie mocny popyt wewnętrzny (konsumpcja i inwestycje), wspierany przez postępujące ożywienie w gospodarce światowej, w tym silniejsze od oczekiwań z początku 2017 r. tempo wzrostu gospodarki chińskiej²⁷. Jednocześnie wskaźnik inflacji HICP dla strefy euro spadł do 1,4% r/r w grudniu 2017 r. wobec 1,5% r/r w listopadzie 2017 r. W styczniu 2018 r. wskaźnik inflacji odnotował dalszy spadek do poziomu 1,3% r/r, co jest tożsame z pozostawianiem wskaźnika inflacji znacznie poniżej celu Europejskiego Banku Centralnego (EBC), który określany jest jako „blisko, ale poniżej 2,0% w średnim terminie”²⁸.

W obliczu pozytywnych sygnałów płynących z europejskiej gospodarki, Komisja Europejska (KE) podwyższyła w lutym br. prognozę wzrostu PKB dla strefy euro w odniesieniu do prognozy z listopada 2017 r., z 2,1% r/r do 2,3% r/r w 2018 r. i z 1,9% r/r do 2,0% r/r w 2019 r. W ocenie analityków KE, w horyzoncie prognozy tempo aktywności ekonomicznej będzie wspierane przez dalszą poprawę kondycji rynku pracy, pozytywne nastroje wśród konsumentów i inwestorów oraz korzystną koniunkturę w gospodarce światowej²⁹. Jednocześnie, dynamice nakładów brutto na środki trwałe sprzyjały będą takie czynniki jak dobre



²⁴ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁵ Eurostat

²⁶ Gazeta Giełdy Parkiet

²⁷ Business Insider

²⁸ Europejski Bank Centralny

²⁹ Komisja Europejska

perspektywy popytu na wyroby przedsiębiorstw, wysoki stopień wykorzystania mocy produkcyjnych oraz łagodne warunki finansowo-monetarne, będące rezultatem bieżącej polityki EBC. Analitycy KE spodziewają się także, że inflacja HICP dla strefy euro ustabilizuje się na średnim poziomie 1,5% r/r w 2018 r. (pozytywna rewizja o 0,1 p.p. względem prognozy z listopada 2017 r.), a następnie lekko wzrośnie do średniego poziomu 1,6% r/r w 2019 r. (brak zmian w stosunku do poprzedniej projekcji). W ocenie ekspertów KE pomimo lepszej kondycji europejskiego rynku pracy bazowa presja inflacyjna pozostaje niska, a zmiany wskaźnika HICP będą miały swoje podłoże głównie w nieco wyższych cenach energii.

Podobny do prognoz Komisji Europejskiej wydźwięk niosą ze sobą również grudniowe projekcje EBC. Zdaniem ekonomistów EBC, tempo wzrostu gospodarczego w strefie euro pozostanie relatywnie silne, choć będzie stopniowo obniżać się w kolejnych latach do poziomu 2,3% r/r w 2018 r., 1,9% r/r w 2019 r. i 1,7% r/r w 2020 r.³⁰ Do głównych czynników wpływających na wzrost gospodarczy w strefie euro w horyzoncie prognozy eksperci EBC zaliczają dostęp do korzystnych warunków finansowania (jako pokłosie ultra-łagodnej polityki monetarnej prowadzonej przez bank centralny), spodziewaną dalszą poprawę sytuacji na rynku pracy (spadek bezrobocia oraz stabilny wzrost realnych wynagrodzeń w obliczu wciąż niskiej inflacji) oraz trwające ożywienie w pozostałych kluczowych gospodarkach świata. Jednocześnie ekonomiści EBC oczekują, że średnioroczna dynamika inflacji HICP dla strefy euro spadnie nieznacznie do poziomu 1,4% r/r w 2018 r. z 1,5% r/r w 2017 r., głównie z uwagi na silny negatywny efekt bazowy na cenach ropy z początku 2017 r. Następnie wskaźnik inflacji powinien w ich ocenie stopniowo rosnąć, osiągając średni poziom równy 1,5% r/r w 2019 r. i 1,7% r/r w 2020 r. Będzie to rezultat przede wszystkim większej bazowej presji inflacyjnej (szybszej dynamiki jednostkowych kosztów pracy), wspartej przez stopniowy i stabilny wzrost cen żywności oraz energii.

Do kluczowych czynników, które stanowią ryzyko dla prognozy wzrostu PKB w strefie euro przedstawionej przez Komisję Europejską należą m.in. osłabienie kondycji światowej gospodarki i przecena na międzynarodowych rynkach akcji, ryzyka geopolityczne a także wynik negocjacji w sprawie ostatecznego kształtu porozumienia w sprawie „Brexitu” pomiędzy Wielką Brytanią a UE i związany z tym wzrost tendencji protekcjonistycznych.

Przemysł w Polsce



Kondycja krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych jest mocno skorelowana z ogólną koniunkturą panującą w głównych gałęziach przemysłowych w Polsce – w szczególności górnictwie, budownictwie i hutnictwie. Jest to powiązane z wiodącą rolą tych grup towarowych w całkowitym wolumenie transportowanych przez kolej ładunków. Na wolumen towarowych przewozów kolejowych w Polsce wpływ ma również kondycja takich branż jak paliwowa, przetwórstwa metali, przemysłu chemicznego, przemysłu drzewnego czy przesyłu ładunków skonteneryzowanych.

W 2017 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem³¹ zwiększyła się o 6,5% r/r, wobec wzrostu o 3,1% r/r w 2016 r. W ostatnim kwartale 2017 r. średnie tempo wzrostu produkcji przemysłowej było równe

8,4% r/r, tj. było najwyższe od IV kwartału 2011 r., przekraczając zarówno wynik z III kwartału 2017 r. (6,3% r/r), jak z półrocza 2017 r. (5,8% r/r)³².

W 2017 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu względem poprzedniego roku zaobserwowano w 30 z łącznie 34 wyodrębnianych przez GUS gałęzi przemysłu, m.in. w produkcji maszyn i urządzeń (+12,5% r/r), metali (+11,5% r/r), wyrobów z metali (+10,7% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+9,5% r/r), wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (+8,3% r/r), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+7,7% r/r), mebli (+7,5% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+7,1% r/r) czy też artykułów spożywczych (+6,6% r/r). W porównaniu do 2016 r. zmniejszyło się natomiast wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-14,4% r/r).

W 2017 r. wydajność pracy w przemyśle, obliczana jako iloraz całkowitej produkcji sprzedanej i liczby zatrudnionych, wzrosła o 3,2% r/r.

W 2017 r. wydajność pracy w przemyśle, obliczana jako iloraz całkowitej produkcji sprzedanej i liczby zatrudnionych, wzrosła o 3,2% r/r. Jednocześnie przeciętne zatrudnienie w sektorze przemysłowym zwiększyło się o 3,2%, r/r natomiast dynamika przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto przyspieszyła do średnio 5,6% r/r³³.

Przedsiębiorstwa działające w sektorze przetwórstwa przemysłowego z optymizmem zapatrują się na obecną sytuację gospodarczą, czego dowodem są ostatnie wyniki badań koniunktury GUS. Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury gospodarczej w przetwórstwie przemysłowym w ostatnich miesiącach stopniowo rósł, osiągając w styczniu poziom nienotowany od czerwca 2008 r. Firmy korzystnie oceniają zarówno bieżące, jak i przyszłe szacunki dotyczące produkcji,

³⁰ Europejski Bank Centralny

³¹ przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

³² Główny Urząd Statystyczny

³³ Główny Urząd Statystyczny

portfela zamówień oraz swojej sytuacji finansowej. Przedsiębiorstwa przemysłowe przewidują zwiększenie zatrudnienia, a także prognozują wzrost cen wyrobów przemysłowych³⁴.

Utrzymanie korzystnych tendencji w krajowym sektorze przemysłowym sugerują także ostatnie odczyty wskaźnika PMI (*Purchasing Managers' Index*). Po trendzie wzrostowym w ostatnich miesiącach, w styczniu 2018 r. wskaźnik obniżył się do poziomu 54,6 pkt. z 55,0 pkt. w grudniu 2017 r., wciąż pozostając jednak znacznie powyżej progu 50,0 pkt oznaczającego umowną granicę pomiędzy ekspansją a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Dodatkowo kompozycja indeksu (m.in. najsilniejszy od trzech lat przyrost nowych zamówień³⁵) wskazuje na prawdopodobne utrzymanie mocnego tempa wzrostu krajowego sektora przemysłowego w kolejnych miesiącach.

W 2017 r. obroty towarowe z zagranicą wzrosły względem 2016 r., w tym eksport dóbr i usług zwiększył się o 8,3% r/r, natomiast wolumeny importu wzrosły o 10,4% r/r. W wartościach bezwzględnych, eksport w podanym okresie był równy 870,1 mld zł, z kolei import wyniósł 868,0 mld zł, co oznacza spadek nadwyżki handlowej Polski do 2,1 mld zł wobec 17,0 mld zł w 2016 r. Wzrost wymiany handlowej zaobserwowano w odniesieniu do wszystkich wyodrębnianych grup krajów, największy w stosunku do krajów Europy Środkowo-Wschodniej (wzrost eksportu wyrażonego w złotych o 16,6% r/r i importu o 23,4% r/r). Silnie rosły również wolumeny handlu z krajami rozwiniętymi (eksport zwiększył się o 8,4% r/r, a import o 9,1% r/r), w tym także z krajami Unii Europejskiej (eksport wzrósł o 8,2% r/r, przy jednoczesnym wzroście importu o 8,3% r/r)³⁶.



Przemysł górniczy

W 2017 r. wydobyto w Polsce 65,8 mln ton węgla kamiennego, co oznacza spadek o 5,0 mln ton r/r (-6,8% r/r)³⁷. W 2017 r. spadła również całkowita sprzedaż węgla osiągając poziom 66,3 mln ton (-9,3% r/r). Jednocześnie stan zapasów węgla kamiennego stopniowo obniża się, a na przykopalnianych składach na koniec grudnia 2017 r. znajdowało się niespełna 1,7 mln ton tego surowca (wobec 2,5 mln ton i 5,8 mln ton odpowiednio w grudniu 2016 i 2015 r.).³⁸ W obliczu niższego wydobycia krajowego i jednocześnie utrzymującego się dużego zapotrzebowania na surowiecze strony energetyki zawodowej

i odbiorców prywatnych, zintensyfikowaniu uległy dostawy węgla kamiennego z zagranicy. Import tego surowca w 2017 r. był równy 14,4 mln ton, a w 2016 r. wyniósł 8,3 mln ton, wzrost o 73,5% r/r³⁹.

Zgodnie z danymi Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) największym odbiorcą węgla kamiennego pozostaje energetyka zawodowa. W 2017 r. produkcja energii elektrycznej w Polsce wyniosła 165 852 GWh i była wyższa o 2,0% r/r. Produkcja energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych ciepłych opalanych węglem kamiennym zmniejszyła się w 2017 r. o 1,8% r/r, co pośrednio wpłynęło na skurczenie się udziału elektrowni opalanych węglem kamiennym w całkowitej produkcji energii o 1,9 p.p. r/r do poziomu 48,2%⁴⁰.

Pozytywnie na kondycję krajowego sektora górnictwa węgla kamiennego oddziaływał natomiast wzrost cen węgla koksowego i energetycznego na rynku krajowym i globalnym, co w rezultacie przełożyło się na wyższe przychody z jego sprzedaży. Zgodnie z informacjami Agencji Rozwoju Przemysłu, w 2017 r. całkowite przychody sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce wyniosły 20,5 mld zł (przeszło +14,0% r/r). W rezultacie, zysk netto branży górniczej za 2017 r. był równy 3,6 mld zł, w porównaniu do straty w wysokości 0,7 mld zł odnotowanej w 2016 r.⁴¹

IV kwartał 2017 r. przyniósł kontynuację obserwowanego od początku 2017 r. wzrostowego trendu notowań polskich indeksów węglowych. Wskaźnik dla rynku wytwarzania energii elektrycznej PSCMI 1 był w IV kwartale 2017 r. równy średnio 210,94 zł/t (wzrost o 2,8% kw/kw i 11,1% r/r). Natomiast indeks dla węgla przeznaczonego dla ciepłownictwa PSCMI 2 osiągnął w tym okresie poziom 261,33 zł/t, (wzrost o 9,9% kw/kw oraz 25,3% r/r)⁴². Wysokie notowania powyższych indeksów miały bezpośrednie przełożenie na wspomniane wyżej zwiększone przychody producentów węgla.

Ceny węgla w portach morskich, takich jak Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia i Richards Bay (ARA) są również istotnym czynnikiem wpływającym na sytuację krajowego sektora górnictwa węgla kamiennego. Grudzień 2017 r. przyniósł kontynuację trwających od maja 2017 r. wzrostów cen węgla energetycznego w portach ARA w ujęciu miesiąc do miesiąca do poziomu 94,7 USD za tonę. W całym 2017 r. średnia cena węgla energetycznego ARA wzrosła natomiast o średnio 41,9% r/r do poziomu 84,2 USD za tonę. Nie licząc przejściowych spadków, które miały miejsce późną zimą 2016 r. oraz wiosną 2017 r., ceny węgla energetycznego na rynkach globalnych znajdowały się w trendzie wzrostowym od kwietnia 2016 r. (kiedy ceny tego surowca zanotowały długoletnie minima wynoszące poniżej 50 USD/t), na co wpływ miał m.in. dynamiczny rozwój światowej gospodarki, a także podejmowane przez Chiny próby restrukturyzacji lokalnego sektora górniczego, wpływające na niższą

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Markit IHS

³⁶ Główny Urząd Statystyczny

³⁷ Główny Urząd Statystyczny

³⁸ Polski Rynek Węgla

³⁹ Eurostat

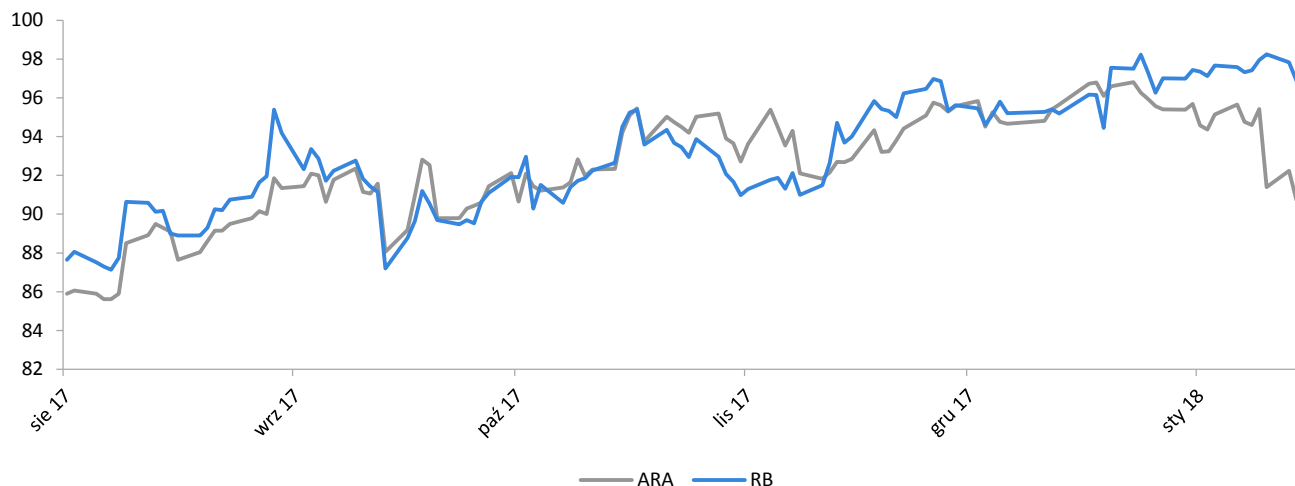
⁴⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴² Polski Rynek Węgla

podaż tego surowca na rynkach światowych. Od połowy stycznia 2018 r. można jednak zaobserwować silny spadek cen węgla w portach ARA, na co wpływ ma m.in. ograniczony popyt na węgiel z racji wzrostu produkcji energii z wiatru w Niemczech⁴³. Ceny ARA odnotowały spadek pomimo silnych wzrostów cen węgla w rejonie Pacyfiku i Australii, w obliczu m.in. zniesienia przez Chiny kontyngentów importowych na surowiec energetyczny⁴⁴.

Rysunek 7 Aktualne indeksy cenowe węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**



*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: Wirtualny Nowy Przemysł



Przemysł hutniczy

W 2017 r. wyprodukowano w Polsce 10,5 mln ton stali surowej, wobec 9,2 mln ton w 2016 r. (+15,1% r/r)⁴⁵. Produkcja wyrobów walcowanych na gorąco w 2017 r. wyniosła 9,8 mln względem 8,8 mln ton w 2016 r. (+10,9% r/r). W podanym okresie uzyskano całkowite przychody ze sprzedaży metali w wysokości 55,1 mld zł (realny wzrost o 11,5% r/r), natomiast przychody z tytułu sprzedaży wyrobów z metali wyniosły w 2017 r. 93,66 mld zł, (realny wzrost o 10,7% r/r). Produkcja koksu w Polsce zmniejszyła się natomiast w 2017 r. o 0,5 mln ton r/r (-4,7% r/r) do poziomu 9,3 mln ton.

W 2017 r. produkcja stali wzrosła również w otoczeniu zewnętrznym krajowej gospodarki, zarówno w Europie, jak i wśród czołowych światowych wytwórców (Chiny, Indie i Japonia). Zgodnie z informacjami World Steel Association, całkowity wolumen stali surowej wytworzonej przez 66 zrzeszone kraje (odpowiadające za około 99% światowej produkcji) wyniósł 1 674,7 mln ton (wzrost o 5,5% r/r)⁴⁶.

Produkcja stali w Unii Europejskiej była w tym okresie równa 168,7 mln ton (wzrost o 4,1% r/r). Do krajów wspólnoty, w których odnotowano największy względny wzrost produkcji można zaliczyć Węgry (49,1% r/r do poziomu 1,9 mln ton), Bułgarię (23,7% r/r do poziomu 652 tys. ton) i Grecję (19,2% r/r do poziomu 1,4 mln ton). Najwięksi europejscy producenci również wykazali znaczny wzrost produkcji stali: Niemcy o 3,5% r/r do poziomu 43,6 mln ton, Włochy o 2,9% r/r do poziomu 24,0 mln ton i Francja o 7,6% r/r do poziomu 15,5 mln ton. Wolumeny wytwarzanej stali skurczyły się natomiast w Czechach (-14,2% r/r do poziomu 4,6 mln ton), Finlandii (-2,4% r/r do poziomu 4,0 mln ton) czy Holandii (-2,0% r/r do poziomu 6,8 mln ton).

W przypadku nienależących do UE krajów Europy Wschodniej, w 2017 r. produkcja stali zwiększyła się w Rosji o 1,3% r/r do poziomu 71,3 mln ton, natomiast w przypadku Ukrainy produkcja spadła o 6,4% r/r do poziomu 22,7 mln ton. Czołowi producenci globalni (Chiny, Indie) wykazali natomiast w 2017 r. wzrosty produkcji o odpowiednio 5,7% r/r do poziomu 831,7 mln ton i 6,2% r/r do poziomu 101,4 mln ton.

Zgodnie z danymi Europejskiego Stowarzyszenia Stalowego (Eurofer) jawne zużycie stali w Unii Europejskiej zwiększyło się o 1,1% r/r w III kwartale 2017 r., wobec spadku zużycia o -0,4% r/r w II kwartale 2017 r.⁴⁷ Dostawy lokalnych (europejskich) producentów stali na rynek wzrosły w tym okresie o 4,4% r/r, natomiast import z krajów trzecich skurczył się o blisko 14,0% r/r. Stanowi to odwrócenie trendów obserwowanych w I połowie 2017 r., kiedy import stali z krajów ościennych był większy

⁴³ <http://www.energetyka24.com>

⁴⁴ cire.pl

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁶ World Steel Association

⁴⁷ Eurofer

o prawie 8% r/r, a producenci europejscy odnotowali silny spadek dostaw. Zmiana wynikała głównie ze wzrostów globalnych cen stali (ograniczających międzynarodową konkurencyjność krajów ościennych), a także z anty-dumpingowych regulacji wprowadzonych przez Komisję Europejską w celu ochrony rodzimego rynku.

Analitycy Eurofer oczekują, że w IV kwartale 2017 r. nastąpiła kontynuacja powyższych trendów, a w rezultacie jawne zużycie stali zwiększyło się w 2017 r. o 1,9% r/r. Jednocześnie produkcja w sektorach stalochłonnych wzrosła w III kwartale 2017 r. o 4,6% r/r (głównie z uwagi na silny wzrost produkcji budownictwa, wytwórstwa rur stalowych oraz maszyn), a w całym 2017 r. wzrost jest szacowany na 4,7% r/r - co byłoby tożsame z najszybszym tempem ekspansji sektorów wykorzystujących stal od 2011 r.

W kolejnych kwartałach popyt na stal powinien pozostawać silny, z uwagi na spodziewany dalszy stabilny wzrost jej konsumpcji w Unii Europejskiej.

Eksperti Eurofer prognozują, że realna konsumpcja stali wzrośnie średnio o 1,8% r/r w 2018 r. i 1,6% r/r w 2019 r., co będzie odpowiadało szacowanemu przez analityków wzrostowi produkcji w sektorach stalochłonnych, o odpowiednio 2,2% r/r w 2018 r. i 1,8% r/r w 2019 r. W rezultacie, oczekiwany jest wzrost jawnego zużycia (podaży) stali o 1,9% r/r w 2018 r. i 1,4% r/r w 2019 r. W kierunku zwiększenia produkcji stali oddziaływać będzie także dalszy prognozowany wzrost jej cen na rynku. W ocenie ekspertów MEPS International, trend wzrostowy cen stali, obserwowany w 2016 i 2017 r., będzie kontynuowany w kolejnych kwartałach, czemu sprzyjać będzie zastosowanie przez KE środków ochrony rynku⁴⁸.



Przemysł budowlany

Produkcja budowlano-montażowa w Polsce wyrażona w cenach stałych zwiększyła się w 2017 r. o 12,1% r/r w porównaniu do spadku o 14,1% r/r w 2016 r.⁴⁹ W samym IV kwartale 2017 r. produkcja budowlano-montażowa wzrosła o 17,6% r/r, co oznacza przekroczenie tempa wzrostu obserwowanego w III kwartale 2017 r. (wzrost o 13,0% r/r), a także I połowie 2017 r. (wzrost o 7,6% r/r). Jednocześnie jest to najwyższa średnia dynamika produkcji budowlano-montażowej odnotowana na przestrzeni kwartału od 2011 r., tj. okresu boomu budowlanego przed EURO 2012 w Polsce.

Zwiększenie się produkcji budowlano-montażowej w 2017 r. miało miejsce we wszystkich wyróżnianych przez GUS gałęziach budownictwa. Szczególnie mocny wzrost wykazano w dziale związanym ze wnoszeniem obiektów inżynierii lądowej i wodnej (wzrost o 16,7% r/r), a także robotach budowlanych specjalistycznych (wzrost o 11,1% r/r). Silnie rosła również gałąź związana z budową budynków (wzrost o 7,5% r/r). Liczba mieszkań w budowie wyniosła na koniec 2017 r. 758,9 tys., a dynamika ich wzrostu w IV kwartale 2017 r. była równa 3,8% r/r, osiągając najwyższy poziom od blisko 6 lat.

Za intensyfikację inwestycji (a tym samym wydatków infrastrukturalnych) w 2017 r. odpowiadał przede wszystkim zwiększony napływ funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020. Niepłynne przejście z perspektywy wydatkowej 2007-2013 do perspektywy na lata 2014-2020 i związane z tym opóźnienia w wydatkowaniu funduszy unijnych, przyczyniły się do głębokich spadków dynamiki nakładów kapitałowych w Polsce, o średnio -7,9% r/r w 2016 r. Zgodnie ze wstępnymi danymi GUS, w 2017 r. tempo wzrostu inwestycji przyspieszyło średnio do 5,4% r/r, natomiast w samym IV kwartale 2017 r. dynamika nakładów kapitałowych wyniosła 11,3% r/r⁵⁰.

Do wzrostu inwestycji w Polsce przyczynia się obecnie głównie sektor publiczny. Zgodnie z informacjami Ministerstwa Finansów, w III kwartale 2017 r. wydatki inwestycyjne sektora instytucji rządowych i samorządowych zwiększyły się o 22,2% r/r, z czego jednostki samorządu terytorialnego (JST) wykazały wzrost o 44,1% r/r⁵¹. Spodziewana szybsza absorpcja środków w ramach funduszy UE powinna sprzyjać dynamice nakładów kapitałowych sektora publicznego także w 2018 r., szczególnie w kontekście zaplanowanych na jesień br. wyborów samorządowych w Polsce.

Jednym z flagowych projektów w ramach inwestycji infrastrukturalnych realizowanych z budżetu centralnego i przez samorządowych oraz w współfinansowanych ze środków UE jest budowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Polsce. Dnia 12 lipca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę modyfikującą postanowienia wieloletniego programu infrastrukturalnego „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”. Zgodnie z obecnym podziałem środków, całkowite wydatki mają wynieść 196,4 mld zł w okresie 2014-2020, z ich kulminacją w latach 2018-2020⁵². Z kolei według dokonanej w grudniu 2017 r. nowelizacji, planowane całkowite wydatki na infrastrukturę kolejową w toku realizacji „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” są szacowane na 66,4 mld zł.⁵³

⁴⁸ <http://hutnictwo.wnp.pl/>

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁰ Główny Urząd Statystyczny, Wstępny szacunek produktu krajowego brutto w IV kwartale 2017 r., Luty 2018

⁵¹ Ministerstwo Finansów

⁵² Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

⁵³ Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Przemysł w Czechach



Przemysł w Czechach

W 2017 r. produkcja przemysłowa w Czechach zwiększyła się o 5,7% w porównaniu do 2016 r.⁵⁴ W IV kwartale 2017 r. wzrost wyniósł 7,3% r/r, wobec 5,0% r/r w III kwartale 2017 r. i 5,3% r/r w I połowie 2017 r.

Spośród wyodrębnianych przez CZSO gałęzi przemysłu, w kierunku wzrostu produkcji całego sektora w 2017 r. najmocniej oddziaływały m.in. produkcja chemikaliów i artykułów chemicznych (wzrost o +19,6% r/r), produkcja wyrobów komputerowych, elektronicznych i optycznych (+9,9% r/r), produkcja podstawowych substancji farmaceutycznych, leków i innych preparatów farmaceutycznych (+9,8% r/r), produkcja urządzeń elektrycznych (+9,6% r/r), produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+9,1% r/r), produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+7,9% r/r) czy też produkcja maszyn i urządzeń (+7,3% r/r). Zmniejszył się natomiast poziom aktywności w takich branżach jak produkcja pozostałego sprzętu transportowego (spadek o 11,1% r/r), naprawa i montaż maszyn i urządzeń (-6,4% r/r) oraz górnictwo i wydobywanie (-6,1% r/r).

Całkowite przychody z działalności przemysłowej (wyrażone w cenach bieżących) zwiększyły się w 2017 r. o 6,5% r/r, w tym przychody z tytułu działalności eksportowej wzrosły o 6,3% r/r, a sprzedaż krajowa (obejmująca także eksport pośredni, czyli przy wykorzystaniu przedsiębiorstw spoza sektora przemysłowego) zwiększyła się o 6,7% r/r.

Pozytywnie na kondycję czeskiego sektora przemysłowego w 2017 r. wpływał również silny napływ nowych zamówień. W 2017 r. całkowita wartość nowych zamówień zwiększyła się o 6,6% r/r, w tym zagranicznych o 5,3% r/r, a krajowych o 9,1% r/r.

W III kwartale 2017 r. średnia liczba zatrudnionych w czeskim przemyśle wyniosła 1,38 mln pracowników (wzrost o 1,4% r/r). W tym samym okresie przeciętne miesięczne nominalne wynagrodzenie brutto zwiększyło się o 7,3% r/r i osiągnęło poziom 29 051 CZK (tj. obecnie blisko 4 668 PLN⁵⁵)⁵⁶.

Dobrze o kondycji czeskiego sektora przemysłowego świadczą również ostatnie odczyty wskaźnika wyprzedzającego PMI (*Purchasing Managers' Index*). W grudniu 2017 r. osiągnął on wartość 59,8 pkt, a w całym 2017 r. wyniósł średnio 57,1 pkt, w porównaniu do 53,0 pkt w 2016 r. Wartości powyżej 50,0 pkt świadczą o utrzymującym się ożywieniu w sektorze przemysłowym. W styczniu 2018 r. wskaźnik PMI ustabilizował się na poziomie z grudnia, tj. 59,8 pkt, a jego komponent związany z bieżącą produkcją osiągnął najwyższy poziom od lutego 2011 r. Stabilnie rosły również nowe zamówienia (zarówno krajowe, jak i zagraniczne) oraz zatrudnienie⁵⁷.



Przemysł górniczy

W IV kwartale 2017 r. na terenie Czech wydobyto 1,6 mln ton węgla kamiennego (wzrost o 1,9% r/r)⁵⁸.

W całym 2017 r. wydobyte węgla kamiennego osiągnęło natomiast poziom 5,5 mln ton, co oznacza spadek wydobywania o 19,3% r/r. Tak silny spadek wydobywania węgla kamiennego w Czechach jest bezpośrednim skutkiem zakończenia eksploatacji tego surowca w kopalni Paskov w marcu 2017 r. oraz trwających procesów restrukturyzacyjnych w sektorze górniczym. Przyjęty przez Sąd Okręgowy w Ostrawie program restrukturyzacji czeskiej spółki górniczej OKD przewiduje bowiem stopniowe wygaszanie należących do przedsiębiorstwa zakładów górniczych. W dalszej kolejności zamykane mają być kopalnie Darków i Łazy (do końca 2018 r.) oraz CSA i CSM odpowiednio w 2021 r. i 2023 r. W rezultacie, zdaniem analityków, w 2018 r. można oczekiwać dalszego ograniczenia wydobywania do poziomu ok. 4,6 mln ton.

⁵⁴ Czeski Urząd Statystyczny

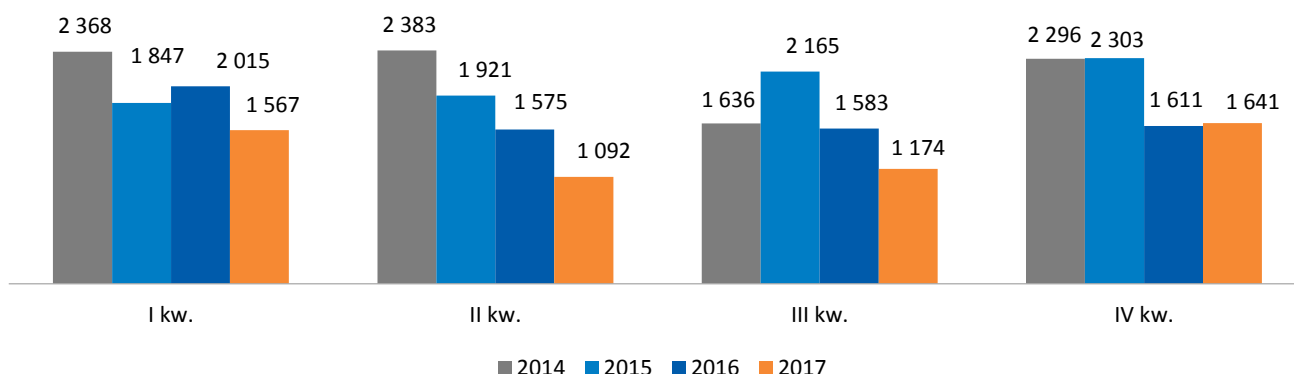
⁵⁵ Przy założeniu średniego kursu CZKPLN za 2017 r. w wysokości 0,1607 – dane NBP

⁵⁶ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁷ IHS Markit

⁵⁸ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego w Republice Czeskiej kwartalnie w latach 2015-2017 (w tys. ton)



Źródło: Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

W odróżnieniu od węgla kamiennego, poziom wydobycia węgla brunatnego w Republice Czeskiej cechuje się relatywnie mniejszą zmiennością. W IV kwartale 2017 r. wyniósł on 11,2 mln ton (wzrost o 1,3% r/r). Z kolei w 2017 r. wydobyto łącznie 39,3 mln ton węgla brunatnego (zwiększenie wydobycia o 2,1% r/r)⁵⁹. Największymi firmami działającymi w branży wydobycia węgla brunatnego w Czechach są: Severočeské doly a.s., Sokolovská uhelná a.s., Vršanská uhelná a.s. i Severní energetická a.s. Kondycja gałęzi wydobywania węgla brunatnego jest stabilna, a wolumeny produkcji nie powinny ulec znaczącym zmianom przynajmniej do momentu wdrożenia realizacji postanowień „Programu Energetyki Jądrowej do 2040 roku” z 2015 r. Zgodnie z założeniami tego programu, w 2040 r. energia jądrowa ma stać się głównym źródłem energii w Czechach z udziałem w miksie od 46% do 58% (w porównaniu do 32,5% w 2017 r.)⁶⁰. Wzrost udziału atomu ma się odbyć głównie kosztem energetyki opartej na węglu brunatnym. Oprócz tych źródeł energię mają zapewnić energetyka odnawialna z docelowym 25% udziałem w miksie energetycznym (w 2013 r. przekroczono cel zakładany na 2020 r., czyli 13,0% udział w zużyciu energii elektrycznej pochodzący z OZE, a w 2016 r. odnotowano konsumpcję energii z OZE na poziomie 14,9%⁶¹) i gazowa (udział na poziomie 15%). Nowe reaktory atomowe (przy już istniejących elektrowniach jądrowych w Dukovanach i w Temelinie) o łącznej mocy 2500 MWe mają być gotowe do 2035 r., z perspektywą budowy kolejnych w dalszej przyszłości.



Przemysł hutniczy

Przemysł hutniczy w Republice Czeskiej obejmuje przede wszystkim dwie branże: przetwórstwa metali żelaznych i nieżelaznych oraz odlewnictwo metali. Głównym determinantami popytu na wyroby sektora hutniczego w Czechach są przemysł motoryzacyjny, budownictwo oraz inżynieria mechaniczna. Do kluczowych barier rozwoju branży hutniczej zaliczają się natomiast wysokie koszty związane z transportem innym niż morski czy wodny śródlądowy, co wynika z braku bezpośredniego dostępu Czech do morza i jednocześnie lokalizacji tego kraju w znacznym oddaleniu od wykorzystywanych w transporcie akwenów. Wymusza to na branży hutniczej konieczność oparcia się na droższym transporcie kolejowym⁶². Ponadto, zgłaszane przez przedsiębiorstwa rosnące niedobory wykwalifikowanej siły roboczej przyczyniają się do wzrostu presji na podwyżki wynagrodzeń, a tym samym pośrednio wpływają na wyższe jednostkowe koszty pracy. W rezultacie, spada międzynarodowa cenowa konkurencyjność wyrobów czeskiej branży hutniczej.

W 2017 r. produkcja w każdej z trzech głównych kategorii przemysłu hutniczego zmniejszyła się w porównaniu do 2016 r. Zgodnie z danymi Steel Federation a.s., produkcja stali surowej wyniosła w 2017 r. łącznie 4,6 mln ton (spadek o 14,2% r/r). Produkcja surowki hutniczej obniżyła się w danym okresie do poziomu 3,7 mln ton (-11,4% r/r) a wolumen wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco skurczył się do 4,6 mln ton (-10,2% r/r)⁶³.

⁵⁹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁰ www.biznesalert.pl

⁶¹ Eurostat

⁶² National Training Fund, o.p.s., „Manufacture of basic metals and fabricated metal products”

⁶³ The Steel Federation a.s.



Przemysł budowlany

W 2017 r. produkcja budowlano-montażowa w Czechach zwiększyła się o 1,7% r/r, w tym produkcja budowlana ogółem wzrosła w podanym okresie o 5,0% r/r, a wolumen produkcji budownictwa inżynierskiego skurczył się o 5,7% r/r⁶⁴.

W IV kwartale 2017 r. wolumen produkcji budowlano-montażowej w Czechach wzrósł natomiast o 1,7% r/r, a produkcji budowlanej ogółem o 3,2% r/r, z kolei dynamika produkcji budownictwa inżynierskiego obniżyła się o 1,8% r/r.

Korzystną koniunkturę można również zauważyć analizując skalę napływu funduszy strukturalnych UE, liczbę wydanych pozwoleń na budowę i ich wartość, zleceń budowlanych, mieszkań w budowie i mieszkań oddanych do użytku.

W ciągu całego 2017 r. łączna wartość transferów kapitałowych z UE do Czech wyniosła 3,0 mld euro, z czego ok. 1,3 mld euro wypłacono w ramach funduszy spójności, a kolejne 1,2 mld euro w ramach funduszy rozwoju regionalnego UE. Łącznie w perspektywie wydatkowej na lata 2014-2020 na rzecz gospodarki czeskiej zarezerwowano blisko 22 mld euro, co powinno sprzyjać intensyfikacji prac infrastrukturalnych w kolejnych kwartałach⁶⁵.

W 2017 r. liczba udzielonych pozwoleń na budowę wyniosła 84 164 (wzrost o 1,0% r/r). Jednocześnie szacunkowa wartość konstrukcji, które otrzymały pozwolenie na budowę określana jest na 352,9 mld CZK, tj. ok. 57,06 mld zł⁶⁶ (+24,1% r/r).

W 2017 r. liczba zleceń budowlanych⁶⁷ pozostawała na poziomie z 2016 r. i wyniosła 61 515 zamówień otrzymanych i zrealizowanych na terenie Czech. Ich łączna wartość wzrosła natomiast o 9,3% r/r do poziomu 202,6 mld CZK (tj. ok. 32,55 mld PLN).

Liczba mieszkań, których budowa rozpoczęła się w 2017 r. wyniosła 31 521 (+15,8% r/r). W przypadku domów jednorodzinnych wzrost wyniósł w podanym okresie 17,7% r/r, a w odniesieniu do budynków przeznaczonych dla wielu rodzin był on równy 23,4% r/r.

Natomiast liczba mieszkań oddanych do użytku w 2017 r. wzrosła o 4,6% r/r i wyniosła 28 575. Liczba ukończonych domów jednorodzinnych zwiększyła się w 2017 r. o 4,2% r/r, natomiast lokali wielorodzinnych wzrosła o 3,0% r/r.



Przemysł samochodowy

Z uwagi na wieloletnią tradycję produkcji samochodów, dobrze rozwiniętą infrastrukturę drogową oraz wykwalifikowaną siłę roboczą, Republika Czeska jest jednym z kluczowych producentów pojazdów silnikowych w Europie. Wysoka liczba zatrudnionych w branży motoryzacyjnej oraz systematyczny wzrost produkcji pojazdów sprawiają, iż ten segment produkcji przemysłowej stał się jednym z najsilniejszych stymulatorów rozwoju czeskiej gospodarki. Obecnie czeski przemysł motoryzacyjny zatrudnia ponad 150 tys. osób oraz odpowiada za ponad 20% czeskiej produkcji przemysłowej

i czeskiego eksportu⁶⁸.

Do największych producentów aut osobowych prowadzących w 2017 r. działalność na terytorium Republiki Czeskiej zaliczają się: Škoda Auto a.s. (60,7% udziału w rynku produkcji aut), Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (25,2% udziału), a także TPCA Czech s.r.o. (Toyota, Peugeot, Citroën) posiadający 14,1% udziału. Gałąź przemysłu motoryzacyjnego wytwarzającą w 2017 r. samochody dostawcze i autobusy tworzyły następujące podmioty: Iveco Czech Republic a.s. (udział równy 88,6%), SOR Libchavy spol. s.r.o. (10,2% udziału) oraz inni producenci (1,2% udziału)⁶⁹.

W 2017 r. przemysł motoryzacyjny w Czechach odnotował historyczne poziomy produkcji, do czego przyczynił się m.in. dynamiczny wzrost światowej i czeskiej gospodarki, skutkujący pośrednio wzrostem popytu na pojazdy silnikowe w gospodarce czeskiej i jej otoczeniu makroekonomicznym. Według danych Automotive Industry Association (Auto SAP), w 2017 r. w Czechach wyprodukowano 1 421 324 pojazdy drogowe (wzrost o 5,2% r/r). Największy nominalny wzrost produkcji odnotowano w segmencie produkcji samochodów osobowych, a liczba wytworzonych aut wzrosła w 2017 r. o 5,2% r/r do poziomu 1 413 881 aut. Eksport samochodów osobowych zwiększył się w całym 2017 r. o średnio 5,0% r/r a sprzedaż krajowa rosła w tym okresie w tempie równym 6,8% r/r⁷⁰.

Największy względny wzrost produkcji został z kolei zaobserwowany w segmencie aut ciężarowych, gdyż w trakcie 2017 r. wyprodukowano o 11,7% r/r egzemplarzy więcej a produkcja wyniosła 1 481 sztuk, niż w 2016 r. W 2017 r. wyprodukowano także 4 631 autobusów (+5,5% r/r) oraz 1 331 motocykli (+ 8,4% r/r).

⁶⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁵ Eurostat

⁶⁶ Przy założeniu średniego kursu CZKPLN za 2017 r. w wysokości 0,1617 – dane Narodowego Banku Polskiego (NBP)

⁶⁷ Dane obejmują firmy zatrudniające powyżej 50 pracowników

⁶⁸ <https://www.czechinvest.org>

⁶⁹ Auto SAP

⁷⁰ Auto SAP

Zgodnie z ostatnimi wypowiedziami prezesa Auto SAP - B. Wojnara, w nadchodzących kwartałach należy jednak oczekiwać niższej dynamiki wzrostu sektora produkcji pojazdów silnikowych w Republice Czeskiej, z uwagi na prognozowanie wyhamowanie tempa wzrostu gospodarczego w Czechach oraz strefie euro⁷¹.



Przewozy intermodalne

Transport kontenerów zyskuje stopniowo coraz większe znaczenie w przewozach kolejowych w Republice Czeskiej. Zgodnie z aktualnie dostępnymi danymi Eurostatu za 2016 r., wolumen przewiezionych przez kolej na terytorium Czech kontenerów wyniósł 1,57 mln TEU (*twenty-foot equivalent unit*) wzrost o 5,9% r/r. Od 2009 r. przewozy kontenerów wyrażone w TEU zwiększyły się natomiast w sumie o 75,9% r/r⁷².

Spółka AWT będąca częścią Grupy PKP CARGO jest właścicielem terminalu intermodalnego Paskov, powstałego w 2007 r. na terenie dawnej kopalni Paskov. Strategiczna lokalizacja terminalu na mapie transportowej Europy pozwala na realizację szybkich połączeń z wiodącymi europejskimi portami i terminalami, takimi jak Hamburg, Rotterdam, Bremerhaven, Koper, Triest, Gdańsk i Gdynia, czy też innymi terminalami czeskimi w Pradze, Mielniku i Lovosicích. Obecna powierzchnia terminalu to 31 tys. m² i ma on całkowitą pojemność równą 2,4 tys. TEU. Spółka AWT świadczy w nim kompleksowe usługi w zakresie przeładunku, magazynowania czy też spedycji kontenerów.

Terminal Paskov przechodzi obecnie rozbudowę, która w znacznej części jest finansowana przez środki pochodzące z UE (łącznie kwota wsparcia projektu to 5,9 mln euro). Po jej zakończeniu (tj. w 2020 r.) całkowita powierzchnia bazy przeładunkowej wzrośnie do 71 tys. m kw., a całkowity potencjał przeładunkowy terminala podwoi się, osiągając poziom 4,8 tys. TEU.



⁷¹ Auto SAP

⁷² Eurostat

4.2 Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były w 2017 r. najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO, zwłaszcza dla spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz AWT a.s.

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Rynek kolejowego transportu towarów w Polsce podlega regulacji, a organem uprawnionym do wydawania, przedłużania i zawieszania licencji uprawniających podmioty gospodarcze do prowadzenia kolejowej działalności przewozowej jest Urząd Transportu Kolejowego ("UTK").

Pomimo, iż rynek transportu towarów koleją jest rynkiem regulowanym, panuje na nim relatywnie duża konkurencja. W całym 2017 r. na polskim rynku funkcjonowało 71 licencjonowanych przewoźników towarowych, w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. W porównaniu do 2016 r., rynek kolejowego transportu towarów opuściły 3 podmioty (Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., Railpolonia Sp. z o.o. oraz WAM Sp. z o.o.), natomiast kolejnych 5 (Colas Rail Sp. z o.o., LTE Polska sp. z o.o., Orion Rail Logistics sp. z o.o., Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o. i Trainspeed sp. z o.o.) uzyskało licencję UTK na przewóz towarów koleją na terytorium Polski.

W 2017 r. przewoźnicy operujący na terytorium Polski przewieźli łącznie 239,9 mln ton towarów, co oznacza wzrost o 7,9% r/r (17,6 mln ton r/r). Jednocześnie wykonana praca przewozowa wyniosła w 2017 r. 54,8 mld tono-kilometrów, co wskazuje na wzrost o 8,3% r/r (4,2 mld tono-kilometrów r/r). Średnia odległość transportowanych w przewozach kolejowych towarów wzrosła natomiast w 2017 r. o 0,8 km r/r (+0,3% r/r) i wyniosła 228,5 km⁷³.

Silne zwiększenie się przewozów towarów koleją w 2017 r. w ujęciu rok do roku ma swoje podłoże przede wszystkim we wzroście przewozów węgla kamiennego, w szczególności w imporcie do Polski.

W 2017 r. import węgla kamiennego wyniósł 14,4 mln ton, wobec 8,3 mln ton w 2016 r. (wzrost o 73,5% r/r)⁷⁴. W 2017 r. przy wykorzystaniu kolei przewieziono łącznie 93,8 mln ton węgla kamiennego, tj. o 5,3% r/r więcej (+4,3 mln ton) względem 2016 r.⁷⁵ Kolejny wyodrębnianymi przez GUS grupami towarowymi, w których w 2017 r. zaobserwowano silną poprawę koniunktury są kruszywa i materiały budowlane. Za zwiększone przewozy kruszyw i materiałów budowlanych odpowiadała głównie intensyfikacja prac przy już rozpoczętych oraz start nowych inwestycji infrastrukturalnych (budowa dróg i modernizacja kolei), przy silnym wsparciu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020. W 2017 r. krajowi przewoźnicy kolejowi przetransportowali w sumie 51,0 mln ton kruszyw, piasku i żwiru, a także cementu, wapna, gipsu oraz pozostałych materiałów budowlanych, (wzrost o 12,6% r/r i 5,7 mln ton r/r). Dodatkowo, z uwagi na lepszą koniunkturę gospodarczą w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym (a tym samym zwiększony popyt ze strony odbiorców) silnie wzrosły przewozy rud żelaza, metali oraz wyrobów metalowych. Produkcja stali surowej w Polsce w 2017 r. wyniosła 10,5 mln ton, co względem 2016 r. oznacza wzrost o 15,8% r/r (+1,4 mln ton)⁷⁶. Jednocześnie na świecie wytworzono w 2017 r. 1,7 mld ton stali (wzrost o 5,5% r/r)⁷⁷. Łącznie zrealizowane przez operujących w Polsce przewoźników kolejowych przewozy rud żelaza, metali i wyrobów metalowych w 2017 r. wyniosły 20,4 mln ton (+5,0% r/r). Również rynek przewozów produktów rafinacji ropy naftowej odnotował w 2017 r. silny wzrost równy 6,0% r/r, do poziomu 16,8 mln ton. Intensyfikacji przewozów paliw płynnych sprzyjały zmiany legislacyjne ograniczające szarą strefę, a tym samym przekładające się na wzrost oficjalnego popytu na paliwa. Zgodnie z danymi PKN Orlen, konsumpcja benzyny w Polsce w 2017 r. wzrosła do 4,3 mln ton (+6,9% r/r), z kolei całkowite zużycie oleju napędowego zwiększyło się do poziomu 15,6 mln ton (+17,2 % r/r)⁷⁸. Zwiększony popyt został zaspokojony w znacznej mierze przez import, co wpłynęło na wzrost wolumenów transportowanych przez porty, a także wschodnie przejścia graniczne. Utrzymująca się korzystna koniunktura gospodarcza w kraju i na rynkach zagranicznych przełożyła się także na wzrost wolumenów intermodalnych przewozów towarów, przede wszystkim z uwagi na rozwój połączeń tranzytowych i obsługę połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”, rosnący udział przewozów pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju oraz większy udział przewozów w kontenerach towarów transportowanych głównie w sposób konwencjonalny, np. koksu, zbóż, części samochodowych. Importowi do Polski (a pośrednio także przewozom intermodalnym) sprzyjało także obserwowane w 2017 r. umocnienie złotego, zwiększające siłę nabywczą krajowej waluty i zachęcające do dokonywania zakupów produktów wytworzonych poza krajem. W 2017 r. kurs

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁴ Eurostat

⁷⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁷⁶ Główny Urząd Statystyczny

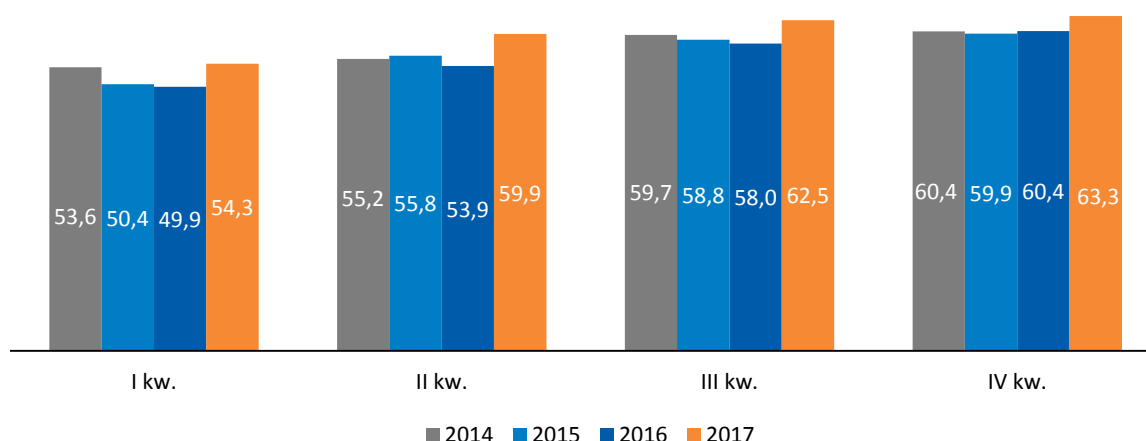
⁷⁷ worldsteel.org

⁷⁸ PKN Orlen

USD/PLN obniżył się o średnio -4,2% r/r, natomiast spadek kursu EUR/PLN wyniósł przeciętnie -2,4% względem 2016 r.⁷⁹ W 2017 r. łączna masa przesyłek kontenerowych była natomiast równa 14,7 mln ton, tj. o 1,9 mln ton wyższa w porównaniu do 2016 r. (+145% r/r). Transport liczony w jednostkach kontenerowych UTI wyniósł z kolei w 2017 r. 1 080,5 tys. sztuk (wzrost o 129,6 tys. sztuk r/r i 13,6% r/r)⁸⁰.

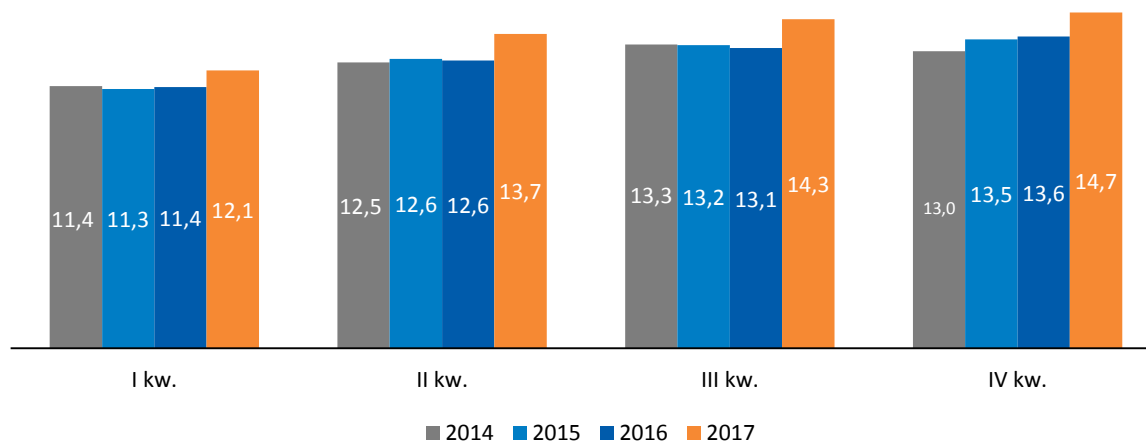
W 2017 r. odnotowano natomiast spadek w zakresie przewozów drewna i wyrobów z drewna łącznie o 0,3 mln ton r/r, tj. o 12,2% r/r do poziomu 1,9 mln ton. Było to związane przede wszystkim z wstrzymaniem przez Białoruś eksportu surowca w styczniu 2017 r., a następnie (po przywróceniu eksportu) jego znaczne ograniczenie utrzymujące się przez większą część 2017 r.

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mln ton)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mld tkm)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁹ Narodowy Bank Polski

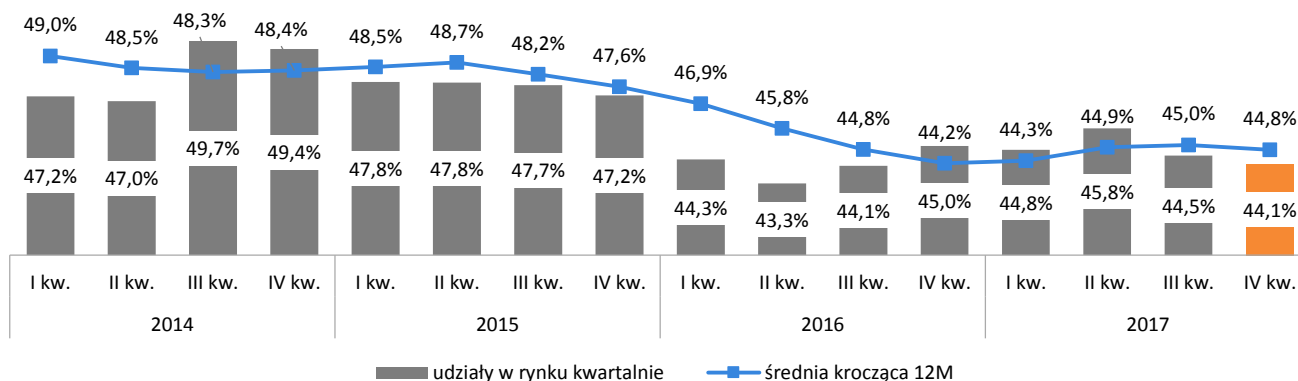
⁸⁰ Urząd Transportu Kolejowego

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

W 2017 r. liderem na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych pozostawała Grupa PKP CARGO, w której przewozy realizuje głównie PKP CARGO S.A. Grupa posiadała udział w rynku równy 44,8% (+0,6 p.p. r/r) pod względem przewiezionej masy towarowej oraz 51,6% (+0,1 p.p. r/r) biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową.⁸¹ W ramach Grupy Jednostka dominująca wypracowała udział rynkowy na poziomie 44,2%, co oznacza wzrost o +0,3 p.p. r/r pod względem masy towarowej oraz 51,4% pod względem wykonanej pracy przewozowej (bez zmian).

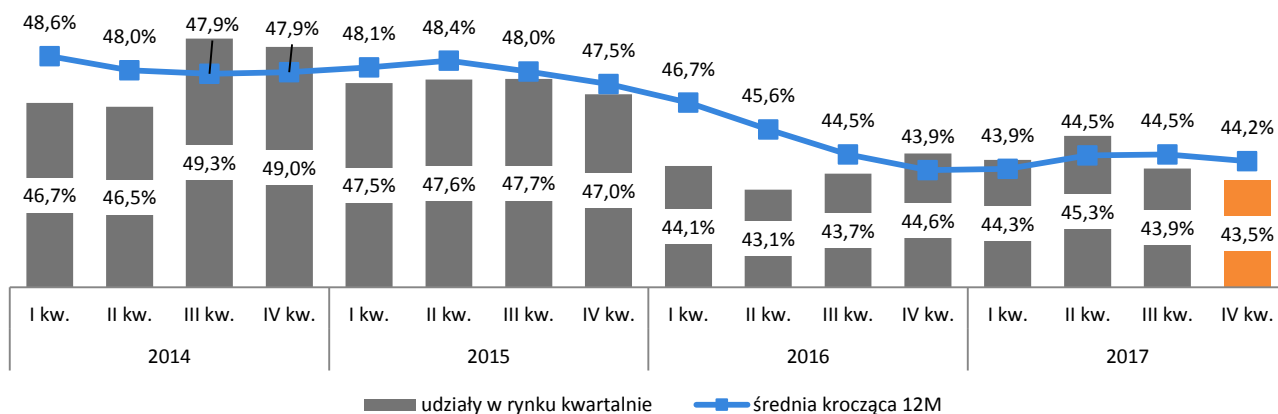
Udziały zarówno Grupy PKP CARGO, jak i Jednostki dominującej zaprezentowano na wykresach poniżej.

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

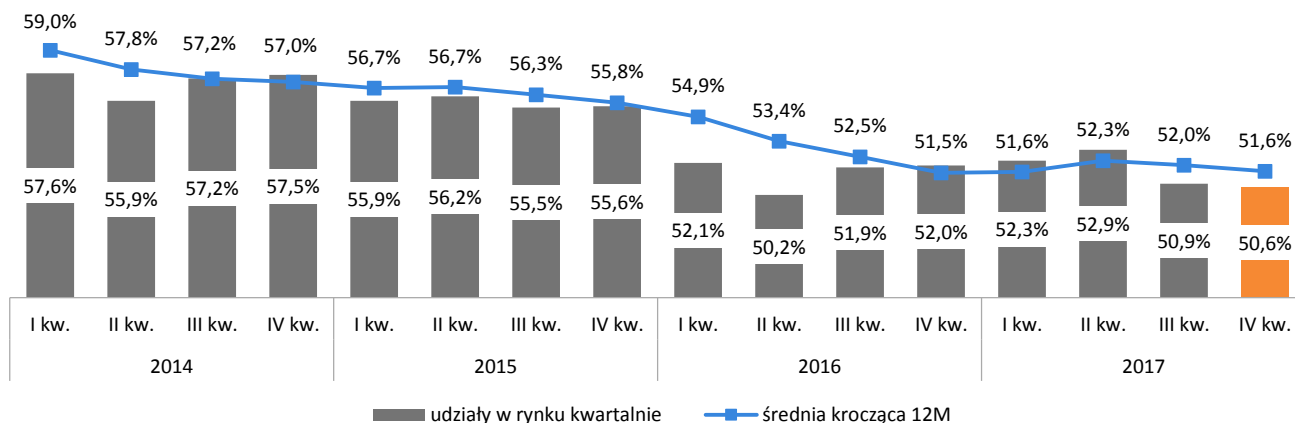
Rysunek 12 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w przewiezionej masie towarowej w Polsce w latach 2014-2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

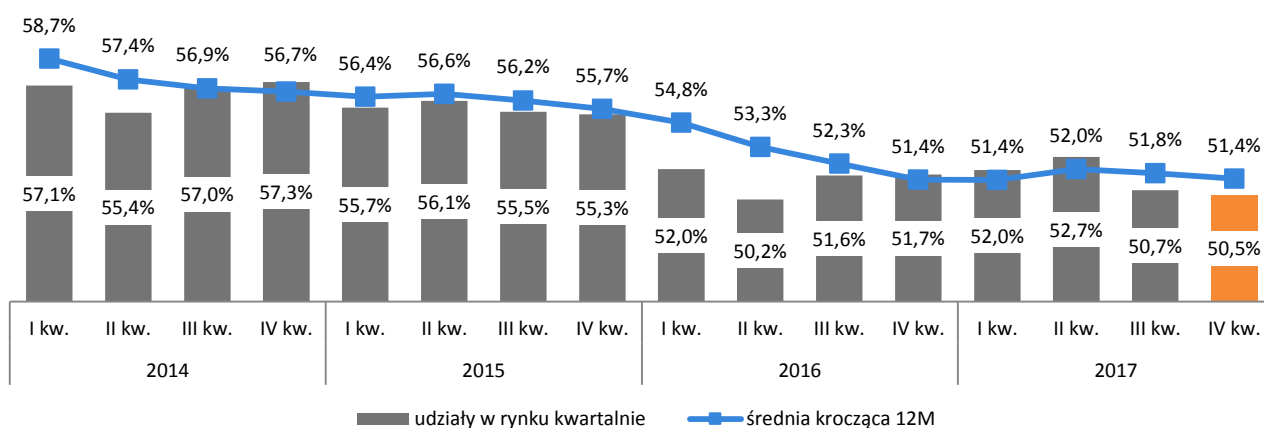
⁸¹ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 13 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017



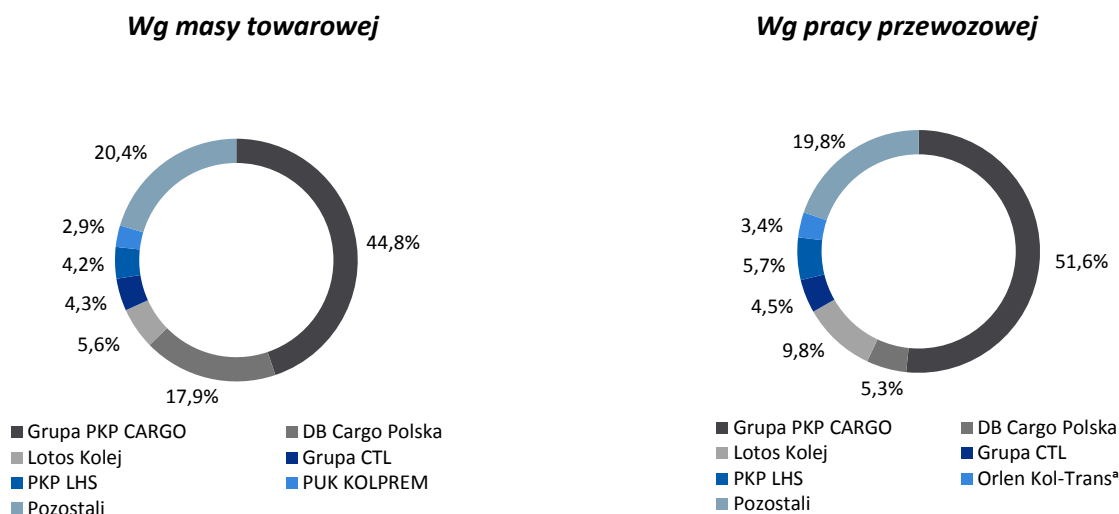
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 14 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2017 r. według przetransportowanej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej



^a Euronaft Trzebinia sp. z o.o. z dniem 1 czerwca 2017 r. przeniosła na rzecz Orlen Kol-Trans sp. z o.o. wyodrębnioną pod względem finansowym, funkcjonalnym oraz organizacyjnym zorganizowaną część przedsiębiorstwa świadczącą usługi transportu kolejowego. Powyższy udział spółki Orlen Kol-Trans uwzględnia wolumeny przewozów zrealizowanych przez Euronaft Trzebinia sp. z o.o. sprzed 1 czerwca 2017 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

W gronie największych operatorów prowadzących konkurencyjną wobec Grupy PKP CARGO działalność na polskim rynku towarowego transportu koleją znajdują się następujący przewoźnicy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, Grupa CTL, PKP LHS, PUK KOLPREM, Freightliner PL, Pol-Miedź Trans oraz Orlen Kol-Trans.

W 2017 r. największe wolumeny masy towarowej przewieźli następujący konkurenci Grupy PKP CARGO: DB Cargo Polska (42,9 mln ton), Lotos Kolej (13,3 mln ton) i Grupa CTL (10,4 mln ton), a ich udziały w rynku wyniosły odpowiednio 17,9%, 5,6% i 4,3%. Natomiast biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, do znaczących konkurencyjnych wobec Grupy PKP CARGO przewoźników zaliczali się Lotos Kolej (5,4 mld tkm), PKP LHS (3,1 mld tkm) oraz DB Cargo Polska (2,9 mld tkm), z udziałami równymi kolejno 9,8%, 5,7% i 5,3%.

W całym 2017 r. największy przyrost wykonanej pracy przewozowej (w porównaniu do 2016 r.) odnotowali następujący konkurencyjni przewoźnicy kolejowi: Inter Cargo (+562 mln tkm, co skutkowało wzrostem udziału rynkowego o 0,98 p.p. r/r do poziomu 1,52%), CD Cargo Poland – d. Koleje Czeskie (+515 mln tkm, wzrost udziału o 0,89 p.p. r/r do poziomu 1,55%) oraz STK (+318 mln tkm, wzrost udziału o 0,50 p.p. r/r do poziomu 1,60%). Zmniejszyła się natomiast praca przewozowa wykonana przez Grupę CTL Logistics (-558 mln tkm, co oznacza spadek udziału rynkowego o 1,47 p.p. r/r) oraz PKP LHS (-233 mln tkm, spadek udziału o -0,93 p.p. r/r). Natomiast pod względem przewiezionej masy towarowej największy wzrost wykazali następujący konkurencyjni przewoźnicy Grupy PKP CARGO: DB Cargo Polska (+2,9 mln ton, co mimo to przełożyło się na spadek udziału rynkowego spółki o 0,11 p.p. r/r do poziomu 17,9%), CD Cargo Poland (+1,1 mln ton, wzrost udziału o 0,4 p.p. r/r do poziomu 1,3%), a także PUK Kolprem (+0,8 mln ton, wzrost udziału o 0,1 p.p. r/r do poziomu 2,9%). Spadek przewozów r/r w całym 2017 r. pod względem przewiezionej masy wykazała z kolei Grupa CTL Logistics (-2,1 mln ton, spadek udziału rynkowego o 1,31 p.p. r/r).

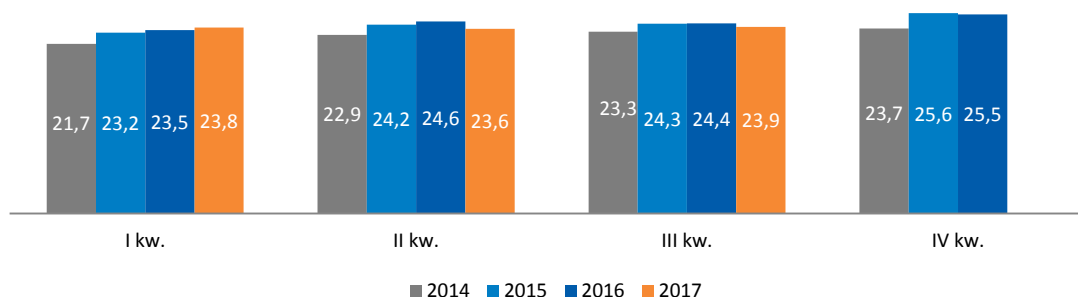
4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

Według danych Czeskiego Ministerstwa Transportu w okresie 9 miesięcy 2017 r. na terytorium Czech przewieziono 405,2 mln ton towarów oraz wykonano 45,8 mld tkm pracy przewozowej. Transport samochodowy pozostaje dominującą gałęzią na rynku przewozu towarów w Czechach, a jego udział pod względem całkowitej masy przewozowej zwiększył się w okresie 9 miesięcy 2017 o 0,4 p.p. r/r do poziomu 82,1%. Z kolei biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową transport drogowy odnotował w okresie 9 miesięcy 2017 r. spadek udziału rynkowego o 3,1 p.p. r/r do poziomu 73,2%. Do końca września 2017 r. samochodami przetransportowano łącznie 332,6 mln ton towarów (+0,8% r/r), a wykonana praca przewozowa spadła o 4,9 mld tkm (-12,6% r/r). Średnia odległość na jaką transportowane są towary zmniejszyła się natomiast do 100,9 km, tj. o 15,4 km r/r (-13,2% r/r).

Jednocześnie wykonana przez kolej pracę przewozową w okresie 9 miesięcy 2017 wyniosła 11,8 mld tkm (wzrost o 3,2% r/r). Przełożyło się to na zwiększenie udziału rynkowego kolei w tym okresie o 3,0 p.p. do poziomu 25,7%, a średnia odległość była równa 164,8 km (+4,8% r/r).

W okresie 9 miesięcy 2017 r. przy wykorzystaniu pozostałych gałęzi transportu (wodny śródlądowy oraz lotniczy) przewieziono w Republice Czeskiej 1,2 mln ton towarów, a ich udział w rynku wyniósł 0,3%. Wykonana przez transport lotniczy oraz żeglugę śródlądową praca przewozowa była równa 0,5 mld tkm, co oznacza udział rynkowy na poziomie 1,1%⁸².

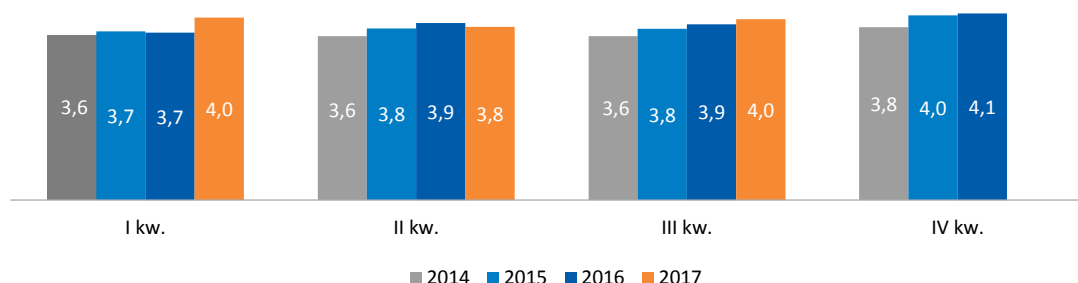
Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mln ton)



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 17 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mld tkm)



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

4.2.4 Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Zgodnie z informacjami opublikowanymi na stronie czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), na rynku czeskim operuje łącznie 100 firm, posiadających licencję na kolejowy przewóz towarów i świadczących tego typu usługi (dane aktualne na dzień 8 lutego 2018 r.). Zaliczyć można do nich także PKP CARGO S.A. oraz spółkę zależną Grupy PKP CARGO - Advanced World Transport a.s. (AWT).⁸³

W 2017 r. udział grupy AWT w czeskim rynku przewozów kolejowych obniżył się do 8,1% (-0,9 p.p. r/r) pod względem wykonanej pracy przewozowej. Implementacja prowadzonego przez przedsiębiorstwo Prisko (w którym 100% udziałów posiada Skarb Państwa Republiki Czeskiej) programu restrukturyzacyjnego sektora wydobywania węgla kamiennego ma obecnie kluczowe znaczenie dla wyników przewozowych AWT, w momencie gdy obejmuje on stopniowe zamykanie kopalń. W konsekwencji, zmniejszone wydobycie węgla kamiennego w Czechach przekłada się bezpośrednio na spadek masy zlecanej do transportu dla spółki AWT. Według danych za 2017 r., spółka AWT przewiozła w tym okresie 4,3 mln ton węgla kamiennego (spadek o -32,6% r/r).

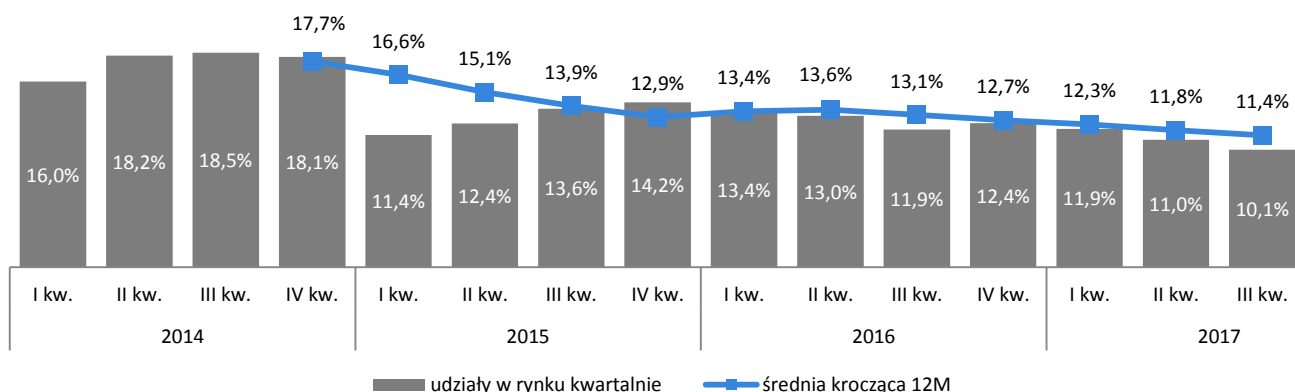
⁸² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸³ SŽDC

W obliczu zmniejszonych wolumenów transportowanego węgla kamiennego, spółka AWT podjęła wysiłek zmierzający do większej dywersyfikacji przewozów. W konsekwencji, spadki przewozów węgla kamiennego zostały w części skompensowane przez zwiększone transporty paliw płynnych o 181 tys. ton r/r (+33,0% r/r do poziomu 729 tys. ton), metali i rud o 115 tys. ton r/r (+78,9% r/r do poziomu 261 tys. ton), drewna i produktów rolnych o 98 tys. ton r/r (+83,5% r/r do poziomu 216 tys. ton) oraz artykułów chemicznych o 41 tys. ton r/r (+9,1% r/r do poziomu 485 tys. ton), czy też przewozów intermodalnych o 31 tys. ton r/r (+3,9% r/r do poziomu 836 tys. ton).

Aktualnie prowadzone są aktywne działania handlowe i rozmowy z klientami oraz negocjowane umowy mające na celu w jak największym stopniu zniwelowanie spadku wolumenów przewozów wynikających z mniejszej masy przewozowej węgla kamiennego zlecaniej do transportu w przyszłości.

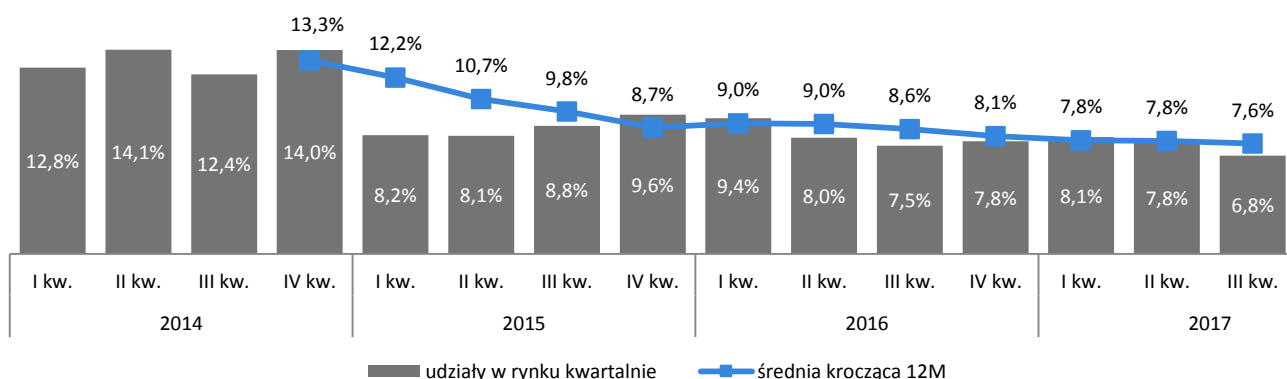
Rysunek 18 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej na terytorium Republiki Czeskiej masy towarowej kwartalnie w okresie 2014-2017



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 19 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej na terytorium Republiki Czeskiej pracy przewozowej kwartalnie w okresie 2014-2017

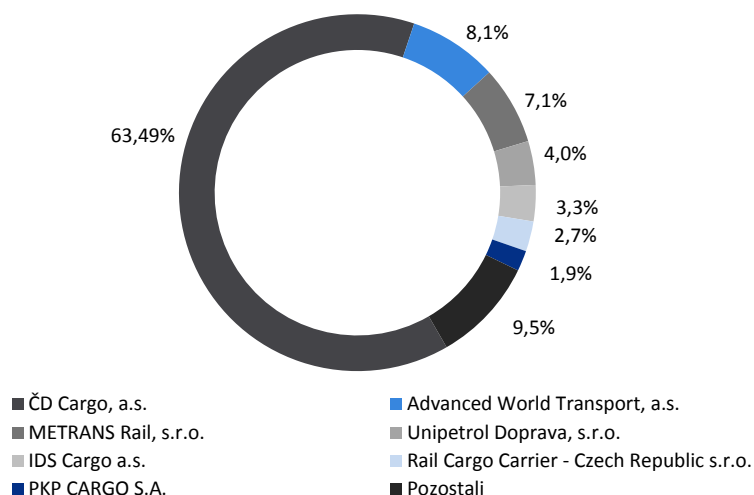


*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 20 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w 2017 r. (btkm)

Wg pracy przewozowej brutto



Źródło: SŽDC

Zgodnie z danymi SŽDC za cały 2017 r., spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję lidera czeskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, z udziałem w rynku pod względem wykonanej pracy przewozowej brutto równym 63,5%. W porównaniu do 2016 r., spółka odnotowała jednak spadek udziału rynkowego w ujęciu pracy przewozowej o 1,4 p.p. r/r.

Pod względem wykonanej pracy przewozowej zmniejszenie udziału rynkowego o 0,9 p.p. r/r do poziomu 8,1% odnotowano również w przypadku drugiego największego czeskiego przewoźnika, spółki AWT a.s. Opuszczona część rynku została przejęta przede wszystkim przez drobnych przewoźników (których udział nie przekracza 1% całkowitej wielkości czeskiego rynku przewozów kolejowych), w przypadku których łączny udział wzrósł o 1,0 p.p. r/r do poziomu 7,6%. Udział rynkowy zwiększył się również w przypadku takich spółek jak PKP CARGO S.A. (+0,8 p.p. r/r do poziomu 1,9%), Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o. (+0,5 p.p. r/r do poziomu 2,7%) oraz Unipetrol Doprava, s.r.o. (+0,2 p.p. r/r do poziomu 4,0%).

Pojawienie się po raz kolejny PKP CARGO S.A. w zestawieniu Czeskiego Zarządu Infrastruktury Kolejowej (SŽDC) za 2017 r. oznacza kontynuowanie realizacji przewozów kolejowych na terenie Republiki Czeskiej w wolumenie przekraczającym próg 1% udziałów w rynku. Jest to rezultatem intensyfikacji przewozów zagranicznych Spółki na terenie Republiki Czeskiej przede wszystkim dzięki:

- pozyskaniu przewozów koksu w eksporcie do Rumunii przez terytorium Czech oraz jednocześnie zwiększenie przewozów koksu do Bośni,
- zwiększonym przewozom metali w relacji Polska-Węgry,
- wzrostowi przewozów automotive z/do Włoch,
- zwiększeniu przewozów intermodalnych w komunikacji Polska-Włochy m.in. przez terytorium Czech, a także rozwój transportu w tranzycie przez terytorium Czech i Polski na linii Słowacja - Rosja.

Do przewoźników posiadających w całym 2017 r. udział w czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych powyżej 5% pod względem wykonanej pracy przewozowej zaliczali się ČD Cargo a.s., Advanced World Transport a.s. oraz METRANS Rail s.r.o. Natomiast przedsiębiorstwami, które uzyskały mniej niż 5%, ale więcej niż 1% udziału w rynku były: Unipetrol Doprava, s.r.o., IDS Cargo a.s., Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., a także PKP CARGO S.A. i SD - Kolejova doprava a.s.⁸⁴

⁸⁴ SŽDC; prezentowane są dane o przewoźnikach, których udział w rynku przekracza 1%

4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za 2017 r. oraz 2016 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT. Działalność przewozowa w okresie 2017 r. realizowana była przez pięć podmiotów z Grupy Kapitałowej. Po zakupie 28 maja 2015 r. 80% udziałów spółki AWT B.V. (a 2 listopada 2017 r. pozostałych 20% udziałów), trzech przewoźników (AWT a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s.) dołączyło do dwóch innych przewoźników wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węglkoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych. Przykładem jest podpisanie w II kwartale 2017 r. jednego z największych kontraktów w historii PKP CARGO S.A. o wartości blisko 1,3 mld zł na okres kolejnych 3 lat z Grupą ArcelorMittal w zakresie przewozów węgla, koksu, rudy żelaza, kamienia i metali oraz przedłużenie współpracy z kluczowymi klientami z rynku przewozu m.in. węgla, kruszyw, chemii i drewna.

Kolejowe przewozy towarowe świadczone są przez Grupę PKP CARGO zarówno na terenie Polski, jak i siedmiu innych państw Unii Europejskiej, tj.: Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Holandii, Węgier oraz Litwy. Obecność na wymienionych rynkach stanowi dla Grupy perspektywę rozwoju, gdyż umożliwia jej samodzielną obsługę wolumenów transportowanych z/do kluczowych europejskich portów morskich, w tym tych zlokalizowanych nad Morzem Północnym (Amsterdam, Rotterdam, Zeebrugge, Antwerpia, Hamburg), jak i tych położonych nad Morzem Adriatyckim (Koper, Triest, Rijeka). Co więcej, PKP CARGO S.A. i Port Gdańsk podpisały w lipcu 2017 r. memorandum o współpracy z rumuńskim przewoźnikiem kolejowym CFR Marfa i Portem Konstanca w zakresie rozwoju usług logistycznych w korytarzu kolejowym między Portem Gdańsk a Portem Konstanca, aktywizujące działania gospodarcze na kierunku północ-południe Europy w ramach polityczno-gospodarczej idei „Trójmorza ABC” (Adriatyk-Bałtyk-Morze Czarne). Stąd otwarcie Grupy PKP CARGO zarówno na rynki lokalne, jak i zagraniczne powoduje ekspozycję na różnorodne czynniki otoczenia makroekonomicznego (np. dynamika rozwoju gospodarczego rynków krajowych i międzynarodowych, koniunktura w poszczególnych sektorach przemysłu, stan infrastruktury transportowej i jej dostępność, odpowiedni potencjał rynku napraw i utrzymania taboru, intensywność konkurencji wewnątrz- i międzygałęziowej transportu), które w istotnym stopniu warunkują perspektywy rozwoju działalności przewozowej każdego przewoźnika towarowego. Niezależnie od portów zagranicznych, Grupa PKP CARGO pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę i dalszy rozwój przewozów w ramach szlaku prowadzącego z Chin przez Polskę do Europy Zachodniej, czego efektem jest współpraca z partnerami chińskimi mająca na celu rozwój całopociągowego połączenia kolejowego w relacji Chiny-Europa oraz rozwój współpracy strategicznej w zakresie działalności przeładunkowej w Centrum Logistycznym w Małaszewiczach. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny-Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji.

W 2017 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 119,1 mln ton ładunków (+7% r/r) oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 31,0 mld tkm (+9% r/r), a Jednostka dominująca odpowiednio 106,8 mln ton (+8% r/r) oraz 29,2 mld tkm (+9% r/r). Udział PKP CARGO S.A. w przewozach Grupy stanowił 89,6% po względem masy towarowej i 94,3% w pracy przewozowej.

Na uzyskane wyniki wpływ miał wzrost przewozów na terenie Polski, które zrealizowano w wysokości 107,4 mln ton (+9% r/r)⁸⁵ masy towarowej oraz 28,3 mld tkm (+9% r/r) pracy przewozowej, utrzymanie wolumenu masy towarów przetransportowanej poza granicami kraju na poziomie zbliżonym do wykonania 2016 r., tj. w wysokości 17,6 mln ton (-0,3% r/r) oraz zwiększenie pracy przewozowej wykonanej zagranicą do poziomu 2,7 mld tkm (+11% r/r) w wyniku wydłużenia średniej odległości przewozu zagranicznego do 154 km (tj. o 16 km r/r). W 2017 r. spółki z Grupy AWT przewiozły masę towarową równą 12,1 mln ton (-9% r/r) oraz wykonały pracę przewozową w wysokości 1,7 mld tkm (+4% r/r), co odbyło się przy wzroście średniej odległości przewozu o 14% r/r. Decydujący wpływ na wielkość przewozów spółek z Grupy AWT miało zmniejszenie przewozów węgla z kopalń OKD, które realizowane są na krótsze odległości w porównaniu z większością pozostałych grup towarowych.

⁸⁵ Przewozy na terenie Polski zawierają część masy towarowej, która została przewieziona przez PKP CARGO S.A. również poza granicami Polski – za 12 miesięcy 2017 r. przewieziono 4,7 mln ton, tj. wzrost o 47% r/r.



Podstawowym rodzajem towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO były paliwa stałe, wśród których węgiel kamienny pozostawał towarem dominującym. Przewozy paliw stałych stanowiły 48% przetransportowanego wolumenu towarów oraz 37% pracy przewozowej wykonanej przez Grupę w 2017 r. (w tym przewozy PKP CARGO S.A. stanowiły odpowiednio 47% oraz 38%). W tym samym okresie przewozy paliw stałych były niższe o 3% r/r w ujęciu przewiezionej masy oraz o 8% r/r w ujęciu zrealizowanej pracy przewozowej, a Jednostki dominującej odpowiednio o 2% r/r i 7% r/r. W przewozach węgla kamiennego za 2017 r. nastąpił spadek przewiezionej masy o 4% r/r oraz spadek wykonanej pracy przewozowej o 8% r/r, przy spadku odległości o 5% r/r, wynikającym głównie ze zwiększenia udziału przewozów w eksporcie przez południową granicę Polski (krótsza odległość przewozu) kosztem przewozów w eksporcie przez polskie porty morskie (wysoka odległość przewozu). W transporcie węgla kamiennego na terytorium Polski odnotowano wzrost o 1% r/r pod względem przewiezionej masy, przy obniżeniu o 7% r/r wielkości wykonanej pracy przewozowej, do czego przyczyniło się skrócenie średniej odległości przewozu o 7% r/r (głównie w związku ze zmniejszeniem udziału eksportu morskiego). Wzrost wolumenu przewozów w 2017 r. wynikał m.in. z pozyskania zleceń transportowych do jednej z większych elektrowni na północy kraju, w eksporcie do Czech oraz na Słowację i Ukrainę, a także w imporcie z Rosji. Wzrost ten odbył się pomimo zmniejszonej produkcji węgla kamiennego w Polsce (-7% r/r), niższej jego sprzedaży (-9% r/r)⁸⁶ oraz zmniejszonego o 2% r/r⁸⁷ poziomu produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na tym surowcu. Według informacji spółek węglowych uchwały antysmogowe przyjęte w województwach małopolskim i śląskim wyeliminowały z rynku ok. 2 mln ton gatunków węgla niespełniających wymagań jakościowych. Polscy producenci zmieniają strukturę swojej produkcji, jednak nie są w stanie w krótkim czasie dostarczyć na rynek pożądanej ilości produktów o parametrach wymaganych przez uchwały antysmogowe, stąd m.in. rosnący import należytych gatunków (w 2017 r. import węgla kamiennego do Polski wzrósł o 73,5% r/r)⁸⁸. W przewozach węgla kamiennego poza granicami Polski nastąpił spadek przewiezionej masy o 27% r/r oraz wykonanej pracy przewozowej o 29% r/r, na co główny wpływ miało zmniejszenie przewozów z kopalń OKD.

W innej grupie towarowej wchodzącej w skład paliw stałych – koksie – przewozy Grupy PKP CARGO w ujęciu masy zmniejszyły się w 2017 r. o 3% r/r, a zrealizowana praca przewozowa była niższa o 8 r/r. Spadek przewozów koksu na terenie Polski o 9% r/r został częściowo zrekomensowany wzrostem przewozów koksu przez spółki z Grupy AWT (+12% r/r) w wyniku pozyskania przez Grupę PKP CARGO od konkurencyjnego przewoźnika dostaw tego surowca w eksporcie z Polski do Rumunii. Wpływ na spadek przewozów tego towaru miało przesunięcie części przewozów z transportu konwencjonalnego na intermodalny

⁸⁶ polskirynekwegla.pl - dane za 12 miesięcy 2017 r.

⁸⁷ pse.pl

⁸⁸ Eurostat

w związku z rosnącym zainteresowaniem klientów przewozami tego towaru w kontenerach oraz zmniejszenie przewozów eksportowych koksu z powodu zmiany kierunku zaopatrzenia przez jednego z odbiorców zagranicznych.

Przewozy paliw stałych w IV kwartale 2017 r. były niższe o 8% r/r w ujęciu przewiezionej masy, natomiast pod względem zrealizowanej pracy przewozowej były niższe o 12% r/r (w przypadku Jednostki dominującej odpowiednio o 8% i 11%). Główny wpływ na ten spadek miały mniejsze przewozy węgla kamiennego wewnątrz kraju o 10% r/r oraz w eksporcie o 40% r/r (oba w ujęciu masy towarowej) związane głównie z mniejszą podażą tego surowca ze strony polskich kopalń (wydobycie węgla w IV kwartale 2017 r. wyniosło 16,6 mln ton, tj. było niższe o 9,7% r/r, a sprzedaż wyniosła 17,0 mln ton, tj. była niższa o 10,4% r/r).

Drugą największą grupę towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w 2017 r. stanowiły kruszywa i materiały budowlane z 19% udziałem w całkowitej pracy przewozowej (16% w 2016 r.). W transporcie kruszyw i materiałów budowlanych w 2017 r. odnotowano w Grupie wzrost o 22% r/r pod względem przewiezionej masy oraz o 27% r/r pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, a w PKP CARGO S.A. odpowiednio o 24% r/r i 28% r/r. Wzrost przewozów w tym segmencie jest związany z intensyfikacją realizacji w Polsce inwestycji drogowych (m.in. na budowę A1, S6, S8, S10, S11) oraz inwestycji kolejowych (np. na potrzeby modernizacji linii kolejowej E20, linii obwodowej w Warszawie) z udziałem środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 oraz zwiększeniem zapotrzebowania na przewozy kruszywa do betoniarni oraz wytwórni mas bitumicznych, a także większym zapotrzebowaniem na kamień wapienny w związku z wyższą produkcją wyrobów hutniczych w Polsce. Wpływ na wielkość przewozów kruszyw i materiałów budowlanych w 2017 r. miało również pozyskanie przewozów kruszyw od konkurencyjnego przewoźnika oraz wzrost importu z Ukrainy i Białorusi. Ponadto na wzrost przewozów Grupy PKP CARGO wpływ miała skuteczna akwizycja kontraktów przeprowadzona w ubiegłym roku dzięki stosowaniu elastycznej polityki cenowej i reagowaniu na kontroferty składane przez konkurencję.

Produkty związane z przemysłem metalurgicznym, tj. metale i rudy, stanowią kolejny istotny obszar rynkowy obsługiwany przez Grupę PKP CARGO. Ich udział w pracy przewozowej Grupy w 2017 r. wyniósł 13% (12% w 2016 r.), a przewozy Jednostki dominującej stanowiły 98% pracy przewozowej Grupy w tym obszarze. W tym segmencie odnotowano wzrost przewiezionej masy o 15% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 17% r/r w związku z większym zapotrzebowaniem na rudy i metale wynikającym z korzystnej sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych (wzrost produkcji stali na świecie w 2017 r. o 5,3% r/r wg danych World Steel Association), poprawiającą się koniunkturą gospodarczą Polski i rynków zagranicznych oraz mniejszym importem z Chin na skutek wprowadzonych przez Komisję Europejską ceł na produkty sprzedawane po cenach dumpingowych. Istotny wpływ na wielkość przewozów metali i rud (zarówno surowców, jak i półproduktów oraz wyrobów gotowych) w 2017 r. miało także zwiększenie produkcji stali w Polsce do poziomu 10,3 mln ton (wzrost o 14,8% r/r)⁸⁹. Jest to częściowo wynik niskiej bazy porównawczej, gdyż w 2016 r. trwał remont wielkiego pieca hutniczego w Krakowie oraz remont linii ciągłego odlewania stali w Zawierciu. Dodatkowo, na skutek aktywnie prowadzonej polityki handlowej pozyskano przewozy metali od konkurencyjnego przewoźnika m.in. w eksporcie na Węgry i do Włoch.

Grupa PKP CARGO pozostaje liderem w przewozach intermodalnych w Polsce, stanowiących istotny element strategii jej rozwoju.

W 2017 r. zrealizowany przez Grupę transport jednostek intermodalnych wzrósł pod względem masy przewiezionych kontenerów o 17% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa wzrosła o 31% r/r, do czego przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 11% r/r. Przewozy intermodalne Jednostki dominującej stanowiły 95% pracy przewozowej i 90% masy towarowej w tym obszarze. Wzrost przewozów intermodalnych wynika w głównej mierze z rozwoju połączeń tranzytowych i obsługi połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku” (w przewozach do i z Chin udział przewozów kontenerów drogą lądową wyniósł 24% w 2017 r. wobec 16% w 2016 r.) oraz większego udziału przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. koks, zboże, części samochodowe, kręgi stali). Znaczny udział mają także przewozy pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju (co jest ściśle związane z rozwojem tego rynku kolejowego - przeładunek kontenerów w polskich portach morskich wzrósł w 2017 r. o 15,6% r/r⁹⁰). Nastąpił również znaczący wzrost liczby pociągów obsługiwanych własną trakcją na terenie Niemiec, który przyczynił się również do wzrostu średniej odległości przewozu w tej grupie towarowej o 11% r/r.

W przewozach produktów chemicznych w 2017 r. odnotowano wzrost przewiezionej masy o 11% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 14% r/r, do której przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 3% r/r. Przewozy Jednostki dominującej stanowiły 92% pracy przewozowej i 92% masy towarowej w tym obszarze. W związku z wprowadzeniem zmian legislacyjnych likwidujących szarą strefę w gospodarce, PKP CARGO S.A. pozyskało w 2017 r. dodatkowe przewozy węglowodorów ze wschodu w imporcie oraz w tranzyście, a także nastąpił wzrost przewozów przez porty morskie. Ponadto, PKP CARGO S.A. przejęło przewozy RSM (roztwór saletrzano-mocznikowy) od konkurencyjnego przewoźnika, a także zwiększyło realizację

⁸⁹ worldsteel.org

⁹⁰ GUS - Biuletyn Statystyczny Nr 12/2017

przewozów krajowych i importowych nawozów dla krajowych producentów (wzrost produkcji nawozów azotowych w 2017 r. wyniósł 4,9% r/r)⁹¹.

W przewozach paliw płynnych według danych w 2017 r. odnotowano wzrost przewiezionej masy o 49% r/r (przewozy Jednostki dominującej stanowiły 91% masy towarowej) oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 23% r/r (przewozy Jednostki dominującej stanowiły 80% pracy przewozowej), przy spadku średniej odległości przewozu o 18% r/r (spadek odległości przewozów importowych realizowanych na terenie Polski o 47% r/r w związku ze zwiększeniem udziału przewozów w imporcie z Białorusi oraz Litwy realizowanych na krótkie odległości). Wzrost przewozów tej grupy produktowej wynika głównie z ograniczenia tzw. „szarej strefy” w obrocie paliwami płynnymi wskutek wdrożonych w II połowie 2016 r. przepisów (tzw. „pakiet paliwowy”) i skuteczniejszej egzekucji prawa. W gospodarce Polski wzrosło zapotrzebowanie na paliwa przewożone transportem kolejowym. Grupa PKP CARGO pozyskała i obsługuje większość z wolumenów, które w związku z powyższym pojawiły się na rynku (dodatkowe przewozy importowe przez porty i wschodnie przejścia graniczne). W ujęciu zrealizowanej pracy przewozowej zanotowano następujące wzrosty w kolejnych kwartałach: 10% r/r w I kwartale 2017 r., 25% r/r w II kwartale, 43% r/r w III kwartale oraz 14% r/r w IV kwartale 2017 r. Na wielkość pracy przewozowej miała wpływ również zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta PKP CARGO S.A. (realizacja podwykonawstwa dla konkurencyjnego przewoźnika w związku z brakiem możliwości zapewnienia przez niego całkowitej realizacji przewozów własnymi zasobami).



W przewozach drewna i produktów rolnych w okresie 12 miesięcy 2017 r. pod względem przewiezionej masy zanotowano wzrost o 4% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa wzrosła o 14% r/r, do czego przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 10% r/r. Przewozy Jednostki dominującej stanowiły 79% pracy przewozowej i 84% masy towarowej w tym obszarze. Główną przyczyną wzrostu zrealizowanej pracy przewozowej w tym segmencie były większe przewozy zboża oraz produktów rolnych zarówno na terenie Polski (wzrost udziału przewozów na odległości powyżej 400 km: zbóż w eksporcie morskim oraz rzepaku w przewozach krajowych), jak i poza terenem Polski (przez spółki z Grupy AWT).

W przewozach pozostałych towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w 2017 r. nastąpił wzrost masy o 27% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 24% r/r. Wzrost przewozów tej grupy produktowej związany jest z realizacją przez PKP CARGO S.A. przewozów dla armii amerykańskiej w ramach przemieszczania do Europy wojsk NATO, pozyskaniem przewozów samochodów z/do Włoch oraz realizacją krajowych przewozów artykułów z betonu i prefabrykatów oraz gliny z Ukrainy.

⁹¹ GUS - Biuletyn Statystyczny Nr 12/2017

Tabela 6 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(mln tkm)				%		(mln tkm)				%	
Paliwa stałe ¹	11 514	12 542	13 593	12 181	-1 027	-8%	2 923	3 339	3 926	3 307	-416	-12%
z czego węgiel kamienny	10 154	11 070	12 387	10 757	-916	-8%	2 589	2 971	3 629	2 938	-383	-13%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 882	4 636	5 261	6 142	1 246	27%	1 644	1 368	1 256	1 609	277	20%
Metale i rudy ³	3 986	3 401	3 709	3 650	585	17%	996	819	991	868	177	22%
Produkty chemiczne ⁴	2 353	2 072	2 013	1 903	281	14%	580	524	483	497	56	11%
Paliwa płynne ⁵	1 340	1 091	839	781	249	23%	309	272	255	210	38	14%
Drewno i płody rolne ⁶	1 744	1 533	1 629	1 694	211	14%	486	469	436	394	17	4%
Przewozy intermodalne	3 235	2 474	2 031	1 832	762	31%	889	721	593	451	168	23%
Pozostałe ⁷	956	774	764	764	183	24%	248	196	207	189	53	27%
Razem	31 010	28 521	29 839	28 947	2 490	9%	8 076	7 707	8 148	7 525	368	5%

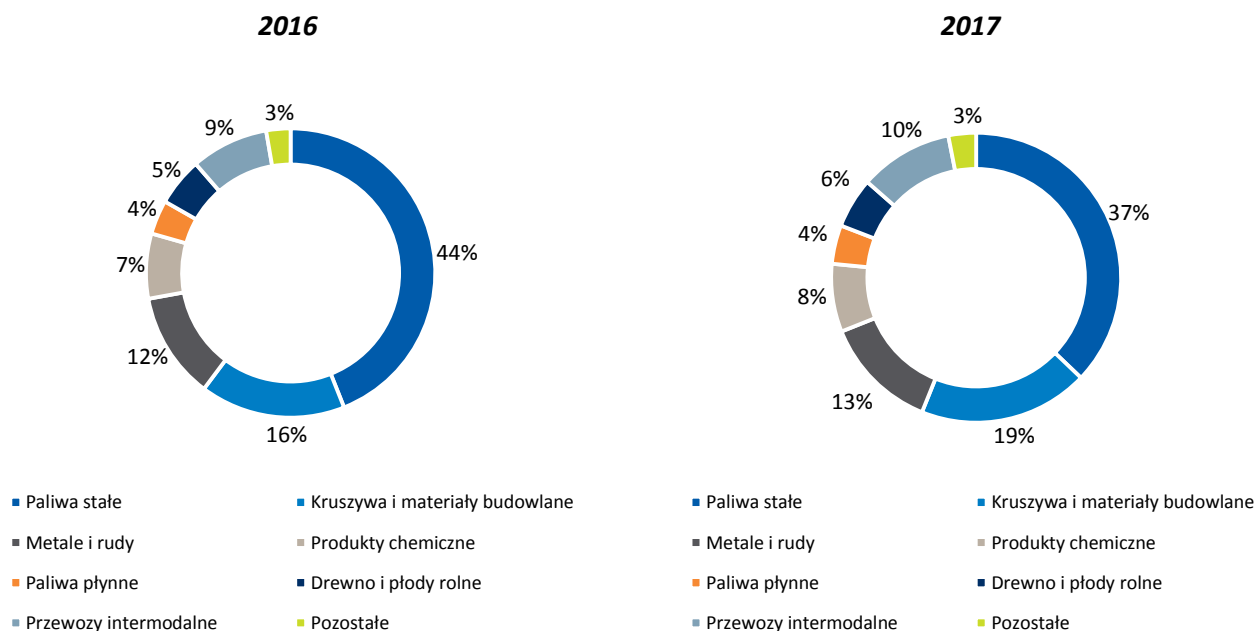
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(mln tkm)				%		(mln tkm)				%	
Paliwa stałe ¹	11 052	11 911	13 059	12 025	-859	-7%	2 834	3 185	3 664	3 283	-351	-11%
z czego węgiel kamienny	9 864	10 605	11 967	10 601	-741	-7%	2 527	2 864	3 423	2 914	-337	-12%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 832	4 555	5 216	6 123	1 277	28%	1 629	1 343	1 240	1 607	286	21%
Metale i rudy ³	3 892	3 333	3 654	3 650	559	17%	967	799	965	868	169	21%
Produkty chemiczne ⁴	2 175	1 936	1 963	1 903	239	12%	527	493	460	497	34	7%
Paliwa płynne ⁵	1 068	885	743	781	183	21%	252	205	210	210	47	23%
Drewno i płody rolne ⁶	1 384	1 312	1 483	1 694	73	6%	401	374	364	394	27	7%
Przewozy intermodalne	3 079	2 316	1 928	1 832	764	33%	831	703	537	451	129	18%
Pozostałe ⁷	761	589	673	764	172	29%	204	150	164	189	54	36%
Razem	29 244	26 836	28 720	28 772	2 408	9%	7 646	7 252	7 603	7 499	393	5%

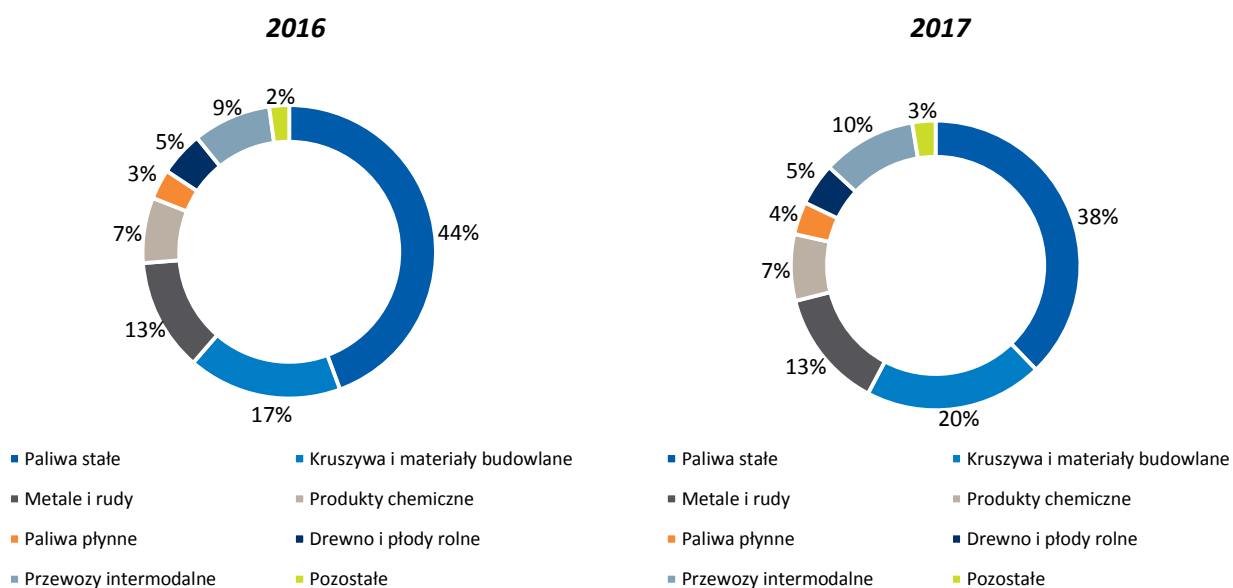
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(tys. ton)				%		(tys. ton)				%	
Paliwa stałe ¹	57 679	59 768	63 285	56 919	-2 089	-3%	14 795	16 078	18 726	16 150	-1 283	-8%
z czego węgiel kamienny	51 755	53 690	57 847	51 976	-1 936	-4%	13 223	14 520	17 182	14 854	-1 297	-9%
Kruszywa i materiały budowlane ²	22 161	18 173	19 898	21 526	3 988	22%	6 252	5 464	5 008	5 647	789	14%
Metale i rudy ³	12 981	11 266	12 311	12 293	1 715	15%	3 278	2 988	2 993	2 932	289	10%
Produkty chemiczne ⁴	6 974	6 295	5 846	5 961	679	11%	1 777	1 603	1 428	1 491	174	11%
Paliwa płynne ⁵	4 534	3 042	3 001	2 692	1 492	49%	951	843	870	759	108	13%
Drewno i płody rolne ⁶	4 485	4 331	4 673	4 709	154	4%	1 292	1 207	1 247	1 187	85	7%
Przewozy intermodalne	7 605	6 473	5 173	4 536	1 132	17%	2 017	1 853	1 549	1 113	164	9%
Pozostałe ⁷	2 728	2 147	2 070	2 072	581	27%	729	571	554	513	158	28%
Razem	119 147	111 495	116 257	110 706	7 652	7%	31 092	30 607	32 375	29 792	485	2%

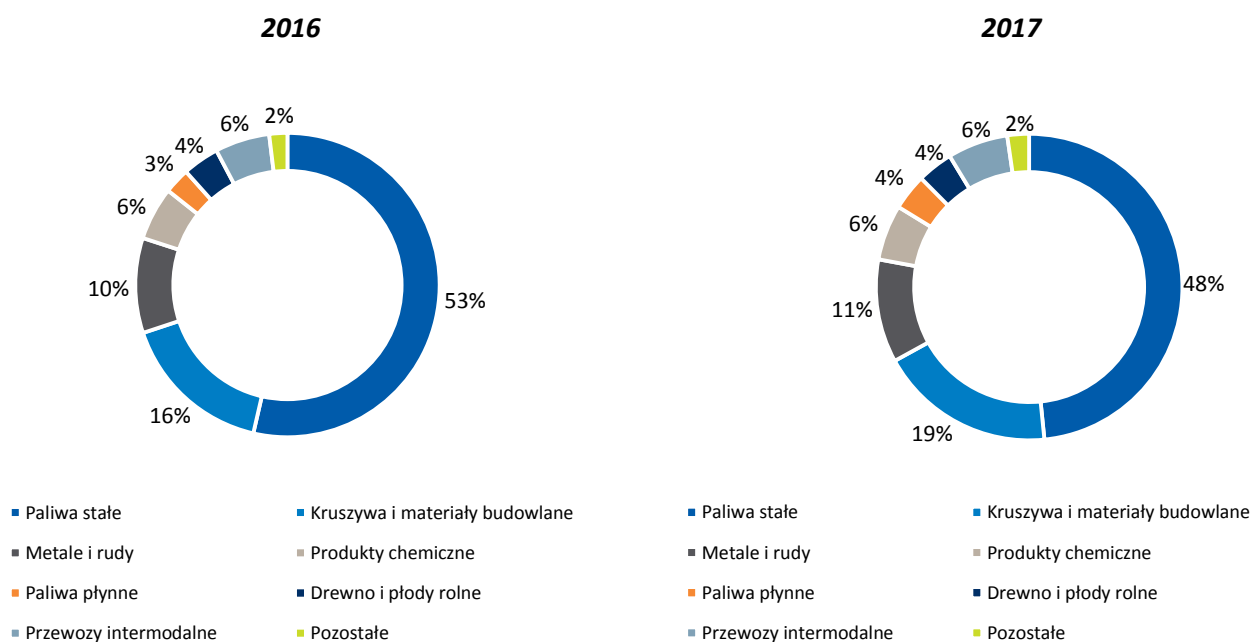
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(tys. ton)				%		(tys. ton)				%	
Paliwa stałe ¹	50 527	51 375	57 491	56 237	-848	-2%	12 859	13 989	16 127	15 967	-1 131	-8%
z czego węgiel kamienny	46 675	47 130	53 232	51 294	-455	-1%	11 835	12 929	15 130	14 670	-1 094	-8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	20 307	16 433	18 706	21 221	3 874	24%	5 596	4 933	4 464	5 610	664	13%
Metale i rudy ³	12 578	11 104	12 148	12 293	1 475	13%	3 129	2 944	2 916	2 932	186	6%
Produkty chemiczne ⁴	6 391	5 749	5 581	5 961	642	11%	1 612	1 477	1 306	1 491	135	9%
Paliwa płynne ⁵	4 121	2 743	2 725	2 692	1 378	50%	893	731	741	759	162	22%
Drewno i płody rolne ⁶	3 785	3 862	4 321	4 709	-77	-2%	1 118	1 028	1 071	1 187	90	9%
Przewozy intermodalne	6 826	5 622	4 671	4 536	1 204	21%	1 808	1 651	1 312	1 113	158	10%
Pozostałe ⁷	2 292	1 714	1 857	2 072	578	34%	623	463	460	513	159	34%
Razem	106 827	98 602	107 499	109 720	8 225	8%	27 638	27 216	28 397	29 571	422	2%

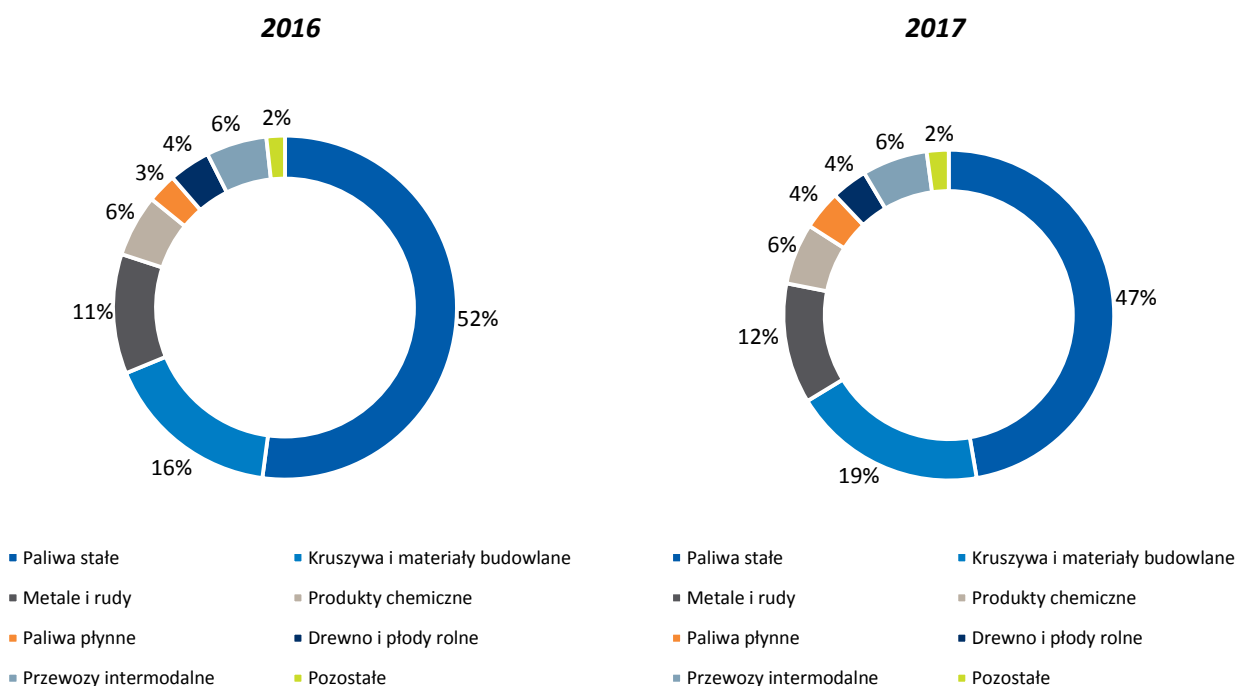
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	km				%		km				%	
Paliwa stałe ¹	200	210	215	214	-10	-5%	198	208	210	206	-10	-5%
z czego węgiel kamienny	196	206	214	207	-10	-5%	196	205	211	199	-9	-4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	265	255	264	289	10	4%	263	250	251	286	13	5%
Metale i rudy ³	307	302	301	297	5	2%	304	274	331	296	30	11%
Produkty chemiczne ⁴	337	329	344	319	8	3%	326	327	338	333	-1	0%
Paliwa płynne ⁵	295	359	280	290	-63	-18%	325	322	293	276	3	1%
Drewno i płody rolne ⁶	389	354	348	360	35	10%	376	389	350	332	-12	-3%
Przewozy intermodalne	425	382	393	404	43	11%	440	389	383	406	51	13%
Pozostałe ⁷	350	360	369	369	-10	-3%	341	343	373	368	-2	-1%
Razem	260	256	257	262	4	2%	260	252	252	254	8	3%

Tabela 11 Średnia odległość przewozów PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	km				%		km				%	
Paliwa stałe ¹	219	232	227	214	-13	-6%	220	228	227	206	-7	-3%
z czego węgiel kamienny	211	225	225	207	-14	-6%	214	222	226	199	-8	-4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	287	277	279	289	10	4%	291	272	278	286	19	7%
Metale i rudy ³	309	300	301	297	9	3%	309	271	331	296	38	14%
Produkty chemiczne ⁴	340	337	352	319	4	1%	327	334	352	333	-7	-2%
Paliwa płynne ⁵	259	323	273	290	-64	-20%	282	280	284	276	2	1%
Drewno i płody rolne ⁶	366	340	343	360	26	8%	359	364	340	332	-5	-1%
Przewozy intermodalne	451	412	413	404	39	10%	460	426	409	406	34	8%
Pozostałe ⁷	332	344	362	369	-12	-3%	328	324	357	368	4	1%
Razem	274	272	267	262	2	1%	277	266	268	254	10	4%

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 transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Z punktu widzenia kierunków, w których realizowane były przewozy Grupy PKP CARGO, dominujące były przewozy wewnątrz Polski stanowiące 91% wykonanej pracy przewozowej w trakcie 12 miesięcy 2017 r. W porównaniu z 12 miesiącami 2016 r. udział wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski wzrósł o 0,2 p.p., co potwierdza systematyczny rozwój Grupy PKP CARGO na rynkach zagranicznych.

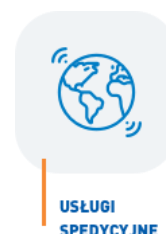
Przewozy PKP CARGO S.A. realizowane na terytorium Polski stanowiły 96% zrealizowanej pracy przewozowej Spółki w 2017 r. (97% w 2016 r.).

W porównaniu z 2016 r. Spółka wypracowała istotny wzrost przewiezionej masy oraz wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski odpowiednio o 26% i 25% r/r, co wskazuje na rozwój przewozów poza granicami Polski.

4.3 Pozostałe usługi

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

Usługi spedycyjne - oferta Grupy obejmuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu samochodowego, morskiego i śródlądowego z uwzględnieniem przeładunku, składowania, magazynowania, konfekcjonowania. Grupa oferuje również obsługę celną. Dodatkowym walorem dla usług Grupy są projektowane i wdrażane kompleksowe rozwiązania transportowe (3PL solutions). Usługi spedycyjne realizowane są głównie przez spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT Čechofracht, a.s.;



Usługi trakcyjne oraz wynajmu lokomotyw, tj. usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego lub zapewnieniu jego gotowości np. do prowadzenia pociągów naprawczych, ratunkowych. Usługi te realizowane są zarówno na rynku polskim, jak i poza granicami Polski.



Usługi kompleksowej obsługi bocznicy, obejmujące m. in. formowanie pociągów, usługi manewrowe, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, załadunek i rozładunek, zarządzanie magazynami oraz konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami świadczącymi wymienione usługi są PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz AWT a.s. Działalność w zakresie obsługi bocznicowej realizowana jest w Polsce, Republice Czeskiej oraz na Węgrzech;



Usługi przeładunku - Grupa PKP CARGO działalność przeładunkową rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do

- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.,
- AWT a.s.;



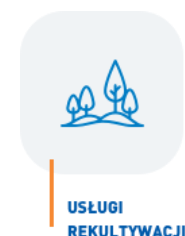
Usługi logistyki intermodalnej - Grupa zabezpiecza wszystkie elementy łańcucha logistycznego, w tym: transport kolejowy, transport drogowy, przeładunek i składowanie jednostek intermodalnych. Działalność ta bazuje na sieci terminali intermodalnych. Spółką wyspecjalizowaną i dedykowaną w ramach Grupy do kompleksowej obsługi transportu intermodalnego jest PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. Dodatkową wartością oferty Grupy, jest wdrożona przez AWT usługa stałego monitorowania ruchu pociągów intermodalnych „Track and Trace”;



Usługi naprawcze taboru - utrzymanie taboru Grupy realizowane jest głównie przez spółkę PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Dodatkowo, wybrane prace utrzymaniowe i naprawcze realizowane są również w ramach obiektów znajdujących się w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz przez AWT a.s.;



Usługi rekultywacji - oferta Grupy obejmuje zagospodarowanie i rewitalizację terenów poprzemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidację wyrobisk, odkażanie gleby. Dodatkowo, Grupa oferuje usługi z zakresu budownictwa inżynierskiego. Działalność w obszarze rekultywacji realizowana jest przez spółki AWT Rekultivace a.s. oraz AWT Rekultivace PL sp. z o.o., głównie na terenie Republiki Czeskiej w regionach składowisk odpadów górniczych w okolicy Ostrawy.



Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO, nie wyróżniają segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiadają jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne świadczone usługi. Prowadzą działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie w jakim zostały zaprezentowane w **Jednostkowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym**. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

4.4 Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

PKP CARGO S.A. działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem siedziby Spółki. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską w 2017 r. i 2016 r. nie przekroczyła 13% całkowitych przychodów ze sprzedaży. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów ze sprzedaży usług.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział sprzedaży do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 13,8% sumy przychodów ze sprzedaży usług Spółki, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. udział ten wyniósł 12,8%.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział sprzedaży do PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wyniósł 14,1% sumy przychodów ze sprzedaży usług Spółki, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. udział ten wyniósł 12,9%.

Grupa PKP CARGO, podobnie jak Jednostka dominująca, działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. suma przychodów osiągniętych od kontrahentów czeskich wyniosła ok. 13% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług Grupy, przy prawie 16% udziale w analogicznym okresie roku poprzedniego.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział sprzedaży do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 11,0% sumy przychodów ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych Grupy.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia [Nota 5 SSF](#), natomiast przychody Spółki – [Nota 4 JSF](#).

Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Jednostka dominująca, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce, zgodnie z cennikiem zatwierdzanym corocznie przez Prezesa UTK. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy jak i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2017 r. w PKP CARGO S.A. 36,5%, natomiast w Grupie 27,3%.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2017 r. w PKP CARGO S.A. 24,0%, natomiast w Grupie 17,9%.

4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2014-2017.

Tabela 12 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2017
	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016		
Grupa PKP CARGO	23 253	23 239	23 144	109	14
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>17 043</i>	<i>17 031</i>	<i>17 429</i>	<i>-386</i>	<i>12</i>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2016
	31/12/2016	30/09/2016	31/12/2015		
Grupa PKP CARGO	23 144	23 292	23 805	-661	-148
w tym: PKP CARGO S.A.	17 429	17 569	17 979	-550	-140

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 14 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
	31/12/2015	30/09/2015	31/12/2014		
Grupa PKP CARGO	23 805	23 634	24 960	-1 155	171
w tym: PKP CARGO S.A.	17 979	17 819	20 830	-2 851	160

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2014
	31/12/2014	30/09/2014	31/12/2013		
Grupa PKP CARGO	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130
w tym: PKP CARGO S.A.	20 830	21 870	22 480	-1 650	-1 040

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach				Zmiana 2017-2016
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 278	23 441	24 375	26 185	-163
w tym: PKP CARGO S.A.	17 177	17 698	18 484	22 010	-521

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17 Przeciętne zatrudnienie w osobach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach				Zmiana 2017-2016
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 305	23 465	24 407	26 215	-160
w tym: PKP CARGO S.A.	17 182	17 702	18 486	22 012	-520

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2017
	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 281	5 304	5 272	9	-23
w tym: PKP CARGO S.A.	3 805	3 804	3 825	-20	1
Stanowiska robotnicze - Grupa	17 972	17 935	17 872	100	37
w tym: PKP CARGO S.A.	13 238	13 227	13 604	-366	11
Razem	23 253	23 239	23 144	109	14
w tym: PKP CARGO S.A.	17 043	17 031	17 429	-386	12

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2016
	31/12/2016	30/09/2016	31/12/2015		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 272	5 263	5 324	-52	9
w tym: PKP CARGO S.A.	3 825	3 833	3 863	-38	-8
Stanowiska robotnicze - Grupa	17 872	18 029	18 481	-609	-157
w tym: PKP CARGO S.A.	13 604	13 736	14 116	-512	-132
Razem	23 144	23 292	23 805	-661	-148
w tym: PKP CARGO S.A.	17 429	17 569	17 979	-550	-140

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
	31/12/2015	30/09/2015	31/12/2014		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 324	5 284	5 349	-25	40
w tym: PKP CARGO S.A.	3 863	3 819	4 462	-599	44
Stanowiska robotnicze - Grupa	18 481	18 350	19 611	-1 130	131
w tym: PKP CARGO S.A.	14 116	14 000	16 368	-2 252	116
Razem	23 805	23 634	24 960	-1 155	171
w tym: PKP CARGO S.A.	17 979	17 819	20 830	-2 851	160

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 21 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2014
	31/12/2014	30/09/2014	31/12/2013		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 349	5 464	5 566	-217	-115
w tym: PKP CARGO S.A.	4 462	4 577	4 706	-244	-115
Stanowiska robotnicze - Grupa	19 611	20 626	20 987	-1 376	-1 015
w tym: PKP CARGO S.A.	16 368	17 293	17 774	-1 406	-925
Razem	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130
w tym: PKP CARGO S.A.	20 830	21 870	22 480	-1 650	-1 040

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2017 do roku 2016, można zaobserwować spadek przeciętnego zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 163 etaty (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 521 etatów) – wynika to bezpośrednio z rozwiązywania umów o pracę z naturalnych przyczyn, głównie w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych lub rentowych.

4.6 Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.6.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2017 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3) w wysokości 511,2 mln zł, tj. więcej o 14,7% w stosunku do wykonania 2016 r.

W w/w nakładach w 2017 roku Spółka poniosła nakłady inwestycyjne poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe w wysokości 53,0 mln zł dotyczące zakupu lokomotyw wielosystemowych.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2017 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup lokomotyw wielosystemowych (3 szt.), modernizację lokomotyw (16 szt.) oraz zakup używanych wagonów węglarek serii EAOS (89 szt.) - łącznie 486,4 mln zł

(tj. 95,1 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 14,5 mln zł (głównie na wdrożenie systemów informatycznych oraz zakup komputerów, serwerów, telefonów GSM i urządzeń VoIP), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 5,5 mln zł tj. budowę i modernizację budynków, głównie zaplecza warsztatowe oraz budowę i modernizację sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, budowę kotłowni oraz zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 4,8 mln zł.

Tabela 22 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017 - 2016	Zmiana %
Budownictwo inwestycyjne	5 551	4 528	19 870	11 135	1 023	22,6%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	53 049	199 417	-	-	-146 368	-73,4%
Modernizacje lokomotyw	64 157	35 375	69 642	48 242	28 782	81,4%
Zakupy wagonów	12 460	-	20 063	57 224	12 460	-
Maszyzny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	4 292	2 827	6 051	5 900	1 465	51,8%
Teleinformatyzacja	14 507	16 477	32 294	20 615	-1 970	-12,0%
Pozostałe	513	2 207	5 473	2 673	-1 694	-76,8%
Komponenty w remontach:	356 697	184 981	283 609	433 203	171 716	92,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	76 533	45 001	137 824	125 198	31 532	70,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	280 164	139 980	145 785	308 005	140 184	100,1%
Razem	511 226	445 812	437 002	578 992	65 414	14,7%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne kształtowała się następująco 297,8 mln zł ze środków własnych oraz 213,4 mln zł ze środków z kredytu.

Ogółem uruchomiono linie kredytowe na łączną wartość 213,4 mln zł, w tym na zakup lokomotyw wielosystemowych na poziomie 51,4 mln zł.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2017 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3), a także wartości niematerialnych w wysokości 562,0 mln zł, tj. więcej o 5,5% w stosunku do wykonania 2016 r.

W w/w nakładach w 2017 r. Grupa poniosła nakłady inwestycyjne poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe głównie na zakup lokomotyw wielosystemowych.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2017 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), na zakup oraz modernizację lokomotyw i wagonów - łącznie 493,6 mln zł (tj. 87,8 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 16,3 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 32,1 mln zł głównie na modernizację terminali kontenerowych oraz budynków, w tym budynków zaplecza warsztatowego jak również na budowę i modernizację sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, budowę kotłowni, remonty torów oraz placów składowych a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 17,6 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 2,4 mln zł.

Tabela 23 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017 - 2016	Zmiana %
Budownictwo inwestycyjne	32 101	19 079	28 084	18 130	13 022	68,3%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	53 049	200 188	-	-	-147 139	-73,5%
Modernizacje lokomotyw	67 010	40 470	70 400	48 544	26 540	65,6%
Zakupy wagonów	13 260	-	20 063	57 301	13 260	-
Modernizacje wagonów	1 670	3 606	1 624	-	-1 936	-53,7%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	17 617	14 416	12 170	9 469	3 201	22,2%
Teleinformatyzacja	16 260	20 114	34 862	21 972	-3 854	-19,2%
Pozostałe	2 420	4 206	9 744	4 163	-1 786	-42,5%
Komponenty w remontach:	358 583	230 660	307 613	437 154	127 923	55,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	77 301	72 134	150 681	126 072	5 167	7,2%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	281 282	158 526	156 932	311 082	122 756	77,4%
Razem	561 970	532 739	484 560	596 733	29 231	5,5%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne w Grupie kształtowała się następująco: 342,5 mln zł ze środków własnych, 213,4 mln zł ze środków z kredytu, 3,9 mln zł w formie leasingu, 2,2 mln zł z dotacji UE.

Dodatkowo Grupa w 2017 roku zrefinansowała poprzez kredyty nakłady inwestycyjne z lat 2015 - 2016 w kwocie 25,3 mln zł.

4.6.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

PKP CARGO S.A. oraz Grupa posiada możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej nadwyżki środków własnych, jak również z uwzględnieniem kredytu inwestycyjnego uzyskanego z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, a także w ramach nowych umów leasingu finansowego lub innych form finansowania zewnętrznego.

Dodatkowo w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system zarządzania środkami pieniężnymi (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2017 r. 7 spółek z Grupy.

PKP CARGO S.A. efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, PKP CARGO S.A. posiada umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł (na dzień 31 grudnia 2017 r.).

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

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

5.1.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W 2017 r. Spółka PKP CARGO S.A. przewiozła 106,8 mln ton ładunków (tj. o 8% więcej niż w 2016 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 29,2 mld tkm (tj. o 9% więcej niż w 2016 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2017 r. wzrosły o 10,5% r/r, a koszty działalności operacyjnej wzrosły o 4,8% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Spółki w 2017 r. wyniósł odpowiednio 151,2 mln zł oraz 94,0 mln zł. Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Spółki wzrosły o 10,5% r/r, a skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 5,7% r/r. W 2017 r. w Spółce dokonano aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł. W związku z powyższym, skorygowany wynik na działalności operacyjnej za 2017 r. wyniósł 123,8 mln zł, natomiast skorygowany wynik netto wyniósł 71,8 mln zł. W 2016 r. w Spółce nie wystąpiły istotne zdarzenia jednorazowe w związku z tym nie przeprowadzono korekty wyniku. Główną przyczyną wzrostu skorygowanego wyniku w 2017 r. w porównaniu do skorygowanego wyniku 2016 r., była poprawa sytuacji na rynku przewozów, co bezpośrednio przełożyło się na większy wolumen przewozów i wyższe ceny usług przewozowych.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach zaprezentowano wyniki PKP CARGO S.A. oraz skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. od 2014 do 2017 r.

Tabela 24 Wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	341 356	10,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 440 585	3 281 568	3 629 334	3 787 368	159 017	4,8%
Wynik na działalności operacyjnej	151 229	-31 111	-115 180	92 813	182 340	-
Marża EBIT	4,2%	-1,0%	-3,3%	2,4%	5,2 p.p.	-
Marża EBITDA	16,5%	13,7%	12,9%	11,4%	2,8 p.p.	20,7%
Przychody finansowe	30 915	20 532	45 024	49 497	10 383	50,6%
Koszty finansowe	56 697	60 111	68 951	54 778	-3 414	-5,7%
Wynik przed opodatkowaniem	125 447	-70 690	-139 107	87 532	196 138	-
Marża wyniku brutto	3,5%	-2,2%	-4,0%	2,3%	5,7 p.p.	-
Podatek dochodowy	31 480	-2 125	-24 982	11 925	33 605	-
WYNIK NETTO	93 967	-68 565	-114 125	75 607	162 532	-
Marża wyniku netto	2,6%	-2,1%	-3,2%	1,9%	4,7 p.p.	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 25 Skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017 skorygowane***	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	341 356	10,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 467 999	3 281 568	3 387 610	3 530 252	186 431	5,7%
Wynik na działalności operacyjnej	123 815	-31 111	126 544	349 929	154 926	-
Marża EBIT	3,4%	-1,0%	3,6%	9,0%	4,4 p.p.	-
Marża EBITDA	16,5%	13,7%	14,7%	18,0%	2,8 p.p.	20,7%
Przychody finansowe	30 915	20 532	45 024	49 497	10 383	50,6%
Koszty finansowe	56 697	60 111	68 951	54 778	-3 414	-5,7%
Wynik przed opodatkowaniem	98 033	-70 690	102 617	344 648	168 724	-
Marża wyniku brutto	2,7%	-2,2%	2,9%	8,9%	4,9 p.p.	-
Podatek dochodowy	26 271	-2 125	20 945	60 777	28 396	-
WYNIK NETTO	71 762	-68 565	81 671	283 871	140 326	-
Marża wyniku netto	2,0%	-2,1%	2,3%	7,3%	4,1 p.p.	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od I PDO w kwocie 48,9 mln zł,

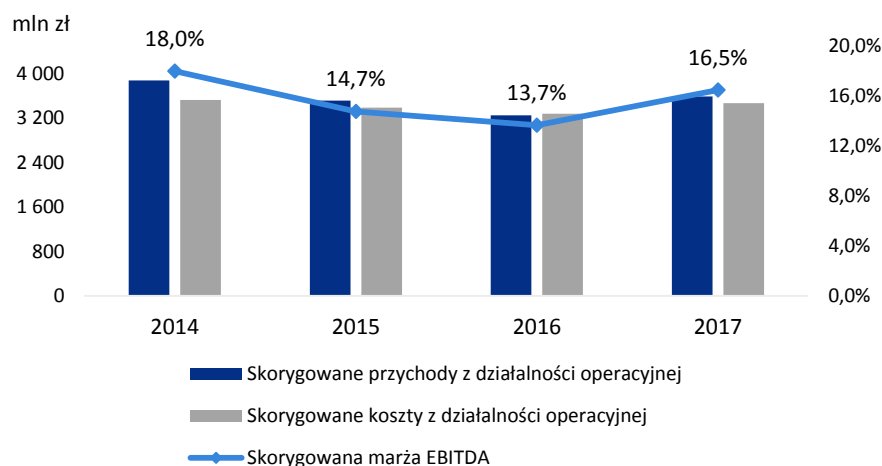
** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczone od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł,

*** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.



Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Spółki za lata 2014 – 2017.

Rysunek 25 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2017 *



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł, dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł.

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 26 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Przychody ze sprzedaży usług w tym:	3 542 472	3 208 165	3 472 945	3 775 863	334 307	10,4%
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 449 292	3 095 973	3 360 873	3 646 968	353 319	11,4%
Przychody ze sprzedaży materiałów	12 216	10 840	9 435	28 809	1 376	12,7%
Pozostałe przychody operacyjne	37 126	31 452	31 774	75 509	5 674	18,0%
Razem przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	341 356	10,5%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Spółki największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (98,6% w 2017 r. przy 98,7% w 2016 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody bocznicowe i trakcyjne oraz pozostałe przychody, które głównie obejmują przychody z: wynajmu składników majątku, usług wsparcia administracyjnego, usług wsparcia eksploatacyjnego oraz napraw taboru i pozostałych napraw. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. stanowią przychody ze sprzedaży materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego oraz pozostałe materiały. W skład przychodów z działalności operacyjnej zalicza się również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności z tytułu dostaw i usług, odsetki od należności handlowych i pozostałych, otrzymane kary i odszkodowania, przychody z tytułu rozwiązania rezerw oraz inne pozycje.

Wzrost przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 353,3 mln zł, tj. o 11,4% r/r do poziomu 3 449,3 mln zł wynikał intensyfikacji działań handlowych, co przełożyło się na wysoki wzrost przewozów. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej PKP CARGO S.A. zostały opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Wzrost przychodów z tytułu sprzedaży materiałów o 1,4 mln zł, tj. o 12,7% r/r, był spowodowany głównie wzrostem sprzedaży pozostałych materiałów, jednocześnie Spółka na bieżąco kontynuuje program likwidacji zbędnego, niewykorzystywanego oraz przestarzałego taboru.

Wzrost pozostałych przychodów operacyjnych o 5,7 mln zł, tj. o 18,0% r/r na skutek wyższych otrzymanych kar i odszkodowań w wysokości 10,7 mln zł, tj. o 74,3% r/r, głównie od kontrahentów Spółki za realizację przewozów niezgodnie z umową, przy spadku dodatnich różnic kursowych o 3,4 mln zł w wyniku zmiany kursów walutowych.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 27 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	440 610	474 844	569 630	347 782	-34 234	-7,2%
Zużycie materiałów i energii	565 239	532 655	595 633	587 736	32 584	6,1%
Usługi obce	1 165 181	1 078 527	1 114 951	1 169 207	86 654	8,0%
Podatki i opłaty	31 938	28 587	31 875	35 941	3 351	11,7%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 149 084	1 089 101	1 229 890	1 553 670	59 983	5,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	43 133	41 820	44 611	43 117	1 312	3,1%
Wartość sprzedanych materiałów	8 358	7 670	5 840	15 353	688	9,0%
Pozostałe koszty operacyjne	37 042	28 364	36 904	34 562	8 678	30,6%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 440 585	3 281 568	3 629 334	3 787 368	159 017	4,8%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 28 Skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
	skorygowane***		skorygowane**	skorygowane*	2017 - 2016	2017/2016
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	468 024	474 844	391 768	347 782	-6 820	-1,4%
Zużycie materiałów i energii	565 239	532 655	595 633	587 736	32 584	6,1%
Usługi obce	1 165 181	1 078 527	1 114 951	1 169 207	86 654	8,0%
Podatki i opłaty	31 938	28 587	31 875	35 941	3 351	11,7%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 149 084	1 089 101	1 166 028	1 296 554	59 983	5,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	43 133	41 820	44 611	43 117	1 312	3,1%
Wartość sprzedanych materiałów	8 358	7 670	5 840	15 353	688	9,0%
Pozostałe koszty operacyjne	37 042	28 364	36 904	34 562	8 678	30,6%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 467 998	3 281 568	3 387 610	3 530 252	186 430	5,7%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł,

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł,

*** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł.

W 2017 r. koszty działalności operacyjnej wzrosły o 159,0 mln zł, tj. o 4,8% r/r, do poziomu 3 440,6 mln zł. Skorygowane koszty działalności operacyjnej w 2017 r. wzrosły o 186,4 mln zł, tj. o 5,7 % r/r. Przyczyną wyższych kosztów operacyjnych w 2017 r. był głównie wzrost kosztów usług obcych, kosztów świadczeń pracowniczych oraz materiałów i energii.

W 2017 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 34,2 mln zł, tj. o 7,2% r/r do poziomu 440,6 mln zł, głównie w wyniku wystąpienia w 2017 r. zdarzenia jednorazowego opisanego powyżej. Skorygowane koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących spadły o 6,8 mln zł, tj. o 1,4% r/r.

W 2017 r. o 32,6 mln zł, tj. o 6,1% r/r zwiększyły się koszty zużycia materiałów i energii głównie z powodu wyższych przewozów towarowych. Koszty zużycia paliwa wzrosły o 25,4 mln zł, tj. o 24,0% r/r, na co wpłynął większy udział przewozów realizowanych w trakcji spalinowej w wyniku utrudnień na liniach PLK i objazdów, w szczególności w relacji z Bogdanki do Elektrowni w Kozienicach. Ponadto zanotowano wzrost zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody również na skutek wzrostu przewozów, przy niższym jednostkowym koszcie zmiennym oraz przy poprawie efektywności przewozów, co skutkowało poprawą miernika jednostkowego zużycia energii trakcyjnej w kraju.

Koszty usług obcych zwiększyły o 86,7 mln zł, tj. o 8,0% r/r i wyniosły 1 165,2 mln zł. Głównym powodem wzrostu kosztów usług obcych było poniesienie wyższych opłat za dostęp do linii zarządców infrastruktury o 56,3 mln zł, tj. o 8,6% r/r, spowodowanego wzrostem przewozów towarowych. Jednocześnie w ramach usług obcych wzrosły koszty usług transportowych o 28,2 mln zł, tj. o 28,5% r/r m.in. w wyniku wyższych kosztów spedycji.

W 2017 r. odnotowano wzrost kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 149,1 mln zł, tj. 5,5% wyższy r/r (1 089,1 mln zł w 2016 r.). Było to wynikiem podwyżki wynagrodzeń w Spółce od 1 września 2017 r., a także zmianą wartości rezerw pracowniczych. Jednocześnie w Spółce zanotowano spadek ilości zatrudnienia o 521 etatów r/r w wyniku naturalnych odejść pracowników. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5. „Informacje dotyczące zatrudnienia”**.

Pozostałe koszty rodzajowe w 2017 r. zwiększyły się o 1,3 mln zł, tj. o 3,1% r/r, głównie z powodu wyższych kosztów ubezpieczeń o 1,1 mln zł, tj. o 14,0% r/r na skutek wyższych składek na ubezpieczenie.

W 2017 r. wartość sprzedanych materiałów wzrosła o 0,7 mln zł, tj. 9,0% do poziomu 8,4 mln zł proporcjonalnie do wzrostu przychodów ze sprzedaży materiałów.

Pozostałe koszty operacyjne w 2017 r. wzrosły o 8,7 mln zł, tj. o 30,6% r/r do poziomu 37,0 mln zł. Wpływ na zmianę tej pozycji miały ruchy na rezerwach, w szczególności dotyczące utworzonej rezerwy na umowy rodzące obciążenia w wysokości 9,1 mln zł, co zostało szczegółowo opisane w **Nocie 29 JSF**.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w 2017 r. wyniósł 151,2 mln zł i wzrósł o 182,3 mln zł r/r. Skorygowany wynik na działalności operacyjnej wyniósł 123,8 mln zł i wzrósł o 154,9 mln zł r/r.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 591,8 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 148,1 mln zł, tj. o 33,4% r/r. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w 2017 r. nie wpływa na wynik EBITDA.

Działalność finansowa

Tabela 29 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Przychody finansowe	30 915	20 532	45 024	49 497	10 383	50,6%
Koszty finansowe	56 697	60 111	68 951	54 778	-3 414	-5,7%
Wynik na działalności finansowej	-25 782	-39 579	-23 927	-5 281	13 797	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

W 2017 r. PKP CARGO S.A. odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości -25,8 mln zł. W analogicznym okresie 2016 r. Spółka wygenerowała również stratę na działalności finansowej w wysokości -39,6 mln zł. Poprawa wyniku na działalności finansowej o 13,8 mln zł r/r nastąpiła na skutek obniżenia kosztów z tytułu wyceny opcji put/call na nabycie udziałów w AWT B.V. w wysokości 10,2 mln zł, tj. zanotowano spadek o 84,5% r/r. Dodatkowo w wyniku zmiany kursów walutowych Spółka odnotowała wzrost wyniku netto z tytułu różnic kursowych o 6,8 mln zł r/r.

Szczegóły zaprezentowano w [Nocie 7 JSF](#).

Wynik przed opodatkowaniem

Wynik przed opodatkowaniem wyniósł 125,4 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 196,1 mln zł r/r. Skorygowany wynik przed opodatkowaniem w 2017 r. wyniósł 98,0 mln zł i wzrósł o 168,7 mln zł r/r.

Podatek dochodowy

W 2017 r. PKP CARGO S.A. wykazała podatek dochodowy w kwocie 31,5 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 43,7 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -12,3 mln zł. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego pomniejszyła podatek dochodowy o 5,2 mln zł, do wysokości 26,3 mln zł.

Wynik netto

Wynik netto wyniósł 94,0 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 162,5 mln zł r/r. Skorygowany wynik netto w 2017 r. wyniósł 71,8 mln zł i wzrósł o 140,3 mln zł r/r na skutek opisanych powyżej zmian przychodów, kosztów oraz zapłaconego podatku dochodowego.



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

AKTYWA

Tabela 30 Analiza pozioma i pionowa aktywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)

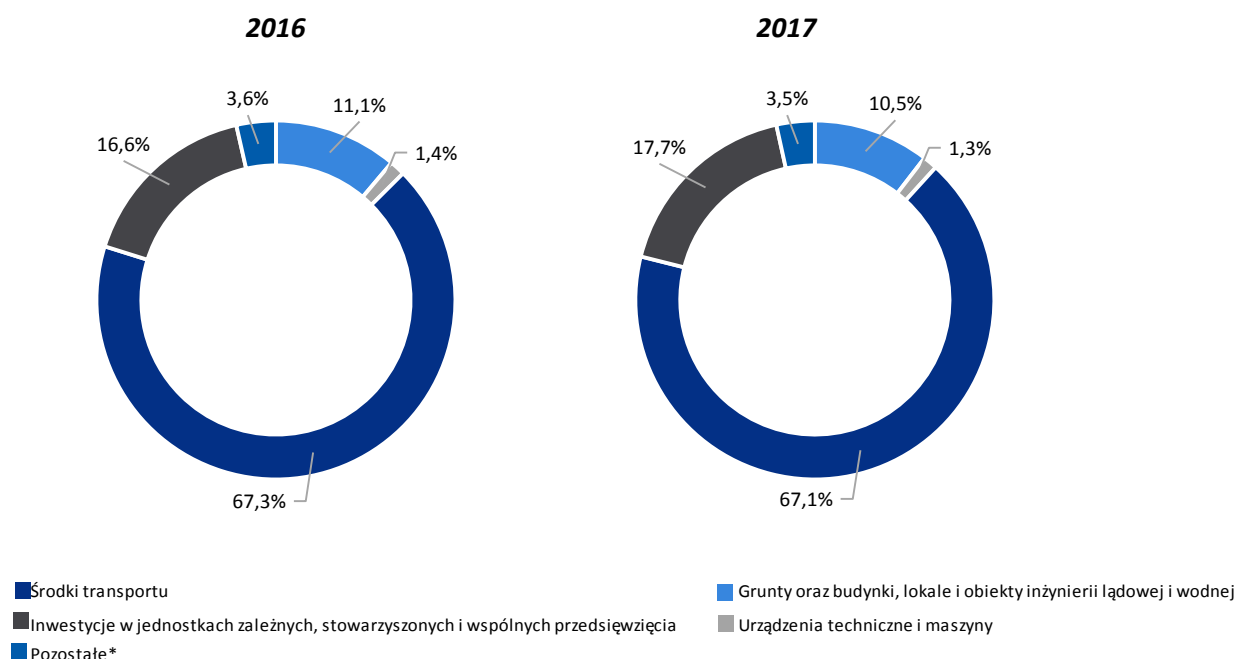
	Stan na	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura aktywów		Zmiana	Tempo zmian
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	2017 - 2016	2017/2016
AKTYWA								
Aktywa trwałe								
Rzeczowe aktywa trwałe	3 611 262	3 561 993	3 562 716	3 742 185	62,9%	64,1%	49 269	1,4%
Aktywa niematerialne	39 561	50 778	59 236	55 990	0,7%	0,9%	-11 217	-22,1%
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	804 629	737 974	734 643	262 846	14,0%	13,3%	66 655	9,0%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	8 647	6 169	6 021	6 021	0,2%	0,1%	2 478	40,2%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	4 484	8 162	18 927	1 464	0,1%	0,1%	-3 678	-45,1%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	89 904	76 244	76 602	60 981	1,6%	1,4%	13 660	17,9%
Aktywa trwałe razem	4 558 487	4 441 320	4 458 145	4 129 487	79,5%	80,0%	117 167	2,6%
Aktywa obrotowe								
Zapasy	86 426	59 701	60 743	75 759	1,5%	1,1%	26 725	44,8%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	486 607	413 607	384 228	423 171	8,5%	7,4%	73 000	17,6%
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	1 304	-	-	0,0%	0,0%	-1 304	-100,0%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	281 630	87	25 057	301 818	4,9%	0,0%	281 543	323612,5%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	27 976	19 716	4 985	24 921	0,5%	0,4%	8 260	41,9%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	611 990	84 097	381 420	5,2%	11,0%	-316 080	-51,6%
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	6 000	44 061	17 560	0,0%	0,1%	-6 000	-100,0%
Aktywa obrotowe razem	1 178 549	1 112 405	603 171	1 224 649	20,5%	20,0%	66 144	5,9%
Aktywa razem	5 737 036	5 553 725	5 061 316	5 354 136	100,0%	100,0%	183 311	3,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Aktywa trwałe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów trwałych w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 26 Struktura aktywów trwałych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: aktywa niematerialne, pozostałe długoterminowe aktywa finansowe, pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe, aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego, inne środki trwałe i środki trwałe w budowie.

Źródło: Opracowanie własne

Największy udział na koniec 2017 r. w strukturze aktywów trwałych mają środki transportu, tj. 67,1%. W porównaniu do roku poprzedniego udział środków transportu spadł o 0,2 p.p. Wśród pozostałych znaczących pozycji wyróżnić można inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach z 17,7% udziałem w 2017 r. w porównaniu do 16,6% udziału w 2016 r., grunty oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej z 10,5% udziałem w 2017 r. w porównaniu do 11,1% udziału w 2016 r. Pozostałe pozycje: urządzenia techniczne i maszyny oraz pozostałe stanowią w 2017 r. 4,8% udziału.

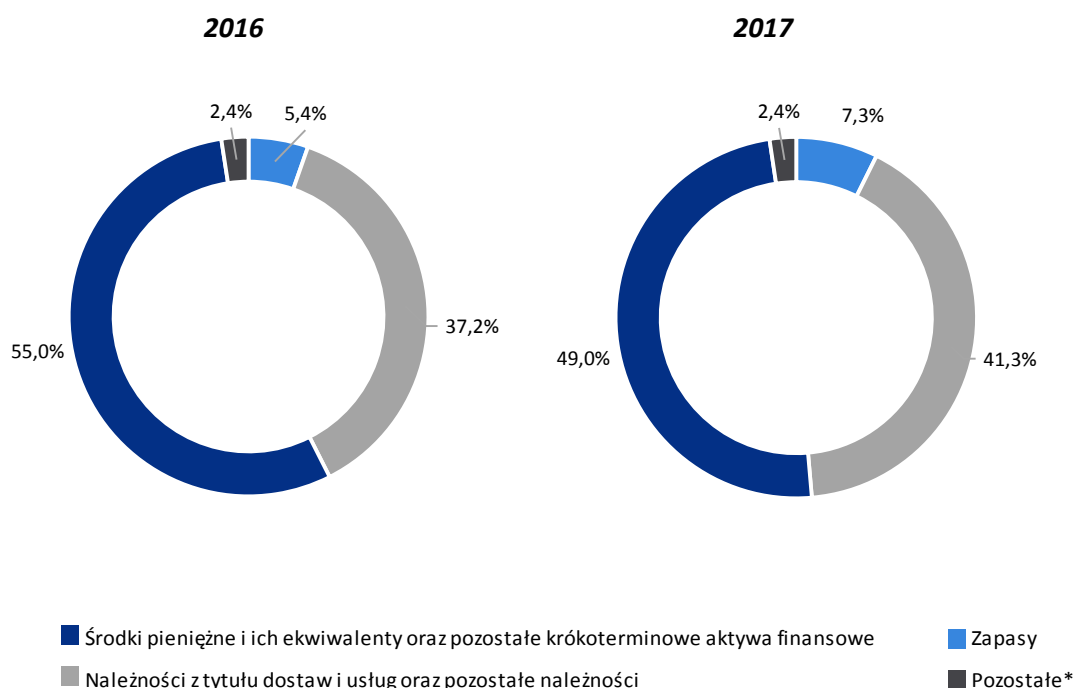
Największy udział w sumie bilansowej mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2017 r. 62,9% sumy aktywów wobec 64,1% na koniec 2016 r. Dominujący udział w strukturze aktywów trwałych posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony) o wartości na koniec 2017 r. 3 060,5 mln zł (wzrost o 71,5 mln zł, tj. o 2,4% r/r) i które na koniec 2017 r. stanowiły 84,7% rzeczowych aktywów trwałych wobec 83,9% na koniec 2016 r. Na wzrost wartości środków transportu wpływ miały zakup 3 szt. lokomotyw wielosystemowych, naprawy okresowe i przeglądy okresowe taboru, modernizacja taboru oraz rozwiązanie odpisu w związku z aktualizacją wartości rezydualnej taboru w wysokości 27,4 mln zł, pomimo podjęcia decyzji o fizycznej likwidacji składników taboru kolejowego z przeznaczeniem na odzysk części zamiennych oraz złomu i przeklasyfikowaniem ich do pozycji zapasów.

Z pozostałych zmian jakie zaszły w pozycji rzeczowych aktywów trwałych największe ruchy na aktywach wystąpiły w przypadku gruntów oraz budynków, lokali i obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Pozycja ta zanotowała spadek o 17,0 mln zł r/r. Zasadniczą przyczyną zmniejszenia się wartości tych aktywów był umorzenie oraz brak większych inwestycji. Szczegóły zaprezentowano w [Nocie 9 JSF](#). Spadek aktywów niematerialnych o 11,2 mln zł, tj. o 22,1% r/r spowodowany był relatywnie niskimi nakładami inwestycyjnymi w stosunku do umorzenia. W 2017 r. natąpił wzrost inwestycji w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach o 66,7 mln zł, tj. o 9,0% r/r i ma to bezpośredni związek z nabyciem 20% udziałów AWT BV.

Aktywa obrotowe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów obrotowych w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 27 Struktura aktywów obrotowych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: należności z tytułu podatku dochodowego, pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe oraz aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze aktywów obrotowych posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe, tj. 49,0% i w porównaniu do 2016 r. udział ten był niższy o 6,0 p.p. Drugą największą pozycję w aktywach obrotowych w 2017 r. stanowiły należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności 41,3% (w 2016 r. 37,2%). Udział zapasu wyniósł 7,3% w 2017 r. wobec 5,4% w 2016 r.

Aktywa obrotowe zwiększyły się na koniec 2017 r. o 66,1 mln zł, tj. o 5,9% r/r w stosunku do stanu na koniec 2016 r.

W ramach aktywów obrotowych zwiększenie odnotowano w pozycji należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 73,0 mln zł, tj. o 17,6% r/r. Ma to bezpośredni związek ze wzrostem przychodów z działalności operacyjnej w końcówce 2017 r. Ponadto odnotowano wzrost poziomu zapasów o 26,7 mln zł, tj. o 44,8% r/r co związane było przede wszystkim z podjętą przez Spółkę decyzją o fizycznej likwidacji składników taboru kolejowego z przeznaczeniem na odzysk części zamiennych oraz złomu (szczegółowo opisane w [Nocie 17 JSF](#)).

Środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz pozostałe aktywa krótkoterminowe spadły w 2017 r. o 34,5 mln zł, tj. o 5,6% r/r na co wpływały przede wszystkim ujemne przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej w związku z wydatkami z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych oraz udziałów w jednostkach zależnych. Są to głównie naprawy i przeglądy okresowe wynikające z określonych w DSU cykli oraz planowanych wielkości przewozów. W związku z powyższym w 2017 r. przewiduje się odnowienie znacznej części Świadectw Sprawności Technicznej posiadanego przez Spółkę taboru. Poziom środków pieniężnych na koniec 2017 r. w pełni zabezpiecza ogólnokorporacyjne potrzeby Spółki.

W tabeli poniżej przedstawiono wskaźniki rotacji zapasów w dniach.

Tabela 31 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian 2017/2016
					2017-2016	
Wskaźnik rotacji zapasów*	128,9	110,6	87,1	77,5	18,3	17,5%

* wskaźnik wyliczony dla ilości dni i zużycia narastająco od początku roku sprawozdawczego

Źródło: Opracowanie własne

Wskaźnik zapasu netto na koniec 2017 r. wyniósł 128,9 dnia - w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. wzrost o 18,3 dnia, przy:

1. zapasie materiałów na poziomie 86,4 mln zł (w tym 28,6 mln zł wartości rezydualnej składników taboru zakwalifikowanego do fizycznej likwidacji);
2. wartości netto sprzedanych materiałów w wysokości 8,4 mln zł;
3. zużyciu materiałów łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników w wysokości 232,9 mln zł.⁹²

Wzrost wskaźnika nastąpił z uwagi na zmniejszone o 24,7% zużycie materiałów przy zwiększonym o 44,8% zapasie netto materiałów. Zużycie materiałów w 2016 r. wyniosło 186,7 mln zł, natomiast w 2017 r. 232,9 mln zł.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w [Nocie 17 JSF](#).



⁹² Zużycie materiałów – obejmujące zużycie materiałów na OPEX, CAPEX, zużycie paliwa i świadczenia na rzecz pracowników

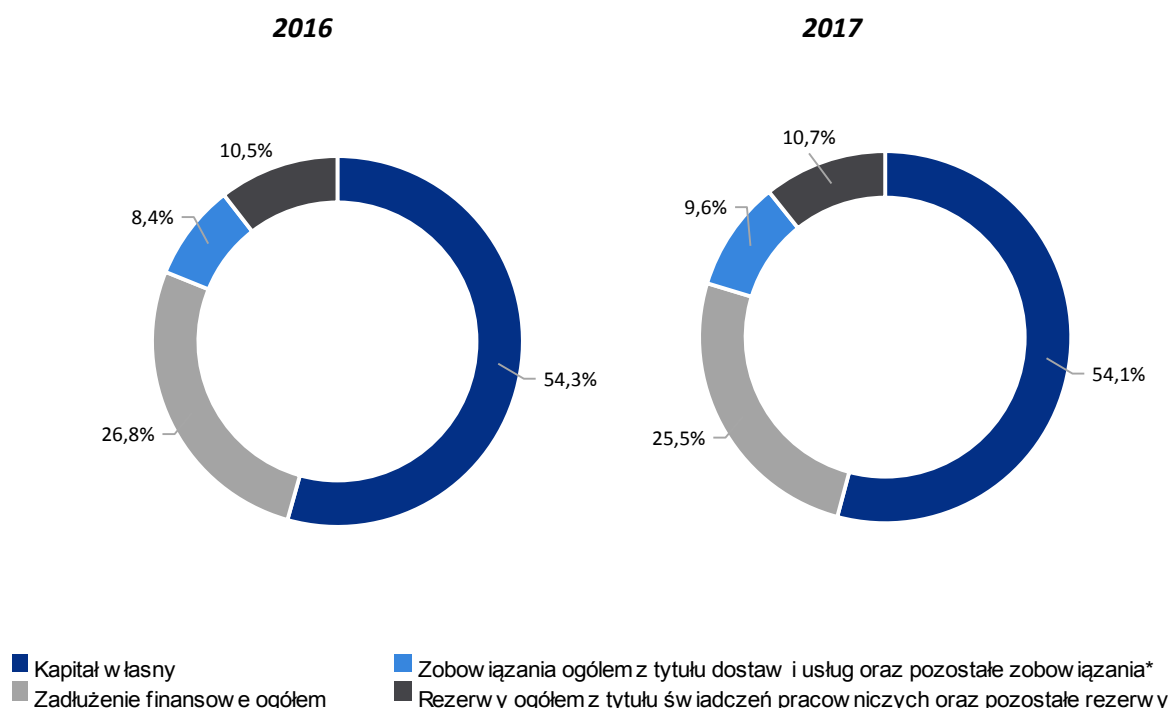
PASYWA

Tabela 32 Analiza pozioma i pionowa pasywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)

	Stan na	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura pasywów		Zmiana	Tempo
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	2017 - 2016	zmian
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA								
Kapitał własny								
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	39,0%	40,3%	-	0,0%
Kapitał zapasowy	589 202	589 202	589 202	584 513	10,3%	10,6%	-	0,0%
Pozostałe składniki kapitału własnego	12 469	18 415	3 726	-36 572	0,2%	0,3%	-5 946	-32,3%
Zyski zatrzymane	265 444	171 477	240 042	469 032	4,6%	3,1%	93 967	54,8%
Razem kapitał własny	3 106 461	3 018 440	3 072 316	3 256 319	54,1%	54,3%	88 020	2,9%
Zobowiązania długoterminowe								
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 211 148	1 170 224	459 305	206 112	21,1%	21,1%	40 924	3,5%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	3 308	36 159	75 333	114 027	0,1%	0,7%	-32 851	-90,9%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	-	582	22 389	67 938	0,0%	0,0%	-582	-100,0%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	502 856	473 965	549 280	637 783	8,8%	8,5%	28 891	6,1%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	14 224	16 455	16 209	8 416	0,2%	0,3%	-2 231	-13,6%
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	-	-	27 696	-	0,0%	0,0%	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1 731 536	1 697 385	1 150 212	1 034 276	30,2%	30,6%	34 151	2,0%
Zobowiązania krótkoterminowe								
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	219 352	178 170	129 914	87 971	3,8%	3,2%	41 182	23,1%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	31 069	43 176	48 914	120 505	0,5%	0,8%	-12 107	-28,0%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	549 188	465 411	568 085	457 602	9,6%	8,4%	83 777	18,0%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	81 424	80 524	81 581	318 600	1,4%	1,4%	900	1,1%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	16 905	11 640	8 256	17 414	0,3%	0,2%	5 265	45,2%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	-	58 979	10	59 393	0,0%	1,1%	-58 979	-100,0%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1 101	-	2 028	2 056	0,0%	0,0%	1 101	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	899 039	837 900	838 788	1 063 541	15,7%	15,1%	61 139	7,3%
Zobowiązania razem	2 630 575	2 535 285	1 989 000	2 097 817	45,9%	45,7%	95 290	3,8%
Pasywa razem	5 737 036	5 553 725	5 061 316	5 354 136	100,0%	100,0%	183 311	3,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Rysunek 28 Struktura pasywów PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania zawiera również zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze pasywów posiadał kapitał własny, tj. 54,1%. W porównaniu do 2016 r. udział ten był niższy o 0,2 p.p. Drugą największą pozycję w 2017 r. stanowiło zadłużenie finansowe, którego udział w strukturze pasywów wyniósł 25,5%, tj. jego udział spadł w porównaniu do roku ubiegłego o 1,3 p.p. głównie z powodu spadku pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych z tytułu wykonania przez Minezīt SE opcji put na sprzedaż udziałów w AWT B.V. Pozostałe pozycje: zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania, rezerwy ogółem z tytułu świadczeń pracowniczych stanowiły odpowiednio 9,6% oraz 10,7%, natomiast w ubiegłym roku odpowiednio 8,4% oraz 10,5%.

Kapitały własne

Na koniec w 2017 r. kapitały własne wyniosły 3 106,5 mln zł i były wyższe o 88,0 mln zł, tj. o 2,9% r/r w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. Na wzrost poziomu kapitału własnego wpłynęło zwiększenie zysków zatrzymanych o 94,0 mln zł, tj. o 54,8% r/r, głównie z powodu zanotowania dodatniego wyniku finansowego za 2017 r. Pozostałe składniki kapitału własnego spadły w porównaniu ze stanem na koniec 2016 r. o 5,9 mln zł, tj. o 32,3% r/r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2017 r. wzrosły o 34,2 mln zł, tj. o 2,0% wobec stanu na koniec 2016 r. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 40,9 mln zł, tj. o 3,5% r/r co ma związek zaciąganiem przez Spółkę kredytów inwestycyjnych m.in. na zakup 20% udziałów w spółce AWT B.V. Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych zwiększyły się o 28,9 mln zł, tj. o 6,1% r/r, głównie z powodu zawiązania rezerw pracowniczych w związku ze zmianą założeń wynikających z podwyżki wynagrodzeń od września 2017 r. (głównie zmiany na rezerwach z tytułu nagród jubileuszowych oraz odpraw emerytalnych i rentowych). Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadły o 32,9 mln zł, tj. o 90,9% r/r z powodu sukcesywnej spłaty tego rodzaju finansowania.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły na koniec 2017 r. w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. o 61,1 mln zł, tj. o 7,3%. Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – wzrost o 41,2 mln zł, tj. o 23,1% r/r, w wyniku udzielonych Spółce kredytów oraz przeklasyfikowania z pozycji długoterminowych,
- pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe – spadek o 59,0 mln zł r/r, głównie z powodu realizacji zobowiązania tytułu opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT,
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – wzrost o 83,8 mln zł, tj. o 18,0% r/r, do czego przyczynił się wzrost przewozów towarowych oraz wzrost zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych.

5.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017.

Tabela 33 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	478 444	237 526	325 876	462 459	240 918	101,4%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-780 286	-440 642	-584 858	-208 082	-339 644	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-14 238	731 009	-38 341	-102 189	-745 247	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-316 080	527 893	-297 323	152 188	-843 972	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	611 990	84 097	381 420	229 232	527 893	627,7%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	295 910	611 990	84 097	381 420	-316 080	-51,6%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2017 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 478,4 mln zł przy 237,5 mln zł w 2016 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 125,4 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i utracie wartości aktywów w wysokości 440,6 mln zł. Ze zmian w kapitale obrotowym największe zmiany zanotowano na saldzie należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, które zwiększyło się o 77,1 mln zł proporcjonalnie do wyższych przychodów. Dodatkowo zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania zwiększyły się o 32,5 mln zł w wyniku wzrostu kosztów oraz intensyfikacji napraw taboru. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej wpłynął także zapłacony podatek dochodowy w kwocie 43,1 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2017 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -780,3 mln zł wobec -440,6 mln zł w 2016 r. Na środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej wpływ głównie miały poczynione inwestycje w tabor w szczególności dostarczone do Spółki ostatnie 3 szt. lokomotyw wielosystemowych, na co Spółka w 2017 r. wydała 53,0 mln zł. Ważnymi inwestycjami Spółki są także inwestycje w istniejący tabor. Na naprawy okresowe (NO) oraz przeglądy okresowe (P3) w 2017 r. nakłady inwestycyjne wynosiły 356,7 mln zł. Istotny wzrost nakładów w tej pozycji wynika z cyklu użytkowania taboru zgodnie z DSU (Dokumentacja Systemu Utrzymania) zatwierdzonego przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru na potrzeby przewozowe. Naprawy okresowe (NO) oraz przeglądy okresowe (P3) pozwalają uzyskać lub odpowiednio przedłużyć Świadectwo Sprawności Technicznej, dzięki temu tabor, który wykorzystuje Spółka może być dopuszczony do ruchu. Istotnym wydatkiem Spółki w 2017 r. były modernizacje lokomotyw w kwocie 64,2 mln zł. Modernizacje pozwalają na przedłużenie żywotności lokomotywy poprzez wymianę silnika na nowy oraz przyczyniają się do spadku ilości zużywanego paliwa w pracy pociągowej nawet o 40%. Spółka uzyskała w 2017 r. dodatkowo wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 8,5 mln zł (była to sprzedaż budynku przy ul. Lubelskiej w Warszawie do spółki zależnej) oraz z tytułu

otrzymanych dywidend od spółek zależnych w kwocie 20,3 mln zł. Wpływ na poziom środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej miały jeszcze wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów w wspólnych przedsięwzięcia w kwocie 114,7 mln zł (zakup pozostałych udziałów w AWT B.V.) oraz dokonane inwestycje Spółki w lokaty bankowe pow. 3 miesięcy w wysokości 250,0 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2017 r. wyniosły -14,2 mln zł wobec 731,0 mln zł w 2016 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2017 r. osiągnięto wpływy w wysokości 326,5 mln zł, przy 884,5 mln zł w 2016 r. W 2017 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 297,2 mln zł, wobec 199,4 mln zł w 2016 r. Dodatkowo istotną pozycją w 2017 r. zmniejszającą stan środków pieniężnych netto z działalności finansowej był wypływ środków pieniężnych w ramach cash pooling w wysokości 41,7 mln zł.

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

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017.

Tabela 34 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2016/2015
Marża EBITDA ¹	16,5%	13,7%	12,9%	11,4%	2,8 p.p.	20,7%
Marża wyniku netto ²	2,6%	-2,1%	-3,2%	1,9%	4,7 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,5	2,0	1,4	-0,2	-0,5	-23,9%
ROA ⁴	1,6%	-1,2%	-2,3%	1,4%	2,9 p.p.	-
ROE ⁵	3,0%	-2,3%	-3,7%	2,3%	5,3 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	256,8	249,5	240,6	243,9	7,3	2,9%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 485,0	1 502,0	1 523,0	1 481,0	-17,0	-1,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,6	15,1	15,2	15,4	0,5	3,3%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 702,5	1 516,3	1 553,8	1 307,2	186,2	12,3%

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 35 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017 skorygowane***	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2016/2015
Marża EBITDA ¹	16,5%	13,7%	14,7%	18,0%	2,8 p.p.	20,7%
Marża wyniku netto ²	2,0%	-2,1%	2,3%	7,3%	4,1 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,5	2,0	1,2	-0,1	-0,5	-23,9%
ROA ⁴	1,3%	-1,2%	1,6%	5,3%	2,5 p.p.	-
ROE ⁵	2,3%	-2,3%	2,7%	8,7%	4,6 p.p.	-

Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonego od I PDO w kwocie 48,9 mln zł

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonego od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczonego od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł,

*** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonego od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Powyższe korekty dotyczą wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów.

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych oraz (vi) pozostałych długoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczyn liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczyn liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w PKP CARGO S.A. w danym okresie.

W 2017 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe, niż w analogicznym okresie 2016 r. z przyczyn opisanych powyżej. Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który spadł do poziomu 1,5 na koniec 2017 r. z poziomu 2,0 na koniec 2016 r. Przyczyną polepszenia się wskaźnika jest głównie poprawa w zakresie wyników finansowych Spółki. Skorygowane wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE również zanotowały poziomy wyższe, niż w 2016 r. z przyczyny opisanej powyżej.

W 2017 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 256,8 km/dobę, natomiast w 2016 r. 249,5 km/dobę. Poprawa wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą w 2017 r. wyniósł 1 485,0 ton i spadł o 17,0 ton, tj. o 1,1% r/r. Jest to efekt realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK.

W 2017 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,6 godz./dobę, natomiast w 2016 r. 15,1 godz./dobę. Jest to efekt ciągłego monitorowania realizacji procesu przewozowego z równoczesnym optymalizowaniem dostosowania ilości lokomotyw czynnych do wykonywanej pracy.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w 2017 r. był wyższy w porównaniu do 2016 r. o 186,2 tys.tkm/zatrudnionego, tj. o 12,3% r/r, na co wpłynął przede wszystkim wzrost pracy przewozowej o 9,0% r/r, przy spadku zatrudnienia o 2,9% r/r.

5.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

Analiza podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy PKP CARGO przedstawiona w niniejszym rozdziale uwzględnia prezentacyjną korektę danych w 2017 r. i w 2016 r.

Dane finansowe w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF**), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Dane finansowe w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis aktualizujący należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł (opisany w **Nocie 19 SSF** Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku) oraz odpis wynikający z przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów trwałych wchodzących w skład Grupy AWT w kwocie 34,1 mln zł, (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku. Dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczone z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł.

W 2017 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 119,1 mln ton ładunków (tj. o 7% więcej niż w 2016 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 31,0 mld tkm (tj. o 9% więcej niż w 2016 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale **4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”**.

Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2017 r. wzrosły o 7,4% r/r, a koszty działalności operacyjnej wzrosły o 0,9% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Grupy w 2017 r. wyniosły odpowiednio 155,0 mln zł oraz 81,7 mln zł. Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy wzrosły o 7,4% r/r. Skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 3,9% r/r (w 2017 r. dokonano korekty wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązano część odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF**) oraz w 2016 r. dokonano odpisu aktualizującego należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł oraz odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów trwałych wchodzących w skład Grupy AWT w kwocie 34,1 mln zł odpis uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2017 r. w wysokości 0,9 mln zł). Główną przyczyną wzrostu zarówno raportowanego, jak i skorygowanego wyniku w 2017 r. w porównaniu do wyników 2016 r. była poprawa sytuacji na rynku przewozów, co bezpośrednio przełożyło się na większy wolumen przewozów i wyższe ceny usług przewozowych.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach przedstawiono wyniki Grupy PKP CARGO oraz skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO od 2014 do 2017 r.

Tabela 36 Wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 554 133	4 274 335	327 342	7,4%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 583 611	4 543 340	4 498 222	4 153 408	40 271	0,9%
Wynik na działalności operacyjnej	155 000	-132 071	55 911	120 927	287 070	-
Marża EBIT	3,3%	-3,0%	1,2%	2,8%	6,3 p.p.	-
Marża EBITDA	14,8%	11,1%	15,5%	11,8%	3,7 p.p.	33,5%
Przychody finansowe	20 167	38 925	14 723	33 812	-18 759	-48,2%
Koszty finansowe	59 540	61 239	66 397	62 099	-1 700	-2,8%
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	806	3 461	4 416	881	-2 655	-76,7%
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	-	1 865	-	-	-
Wynik przed opodatkowaniem	116 433	-150 924	10 518	93 521	267 357	-
Marża wyniku brutto	2,5%	-3,4%	0,2%	2,2%	5,9 p.p.	-
Podatek dochodowy	34 760	-17 152	-19 563	15 239	51 912	-
WYNIK NETTO	81 673	-133 772	30 081	78 282	215 445	-
Marża wyniku netto	1,7%	-3,0%	0,7%	1,8%	4,8 p.p.	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 6 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.



Tabela 37 Skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017 skorygowane*****	2016 skorygowane****	2015 skorygowane*** (przekształcone*)	2014 skorygowane**	Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 416 355	4 274 335	327 342	7,4%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 611 025	4 436 562	4 249 384	3 888 077	174 464	3,9%
Wynik na działalności operacyjnej	127 585	-25 293	166 970	386 258	152 878	-
Marża EBIT	2,7%	-0,6%	3,8%	9,0%	3,3 p.p.	-
Marża EBITDA	14,8%	12,7%	14,4%	18,0%	2,1 p.p.	16,2%
Przychody finansowe	20 167	38 925	14 723	33 812	-18 759	-48,2%
Koszty finansowe	59 540	61 239	66 397	62 099	-1 700	-2,8%
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	806	3 461	4 416	881	-2 655	-76,7%
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	-	1 865	-	-	-
Wynik przed opodatkowaniem	89 018	-44 146	121 577	358 852	133 164	-
Marża wyniku brutto	1,9%	-1,0%	2,8%	8,4%	2,9 p.p.	-
Podatek dochodowy	29 551	-2 676	27 716	65 652	32 228	-
WYNIK NETTO	59 467	-41 470	93 861	293 200	100 937	-
Marża wyniku netto	1,3%	-0,9%	2,1%	6,9%	2,2 p.p.	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 6 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł,

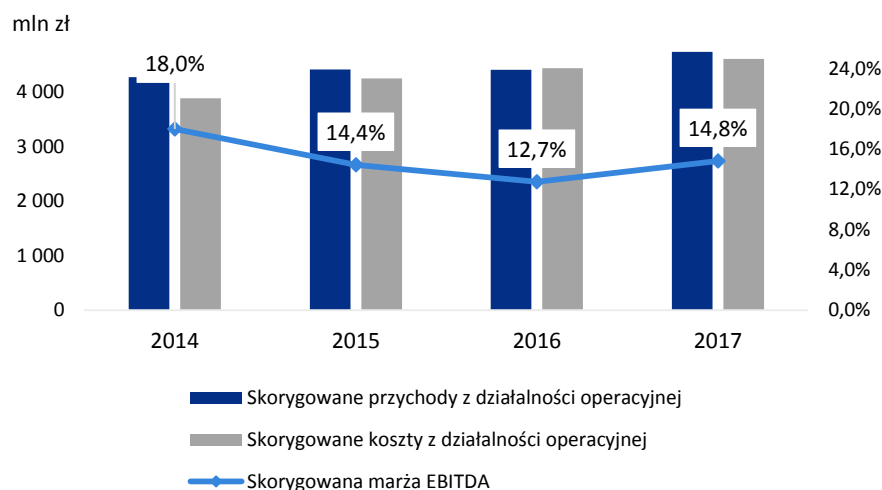
*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczone od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego,

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnienia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w [Nocie 12.1. SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w [Nocie 19 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczone z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł,

***** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w [Nocie 10 SSF](#)), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Grupy za lata 2014 – 2017.

Rysunek 29 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2017 *



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł

dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w **Nocie 19 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.)

dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF**).

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 38 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych, w tym:	4 640 808	4 341 874	4 330 336	4 162 171	298 934	6,9%
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 945 669	3 612 728	3 727 552	3 791 533	332 942	9,2%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	51 845	30 085	33 132	54 902	21 760	72,3%
Pozostałe przychody operacyjne	45 958	39 310	190 665	57 262	6 648	16,9%
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 554 133	4 274 335	327 342	7,4%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Tabela 39 Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			skorygowane** (przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych w tym:	4 640 808	4 341 874	4 330 336	4 162 171	298 934	6,9%
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 945 669	3 612 728	3 727 552	3 791 533	332 942	9,2%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	51 845	30 085	33 132	54 902	21 760	72,3%
Pozostałe przychody operacyjne	45 958	39 310	52 886	57 262	6 648	16,9%
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 416 354	4 274 335	327 342	7,4%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Grupy największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (97,9% w 2017 r. przy 98,4% w 2016 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody z pozostałej działalności transportowej, przychody bocznicowe i trakcyjne, przychody przeładunkowe, przychody z tytułu usług rekultywacyjnych oraz pozostałe przychody (głównie obejmują przychody z tytułu: wynajmu składników majątku, usług agencji celnych, sprzedaży wyrobów gotowych, napraw taboru oraz inne przychody). Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej Grupy stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego oraz pozostałych materiałów, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności z tytułu dostaw i usług, odsetki od należności handlowych i pozostałych, otrzymane kary i odszkodowania, przychody z tytułu rozwiązania rezerw oraz inne pozycje.

Wzrost przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 332,9 mln zł, tj. o 9,2% r/r do poziomu 3 945,7 mln zł wynikał z wyższych przewozów. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy zostały opisane w rozdziale **4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”**. Przychody ze sprzedaży usług poza przewozowych spadły o 34,0 mln zł, tj. o 4,7% r/r do poziomu 695,1 mln zł, przy czym najistotniejsze spadki odnotowano na pozycji przychodów bocznicowych i trakcyjnych głównie w wyniku zakończenia działalności wydobywczej kopalni węgla kamiennego Makoszowy i Krupiński oraz niższych przychodów zrealizowanych na bocznicach kopalni węgla kamiennego (niższe wydobywanie - pochodna problemów OKD oraz zawieszenie obsługi bocznic kopalni węgla kamiennego Budryk w okresie czerwiec-październik 2017 r. i dalsza obsługa na zmienionych warunkach).

Wzrost przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów o 21,8 mln zł, tj. o 72,3% r/r, był spowodowany głównie wyższą sprzedażą złomu (m.in. odpadów z działalności remontowej) przez PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz wyższą sprzedażą towarów w szczególności węgla przez CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

Wzrost pozostałych przychodów operacyjnych o 6,6 mln zł, tj. o 16,9% r/r na skutek wyższych otrzymanych kar i odszkodowań w wysokości 4,5 mln zł, tj. o 31,1% r/r, głównie od kontrahentów Spółki za realizację przewozów niezgodnie z umową.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 40 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	546 885	621 592	648 982	382 791	-74 707	-12,0%
Zużycie materiałów i energii	706 468	675 000	696 994	594 010	31 468	4,7%
Usługi obce	1 618 716	1 573 059	1 501 160	1 315 778	45 657	2,9%
Podatki i opłaty	38 987	36 256	38 597	40 759	2 731	7,5%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 508 716	1 442 301	1 484 764	1 698 873	66 415	4,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	57 580	55 494	53 854	43 955	2 087	3,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	39 132	22 066	25 654	38 203	17 066	77,3%
Pozostałe koszty operacyjne	67 127	117 572	48 217	39 039	-50 445	-42,9%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 583 611	4 543 340	4 498 222	4 153 408	40 271	0,9%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Tabela 41 Skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
	skorygowane*****	skorygowane****	skorygowane*** (przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	574 299	587 475	470 323	382 791	-13 176	-2,2%
Zużycie materiałów i energii	706 468	675 000	696 994	594 010	31 468	4,7%
Usługi obce	1 618 716	1 573 059	1 501 160	1 315 778	45 657	2,9%
Podatki i opłaty	38 987	36 256	38 597	40 759	2 731	7,5%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 508 716	1 442 301	1 414 585	1 433 543	66 415	4,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	57 580	55 494	53 854	43 955	2 087	3,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	39 132	22 066	25 654	38 203	17 066	77,3%
Pozostałe koszty operacyjne	67 127	44 912	48 217	39 039	22 215	49,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 611 025	4 436 562	4 249 384	3 888 077	174 462	3,9%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.,

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł,

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł,

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w **Nocie 19 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.),

***** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF**).

W 2017 r. koszty działalności operacyjnej Grupy wzrosły o 40,3 mln zł, tj. o 0,9% r/r, do poziomu 4 583,6 mln zł. Skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 174,5 mln zł, tj. o 3,9% r/r, głównie na skutek wzrostu kosztów świadczeń pracowniczych, usług obcych oraz materiałów i energii.

W 2017 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 74,7 mln zł, tj. o 12,0% r/r do poziomu 546,9 mln zł głównie w wyniku zaistnienia zdarzeń jednorazowych w 2017 r. oraz 2016 r. Skorygowane koszty amortyzacji i odpisy aktualizujące wyniosły w 2017 r. 574,3 mln zł wobec 587,5 mln zł w 2016 r., co oznacza spadek o 13,2 mln zł, tj. o 2,2% r/r.

W 2017 r. o 31,5 mln zł, tj. o 4,7% r/r zwiększyły się koszty zużycia materiałów i energii głównie z powodu wyższych przewozów towarowych. Koszty zużycia paliwa wzrosły o 30,0 mln zł, tj. o 18,6% r/r, na co wpłynął większy udział przewozów realizowanych w trakcji spalinowej w wyniku utrudnień na liniach PLK i objazdów, w szczególności w relacji z Bogdanki do Elektrowni w Kozienicach oraz wzrostu przewozów zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO. Ponadto zanotowano wzrost zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody o 1,3 mln zł, tj. o 0,3% r/r również na skutek wzrostu przewozów, przy niższym jednostkowym koszcie zmiennym oraz przy poprawie efektywności przewozów, w efekcie poprawy miernika jednostkowego zużycia energii trakcyjnej w kraju.

W analizowanym okresie 2017 r. odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 45,7 mln zł, tj. o 2,9% r/r do poziomu 1 618,7 mln zł. Głównym powodem wyższych ww. kosztów był wzrost kosztów usług dostępu do linii zarządców infrastruktury o 49,0 mln zł, tj. o 7,3% r/r, spowodowany wyższymi przewozami towarowymi. Jednocześnie w ramach kosztów usług obcych nastąpił spadek kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 16,2 mln zł, tj. o -8,8% r/r, w wyniku niższych kosztów czynszów za najmowany tabor (mniejszy wynajem wagonów w AWT w wyniku kończenia obowiązywania wcześniejszych długoterminowych umów najmu i zwiększone wykorzystanie własnego taboru), spadku kosztów czynszów nieruchomości na skutek rezygnacji z dzierżawy zbędnych nieruchomości.

Podatki i opłaty w 2017 r. wzrosły w odniesieniu do analogicznego okresu 2016 r. o 2,7 mln zł, tj. o 7,5% r/r na skutek niskiej bazy, tj. przesunięcia na styczeń 2016 r. zwrotu zagranicznego podatku VAT z 2015 r. w PKP CARGO S.A.

W 2017 r. odnotowano wzrost o 66,4 mln zł, tj. o 4,6% r/r kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 508,7 mln zł wobec 1 442,3 mln zł w 2016 r. Wyższy poziom kosztów świadczeń pracowniczych, przy spadku przeciętnego zatrudnienia w Grupie o 163 etatów, tj. o 0,7% r/r, wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO (PKP CARGO S.A., PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. o.o. oraz Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.) oraz aktualizacji wyceny aktuarialnej rezerw na świadczenia pracownicze. Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 „Informacje dotyczące zatrudnienia”**.

Pozostałe koszty rodzajowe w 2017 r. wzrosły w odniesieniu do analogicznego okresu 2016 r. o 2,1 mln zł, tj. o 3,8% r/r, głównie z powodu wzrostu kosztów z tytułu ubezpieczeń o 1,3 mln zł, tj. o 10,9% r/r, na skutek wyższych składek na ubezpieczenie.

W 2017 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów wzrosła o 17,1 mln zł, tj. o 77,3% do poziomu 39,1 mln zł w ślad za wzrostem przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów.

Pozostałe koszty operacyjne w 2017 r. wyniosły 67,1 mln zł i spadły o 50,4 mln zł, tj. o 42,9% r/r, głównie z powodu odpisu aktualizującego należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł w 2016 r. Skorygowane pozostałe koszty operacyjne wzrosły o 22,2 mln zł, tj. o 49,5% r/r, głównie w pozycji pozostałych rezerw, gdzie utworzono w 2017 r. rezerwę na umowy rodzące obciążenia, co zostało szczegółowo zaprezentowane w **Nocie 27 SSF**.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w 2017 r. wyniósł 155,0 mln zł i wzrósł o 287,1 mln zł r/r. Skorygowany wynik na działalności operacyjnej wyniósł 127,6 mln zł i wzrósł o 152,9 mln zł r/r.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 701,9 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 212,4 mln zł, tj. o 43,4% r/r. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w 2017 r. nie wpływa na wynik EBITDA.

Działalność finansowa

Tabela 42 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Przychody finansowe	20 167	38 925	14 723	33 812	-18 759	-48,2%
Koszty finansowe	59 540	61 239	66 397	62 099	-1 700	-2,8%
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	806	3 461	4 416	881	-2 655	-76,7%
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	-	1 865	-	-	-
Wynik na działalności finansowej	-38 567	-18 853	-45 392	-27 406	-19 714	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

W 2017 r. Grupa odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 38,6 mln zł wobec 18,9 mln zł straty w 2016 r. Główną przyczyną pogorszenia się wyniku z działalności finansowej był spadek o 31,8 mln zł r/r przychodów z wyceny zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli. Szczegóły w zakresie wyceny opcji zostały zaprezentowane w **Nocie 23 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. Dodatkowo w 2017 r. w wyniku zmian kursów walutowych wynik netto z tytułu różnic kursowych zwiększył się o 10,4 mln zł r/r.

Szczegóły zaprezentowano w **Nocie 8 SSF**.

Wynik przed opodatkowaniem

Wynik przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO wyniósł 116,4 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 267,4 mln zł r/r. Skorygowany wynik przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO w 2017 r. wyniósł 89,0 mln zł i wzrósł o 133,2 mln zł r/r. W wyniku zmian opisanych powyżej.

Podatek dochodowy

W 2017 r. Grupa PKP CARGO wykazała podatek dochodowy w kwocie 34,8 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 58,1 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -23,5 mln zł. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego pomniejszyła podatek dochodowy o 5,2 mln zł, do wysokości 29,6 mln zł. Wzrost obciążeń podatkowych wynika ze wzrostu wyniku Grupy PKP CARGO.

Wynik netto

Wynik netto Grupy PKP CARGO wyniósł 81,7 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 215,4 mln zł r/r. Skorygowany wynik netto Grupy PKP CARGO w 2017 r. wyniósł 59,5 mln zł i wzrósł o 100,9 mln zł r/r na skutek opisanych powyżej zmian przychodów, kosztów oraz zapłaconego podatku dochodowego.

5.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów Grupy PKP CARGO

AKTYWA

Tabela 43 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016 (przekształcone*)	Stan na 31/12/2015 (przekształcone*)	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*)	Struktura aktywów		Zmiana	Tempo zmian
					31/12/ 2017	31/12/ 2016	2017 - 2016	2017/ 2016
AKTYWA								
Aktywa trwałe								
Rzeczowe aktywa trwałe	4 687 982	4 700 550	4 719 748	4 044 606	70,6%	72,2%	-12 568	-0,3%
Aktywa niematerialne	43 927	55 831	66 437	58 268	0,7%	0,9%	-11 904	-21,3%
Wartość firmy	-	-	-	2 712	0,0%	0,0%	-	-
Nieruchomości inwestycyjne	1 205	1 257	1 309	1 362	0,0%	0,0%	-52	-4,2%
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	53 610	58 219	57 240	35 246	0,8%	0,9%	-4 609	-7,9%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	1 836	2 223	5 074	-	0,0%	0,0%	-387	-17,4%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	10 537	8 649	9 849	6 051	0,2%	0,1%	1 888	21,8%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	14 726	25 987	32 666	14 645	0,2%	0,4%	-11 261	-43,3%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	133 583	107 554	104 587	91 575	2,0%	1,7%	26 029	24,2%
Aktywa trwałe razem	4 947 406	4 960 270	4 996 910	4 254 465	74,5%	76,2%	-12 864	-0,3%
Aktywa obrotowe								
Zapasy	148 464	121 189	128 513	115 298	2,2%	1,9%	27 275	22,5%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	729 535	639 866	654 116	519 030	11,0%	9,8%	89 669	14,0%
Należności z tytułu podatku dochodowego	115	2 793	2 748	3 053	0,0%	0,0%	-2 678	-95,9%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	263 670	892	4 046	306 383	4,0%	0,0%	262 778	29472,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	35 593	27 277	13 281	28 246	0,5%	0,4%	8 317	30,5%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	516 776	755 919	276 191	429 178	7,8%	11,6%	-239 143	-31,6%
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	44 061	17 560	0,0%	0,0%	-	-
Aktywa obrotowe razem	1 694 153	1 547 936	1 122 956	1 418 748	25,5%	23,8%	146 217	9,4%
Aktywa razem	6 641 559	6 508 206	6 119 866	5 673 213	100,0%	100,0%	133 354	2,0%

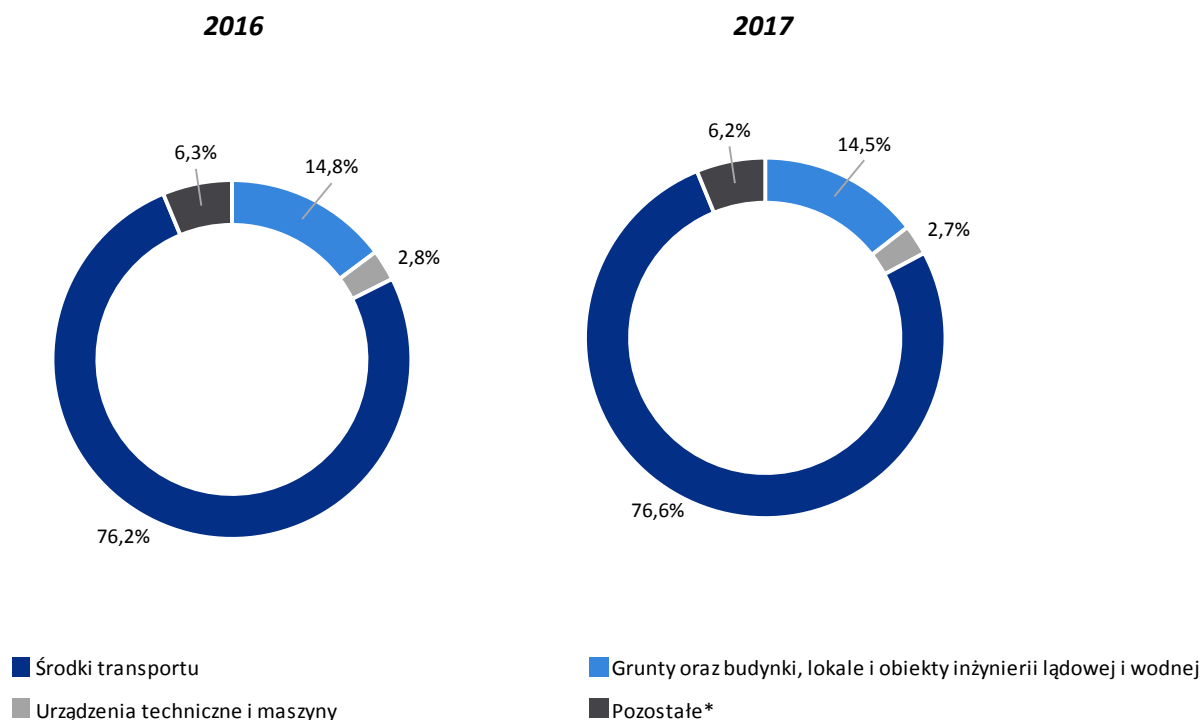
Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 4 SSF](#) dotyczy roku 2016 oraz 2015, natomiast dla roku 2014 przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 5 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r.

Aktywa trwałe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów trwałych w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 30 Struktura aktywów trwałych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: aktywa niematerialne, nieruchomości inwestycyjne, inwestycje wyceniane metodą praw własności, należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności, pozostałe długoterminowe aktywa finansowe, pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe, aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego, inne środki trwałe, środki trwałe w budowie

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze aktywów trwałych posiadały środki transportu stanowiące 76,6% struktury aktywów trwałych. W porównaniu do 2016 r. udział środków transportu wzrósł o 0,4 p.p. Wśród pozostałych pozycji wyróżniono grunty oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej z 14,5% udziałem w 2017 r. wobec 14,8% w 2016 r. Pozostałe pozycje tj.: urządzenia techniczne i maszyny oraz pozostałe stanowiły w 2017 r. 8,9% aktywów trwałych.

Największy udział w sumie bilansowej mają rzeczowe aktywa trwałe, które na koniec 2017 r. stanowiły 70,6% sumy aktywów wobec 72,2% na koniec 2016 r. Wśród rzeczowych aktywów trwałych dominujący udział posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony), których wartość na koniec 2017 r. wyniosła 3 790,4 mln zł i była wyższa o 13,0 mln zł, tj. o 0,3% w porównaniu ze stanem na koniec 2016 r. Udział środków transportu w rzeczowych aktywach trwałych na koniec 2017 r. wyniósł 80,9% wobec 80,4% na koniec 2016 r.

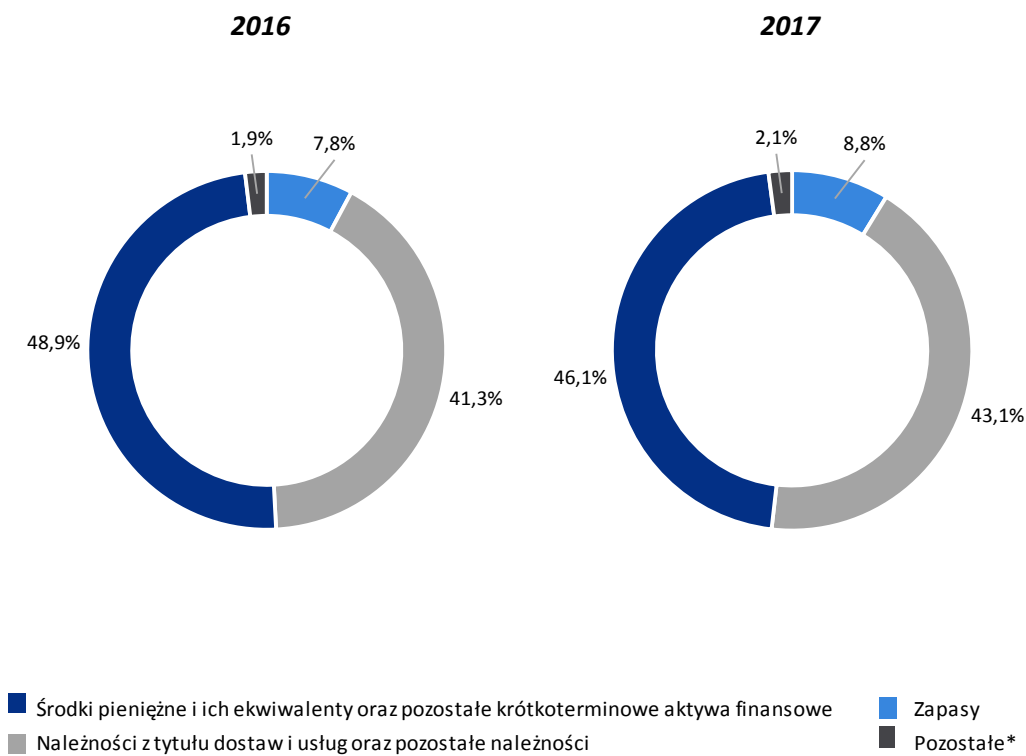
Z pozostałych zmian jakie nastąpiły w pozycji rzeczowych aktywów trwałych największe ruchy dotyczyły: budynków, lokali i obiektów inżynierii lądowej i wodnej - spadek o 11,5 mln zł, tj. o 2,0% r/r. Szczegóły zmian pozostałych pozycji rzeczowych aktywów trwałych zaprezentowano w [Nocie 10 SSF](#).

Aktywa niematerialne spadły o 11,9 mln zł, tj. o 21,3% r/r, co w głównej mierze jest związane z umorzeniem aktywów niematerialnych głównie licencji na oprogramowanie komputerowe. Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego wzrosły w 2017 r. w porównaniu do 2016 r. o 26,0 mln zł, tj. o 24,2% r/r w wyniku różnic przejściowych. Szczegóły zaprezentowano w [Nocie 9 SSF](#).

Aktywa obrotowe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów obrotowych razem w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 31 Struktura aktywów obrotowych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: należności z tytułu podatku dochodowego, pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe oraz aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze aktywów obrotowych posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe, tj. 46,1%, których udział spadł w porównaniu do 2016 r. o 2,8 p.p. Drugą największą pozycję w aktywach obrotowych w 2017 r. stanowiły należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności, tj. 43,1% przy 41,3% udziału w 2016 r. Pozostałe pozycje: zapasy oraz pozostałe wyniosły w 2017 r. 10,9% w 2017 r. wobec 9,7% w 2016 r.

Aktywa obrotowe zwiększyły się na koniec 2017 r. o 146,2 mln zł, tj. o 9,4% r/r w stosunku stanu na koniec 2016 r. Na poziom aktywów obrotowych w 2017 r. największy wpływ miały należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności wyższe o 89,7 mln zł, tj. o 14,0% r/r oraz zapasy wzrost o 27,3 mln zł, tj. o 22,5% r/r. Dodatkowo w aktywach obrotowych miała miejsce reklasyfikacja ze środków pieniężnych i ich ekwiwalentów do pozycji pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych (założono lokaty bankowe). Główne przyczyny zmiany poziomu ww. pozycji wynikały ze zmian w Jednostce dominującej zostały opisane w rozdziale „5.1.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”.

PASYWA

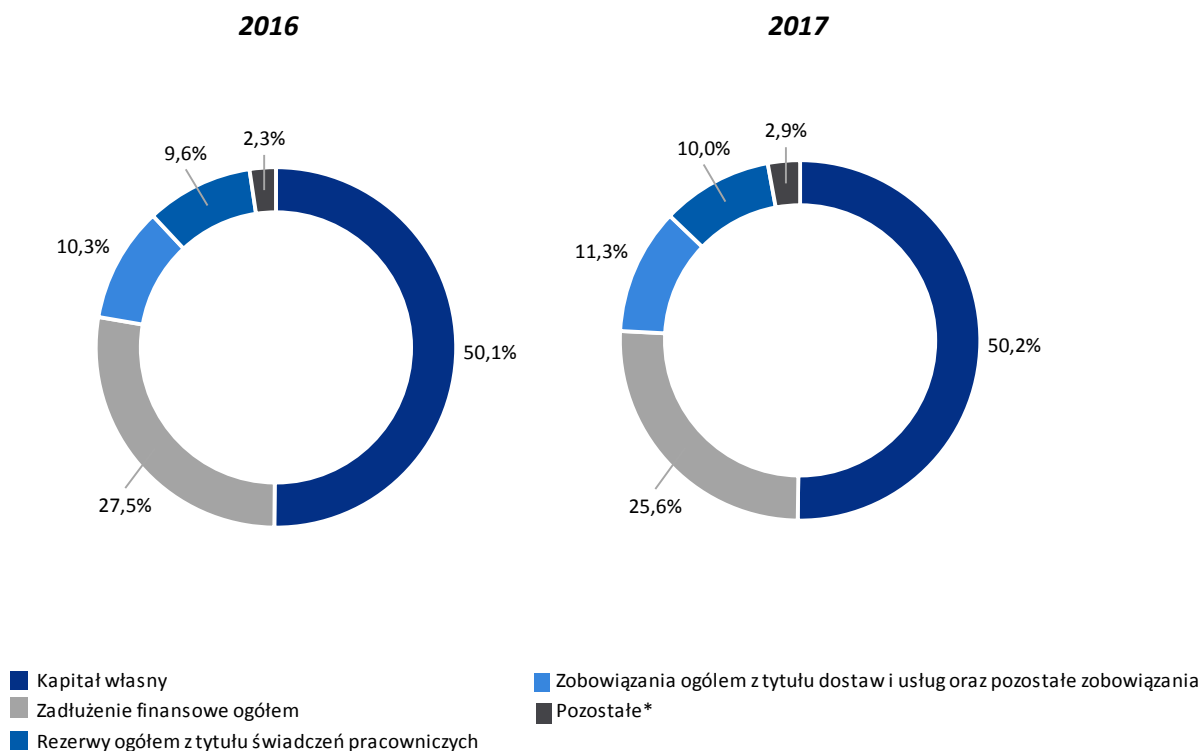
Tabela 44 Analiza pozioma i pionowa pasywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016 (przekształcone*)	Stan na 31/12/2015 (przekształcone*)	Stan na 31/12/2014 (przekształcone**)	Struktura pasywów		Zmiana	Tempo zmian
					31/12/ 2017	31/12/ 2016	2017 - 2016	2017/ 2016
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA								
Kapitał własny								
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	33,7%	34,4%	0	0,0%
Kapitał zapasowy	619 306	618 666	619 407	615 343	9,3%	9,5%	640	0,1%
Pozostałe składniki kapitału własnego	4 872	11 447	-2 779	-48 617	0,1%	0,2%	-6 575	-57,4%
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	59 896	60 494	32 024	-	0,9%	0,9%	-598	-1,0%
Zyski zatrzymane	411 358	330 325	463 356	515 392	6,2%	5,1%	81 033	24,5%
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 334 778	3 260 278	3 351 354	3 321 464	50,2%	50,1%	74 500	2,3%
Kapitał przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	55 238	-	-	-	-
Razem kapitał własny	3 334 778	3 260 278	3 351 354	3 376 702	50,2%	50,1%	74 500	2,3%
Zobowiązania długoterminowe								
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 312 629	1 273 605	460 577	208 077	19,8%	19,6%	39 025	3,1%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	91 055	140 923	193 500	190 836	1,4%	2,2%	-49 869	-35,4%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 578	1 845	25 953	67 982	0,0%	0,0%	-268	-14,5%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	558 547	525 571	603 621	687 775	8,4%	8,1%	32 976	6,3%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	22 446	26 420	28 886	8 416	0,3%	0,4%	-3 974	-15,0%
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	-	1 042	155 198	-	0,0%	0,0%	-1 042	-100,0%
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	107 418	106 675	118 353	2 328	1,6%	1,6%	743	0,7%
Zobowiązania długoterminowe razem	2 093 673	2 076 081	1 586 088	1 165 414	31,5%	31,9%	17 591	0,8%
Zobowiązania krótkoterminowe								
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	249 701	197 803	253 592	92 123	3,8%	3,0%	51 898	26,2%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	48 040	59 567	65 416	127 742	0,7%	0,9%	-11 527	-19,4%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	749 736	670 021	739 509	541 912	11,3%	10,3%	79 715	11,9%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	104 006	99 256	100 383	338 618	1,6%	1,5%	4 750	4,8%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	59 726	24 950	17 856	24 214	0,9%	0,4%	34 776	139,4%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	272	118 889	2 174	3 934	0,0%	1,8%	-118 617	-99,8%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1 627	1 361	3 494	2 554	0,0%	0,0%	266	19,5%
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 213 108	1 171 847	1 182 424	1 131 097	18,3%	18,0%	41 261	3,5%
Zobowiązania razem	3 306 781	3 247 928	2 768 512	2 296 511	49,8%	49,9%	58 853	1,8%
Pasywa razem	6 641 559	6 508 206	6 119 866	5 673 213	100,0%	100,0%	133 354	2,0%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 4 SSF** dotyczy roku 2016 oraz 2015, natomiast dla roku 2014 przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 5 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r.

Rysunek 32 Struktura pasywów Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: pozostałe rezerwy długoterminowe i krótkoterminowe, zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego oraz zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego

Źródło: Opracowanie własne

Największy udział w strukturze pasywów posiadał w 2017 r. kapitał własny, tj. 50,2%. W porównaniu do 2016 r. udział ten był wyższy o 0,1 p.p. Drugą największą pozycję w pasywach w 2017 r. stanowiło zadłużenie finansowe 25,6%, które spadło w porównaniu do 2016 r. o 1,9 p.p., głównie z powodu spadku pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych w wyniku realizacji opcji sprzedaży udziałów w AWT B.V. przez Minezit SE. Pozostałe pozycje: zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania, rezerwy ogółem z tytułu świadczeń pracowniczych w 2017 r. stanowiły odpowiednio 11,3% oraz 10,0%, natomiast w 2016 r. odpowiednio 10,3% oraz 9,6%. Udział pozostałych pozycji wyniósł 2,9% w 2017 r. i spadł o 0,6 p.p. w porównaniu do 2016 r.

Kapitały własne

Na koniec 2017 r. kapitały własne wyniosły 3 334,8 mln zł i były wyższe o 74,5 mln zł, tj. o 2,3% r/r w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. Na wzrost poziomu kapitału własnego wpłynęło zwiększenie zysków zatrzymanych o 81,0 mln zł, tj. o 24,5% r/r, głównie z powodu zanotowania dodatniego wyniku finansowego za 2017 r., przy spadku pozostałych składników kapitału własnego o 6,6 mln zł r/r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2017 r. wzrosły o 17,6 mln zł wobec 2016 r., tj. o 0,8% r/r. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 39,0 mln zł, tj. o 3,1% r/r, co ma związek z zaciągnięciem oraz spłatami kredytów głównie przez Jednostkę dominującą. Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadają o 49,9 mln zł, tj. o 35,4% r/r, głównie na skutek sukcesywnych spłat zgodnie z harmonogramami. Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych zwiększyły się o 33,0 mln zł, tj. o 6,3% r/r, co ma związek z aktualizacją rezerw pracowniczych na skutek wyceny aktuarialnej. Zmiany w powyższych pozycjach są pochodną zmian w Jednostce dominującej i zostały opisane w rozdziale 5.1.2 „Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły na koniec 2017 r. w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. o 41,3 mln zł, tj. o 3,5% r/r. Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – wzrost o 51,9 mln zł, tj. o 26,2% r/r, co miało związek z zaciąganiem kredytów oraz przeklasyfikowaniem z pozycji długoterminowych kredytów bankowych i pożyczek zgodnie z harmonogramami spłat,
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – wzrost o 79,7 mln zł, tj. o 11,9% r/r, są głównie pochodną zmian w Jednostce dominującej, które zostały opisane w rozdziale 5.1.2 „Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”.
- pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe – spadek o 118,6 mln zł, tj. o 99,8% r/r, głównie z powodu skorzystania przez Minezit S.E., z posiadanej opcji put na sprzedaż 20% udziałów w AWT B.V.,
- pozostałe rezerwy krótkoterminowe – wzrost o 34,8 mln zł, tj. o 139,4% r/r, głównie z powodu zawiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT, co zostało szczegółowo opisane w **Nocie 27 SSF**.

5.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017.

Tabela 45 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	600 739	380 049	387 502	559 932	220 690	58,1%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-740 017	-568 567	-515 199	-238 743	-171 450	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-99 428	663 860	-29 447	-155 711	-763 288	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-238 706	475 342	-157 144	165 478	-714 048	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	755 919	276 191	429 178	263 700	479 728	173,7%
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	-437	4 386	4 157	-	-4 823	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	516 776	755 919	276 191	429 178	-239 143	-31,6%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2017 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 600,7 mln zł przy 380,0 mln zł w 2016 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 116,4 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i utracie wartości aktywów w wysokości 546,9 mln zł. Ponadto największe zmiany wpływające na zmniejszenie wartości środków pieniężnych z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zwiększenia się salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 94,8 mln zł proporcjonalnie do wyższych przychodów, a także na skutek zapłaconego podatku dochodowego w kwocie 55,3 mln zł. Saldo zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań zwiększyło się o 48,6 mln zł, proporcjonalnie do wzrostu kosztów. Dodatkowo na środki pieniężne z działalności operacyjnej wpłynęło zwiększenie o 68,5 mln zł stanu rezerw, głównie pracowniczych.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2017 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -740,0 mln zł wobec -568,6 mln zł w 2016 r. Istotnymi inwestycjami Grupy PKP CARGO są wydatki na nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych, na które Grupa wydała w 2017 r. 511,1 mln zł, wobec 588,1 mln zł w 2016 r. Istotny udział

w przepływach inwestycyjnych Grupy miała Jednostka dominująca, szerszy opis przepływów PKP CARGO S.A. zaprezentowano w rozdziale „5.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.”

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2017 r. wyniosły -99,4 mln zł wobec 663,9 mln zł w 2016 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2017 r. osiągnięto wpływy w wysokości 366,3 mln zł, przy 1 004,6 mln zł w 2016 r. W 2017 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 349,0 mln zł, wobec 350,6 mln zł w 2016 r.

Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017.

Tabela 46 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Marża EBITDA ¹	14,8%	11,1%	15,5%	11,8%	3,7 p.p.	33,5%
Marża wyniku netto ²	1,7%	-3,0%	0,7%	1,8%	4,8 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,3	2,1	1,2	-0,2	-0,8	-37,9%
ROA ⁴	1,2%	-2,1%	0,5%	1,4%	3,3 p.p.	-
ROE ⁵	2,4%	-4,1%	0,9%	2,3%	6,6 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	244,7	238,4	233,3	243,9	6,3	2,6%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 460,0	1 436,0	1 500,0	1 481,0	24,0	1,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,2	14,8	14,9	15,4	0,4	2,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 332,2	1 216,7	1 224,2	1 105,5	115,5	9,5%

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.



Tabela 47 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017 skorygowane*****	2016 skorygowane****	2015 skorygowane*** (przekształcone*)	2014 skorygowane**	Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Marża EBITDA ¹	14,8%	12,7%	14,4%	18,0%	2,1 p.p.	16,2%
Marża wyniku netto ²	1,3%	-0,9%	2,1%	6,9%	2,2 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,3	1,8	1,3	-0,1	-0,5	-28,7%
ROA ⁴	0,9%	-0,6%	1,5%	5,2%	1,5 p.p.	-
ROE ⁵	1,8%	-1,3%	2,8%	8,7%	3,1 p.p.	-

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 6 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczone od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w [Nocie 12.1. SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w [Nocie 19 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczone z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł

***** dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w [Nocie 10 SSF](#)), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Powyższe korekty dotyczą wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów. Punkty od 1 do 9 tyczą się wybranych wskaźników finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017, natomiast punkty od 1 do 5 tyczą się skorygowanych wybranych wskaźników finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017.

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych oraz (vi) pozostałych długoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
7. Obliczony jako iloraz bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.



W 2017 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe, niż w analogicznym okresie 2016 r. z przyczyn opisanych powyżej. Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który spadł do poziomu 1,3 na koniec 2017 r. z poziomu 2,1 na koniec 2016 r. Przyczyną polepszenia się wskaźnika jest głównie poprawa w zakresie wyników finansowych Spółki. Skorygowane wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE również zanotowały poziomy wyższe, niż w 2016 r. z przyczyny opisanej powyżej.

W 2017 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 244,7 km/dobę, natomiast w 2016 r. 238,4 km/dobę. Poprawa wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą w 2017 r. wyniósł 1 460,0 ton i wzrósł o 24,0 ton, tj. o 1,7% r/r. Jest to efekt lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego.

W 2017 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,2 godz./dobę, natomiast w 2016 r. 14,8 godz./dobę. Jest to efekt ciągłego monitorowania realizacji procesu przewozowego z równoczesnym optymalizowaniem dostosowania ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennych przewozach.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w 2017 r. był wyższy w porównaniu do 2016 r. o 115,5 tys.tkm/zatrudnionego, tj. o 9,5% r/r, na co wpłynął przede wszystkim wzrost pracy przewozowej o 8,7% r/r, przy spadku zatrudnienia o 0,7% r/r.

5.3 Informacje o majątku produkcyjnym

5.3.1 Tabor

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

Wagony i tabor trakcyjny to główne elementy majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO. Zmiany w iloścach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak kasacja i sprzedaż taboru oraz zakup taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw, które nie mają wpływu na ogólny bilans taboru, natomiast mają wpływ na zmianę struktury wiekowej i w niektórych przypadkach powodują zmianę ilości w poszczególnych seriach, gdy w wyniku modernizacji zmienia się seria lokomotywy i przeznaczenie.

W 2017 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw w Grupie, wynikający z ich sprzedaży. Spadek liczby wagonów posiadanych na własność wynika z likwidacji zbędnego taboru ze względu na stan techniczny (wykreślenie z ewidencji).

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności w latach 2014-2017.

Tabela 48 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

Wyszczególnienie	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2017- 2016	Zmiana w IV kwartale 2017
lokomotywy spalinowe	1 272	1 374	1 398	1 429	1 300	-126	-102
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1 076	1 178	1 200	1 231	1 256	-124	-102
lokomotywy elektryczne	1 062	1 098	1 173	1 173	1 162	-111	-36
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1 048	1 088	1 161	1 158	1 162	-113	-40
Razem	2 334	2 472	2 571	2 602	2 462	-237	-138
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 124	2 266	2 361	2 389	2 418	-237	-142
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 319	2 462	2 556	2 579	2 451	-237	-143
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 124	2 266	2 360	2 380	2 409	-236	-142
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	15	10	15	23	11	0	5
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	0	0	1	9	9	-1	0
Razem	2 334	2 472	2 571	2 602	2 462	-237	-138
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 124	2 266	2 361	2 389	2 418	-237	-142

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 49 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności

Wyszczególnienie	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2017- 2016	Zmiana w IV kwartale 2017
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	63 737	64 166	64 519	64 907	62 086	-782	-429
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	60 268	60 672	60 954	61 324	61 593	-686	-404
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	1 023	962	1 167	1 868	0	-144	61
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	0	0	0	0	0	0	0
Razem	64 760	65 128	65 686	66 775	62 086	-926	-368
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	60 268	60 672	60 954	61 324	61 593	-686	-404

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 23 września 2015 r. z Konsorcjum, w skład którego wchodzi Siemens Sp. z o.o. oraz Siemens A.G. z siedzibą, została podpisana umowa na dostawę 15 szt. lokomotyw wielosystemowych z terminami dostaw w okresie od 31 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2017 r. (zamówienie podstawowe) z opcją zakupu dodatkowych 5 lokomotyw z zachowaniem cen jak dla zamówienia podstawowego, przy czym decyzję o skorzystaniu z opcji PKP CARGO S.A. zobowiązana była podjąć najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. (zamówienie opcjonalne). Wszystkie lokomotywy (15 szt.) zostały dostarczone.

PKP CARGO S.A. planuje sprzedać 2 391 szt. wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Przeznaczone do sprzedaży wagony, bez względu na ich aktualny stan techniczny, nie są już dzisiaj wykorzystywane przez Spółkę ze względu na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii za- i wyładunku.

5.3.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowanych przez Grupę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2017.

Tabela 50 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2017 r. wobec stanu na 31.12.2016 r., 31.12.2015 r. oraz na 31.12.2014 r.

Wyszczególnienie	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2017-2016
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 573	1 584	1 560	1 006	-11
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	566	578	585	583	-11
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m²]	749 492	781 998	794 303	684 945	-32 506
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	564 091	585 690	592 893	601 269	-21 600

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni zarówno gruntów jak i budynków własnych, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawionych od innych podmiotów wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości użytkowanego majątku przez Jednostkę dominującą, jak i podległe Jednostce spółki i dostosowywania go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.

5.4 Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO

5.4.1 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W 2017 r. w Grupie nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia umowy kredytowej.

W okresie od 20 lutego do 14 marca 2017 r. cztery Spółki z Grupy PKP CARGO zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy o kredyt inwestycyjny do maksymalnej łącznej kwoty 50.500.000,00 zł (WIBOR 3M + marża). Kredyty zostały udzielone na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego. Kredyty były dostępne do 19 marca 2017 r. Ostateczny termin spłaty kredytów przypada na dzień 20 grudnia 2021 r.

W dniu 26 maja 2017 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100.000.000,00 zł (WIBOR O/N + marża). Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy.

W dniu 31 maja 2017 r. upłynął termin spłaty kredytu w rachunku bieżącym, z którego PKP CARGO S.A. korzystało na podstawie umowy kredytowej zawartej w dniu 2 czerwca 2014 r. z mBank S.A.

W dniu 10 sierpnia 2017 r. spółka Advanced World Transport B.V. zawarła ze swoją spółką zależną umowę pożyczki w kwocie 1.000.000,00 EUR (stałe oprocentowanie). Ostateczny termin spłaty pożyczki upływa w dniu 31 grudnia 2018 r.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych oraz pożyczek zostały przedstawione w **Nocie 23 JSF** oraz **Nocie 21 SSF** za 2017 r.

5.4.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2017 roku Jednostka Dominująca nie udzielała pożyczek jednostkom powiązanym PKP CARGO.

W dniu 8 lutego 2017 r. PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. udzieliła pożyczki w kwocie 60.000,00 EUR swojej spółce zależnej. Spłata pożyczki nastąpi w terminie 364 dni od daty wypłaty ostatniej transzy pożyczki, nie później niż do dnia 30 czerwca 2018 r. Pożyczka oprocentowana jest wg stopy referencyjnej EURIBOR 1M powiększonej o marżę. Zabezpieczeniem pożyczki jest weksel in blanco wraz z deklaracją wekslową.

W dniu 11 września 2017 r. PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. zawarła aneks do umowy pożyczki z dnia 13 września 2016 r. udzielonej swojej spółce zależnej wydłużający okres spłaty do dnia 31 marca 2018 r.

5.4.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W związku z zawartymi kontraktami handlowymi na przewóz towarów Jednostka dominująca zleciła wystawienie gwarancji bankowych na łączną kwotę 14,3 mln zł.

W 2017 r. Jednostka dominująca nie udzielała poręczeń majątkowych dla spółek zależnych.

Na dzień 31 grudnia 2017 r. Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiadała zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 133,3 mln zł.

W 2017 r. kwota obejmowała:

- poręczenia i gwarancje udzielone jednostkom zależnym na rzecz podmiotów trzecich w wysokości 1,5 mln zł,
- poręczenia i gwarancje dotyczące zobowiązań wobec osób trzecich wystawionych w toku bieżącej działalności dotyczą głównie: gwarancji należytego wykonania umowy, gwarancji celnych, wadialnych, gwarancji płatności w wysokości 131,8 mln zł.

Dodatkowe informacje dotyczące zobowiązań warunkowych zostały przedstawione w **Nocie 35 JSF** oraz **Nocie 33 SSF** za 2017 r.

5.4.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

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

5.4.5 Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

PKP CARGO S.A. i Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej. W 2017 r. PKP CARGO S.A. posiadała umowy o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane zarówno przez Spółkę, jak i przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności do ok. 3 miesięcy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Spółki i Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

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

W III kwartale 2017 r. Spółka zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami.

W 2017 r. spółki z Grupy posiadały pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

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

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2017 r. zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.4.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja finansowa zarówno Spółki, jak i Grupy jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

5.5 Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

5.5.1 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych - Jednym z podstawowych działów każdej gospodarki jest transport, którego lądowa odmiana obejmuje przewozy drogowe i kolejowe. Szacuje się, że w Polsce sektor transportu odpowiada bezpośrednio za kreację blisko 6% krajowego PKB⁹³. Tym samym nie dziwi fakt, że dynamika przewozów towarowych jest silnie powiązana z ogólną sytuacją ekonomiczną panującą w całej gospodarce i w poszczególnych jej sektorach. Szybszy wzrost gospodarczy przyczynia się zazwyczaj do postępującego ożywienia w branży transportowej, natomiast osłabienie tempa aktywności ekonomicznej jest często tożsame ze spadkiem dynamiki przewozów. Ma to odniesienie zarówno w stosunku do drogowego, jak i kolejowego transportu towarów.

Działalność przewozowa polegająca na kolejowym transporcie towarów w kraju oraz w komunikacji międzynarodowej jest głównym źródłem przychodów Grupy PKP CARGO.

Z uwagi na obecną strukturę przewozów Grupy PKP CARGO, kluczowa z punktu widzenia zmian transportowanych wolumenów jest sytuacja makroekonomiczna w sektorze przemysłowym, zarówno jeśli chodzi o przetwórstwo przemysłowe, przemysł wydobywczy, jak i produkcję budowlaną.

Dodatkowo, zważywszy na postępującą globalizację światowej gospodarki, a także istotną rolę Polski i Czech w międzynarodowym łańcuchu dostaw, koniunktura gospodarcza w otoczeniu makroekonomicznym (w szczególności w strefie euro będącej głównym partnerem handlowym regionu) jest również istotnym czynnikiem wpływającym na wolumeny przewozów w ruchu międzynarodowym, a tym samym wyniki prowadzonej działalności usługowej Grupy PKP CARGO.

Średnioterminowe perspektywy dla gospodarek Polski, Czech oraz strefy euro pozostają dobre, choć zgodnie z przewidywaniami krajowych i międzynarodowych ośrodków progностycznych, w nadchodzących kwartałach oczekiwać należy lekkiego spowolnienia tempa aktywności ekonomicznej w porównaniu do 2017 roku. W przypadku Polski, do czynników mogących zagrozić silnej dynamice wzrostu PKB należą m.in. szybszy od oczekiwań wzrost inflacji (skutkujący ograniczeniem realnych dochodów rozporządzalnych gospodarstw domowych, a tym samym konsumpcji), bardziej radykalne niż obecnie zakładane tempo podwyżek stóp procentowych oraz niepewne perspektywy związane z dynamiką inwestycji prywatnych. Dodatkowo, zarówno w przypadku gospodarek Polski, jak i Czech, coraz większym ryzykiem dla średniookresowego tempa wzrostu gospodarczego stają się rosnące niedobory siły roboczej, które wpływają na ograniczenie poziomu przyszłej produkcji oraz są obecnie postrzegane przez przedsiębiorstwa jako jedna z głównych barier inwestycyjnych. Kolejnym czynnikiem ryzyka dla zrównoważonego i stabilnego wzrostu gospodarczego w otoczeniu makroekonomicznym w horyzoncie najbliższych kwartałów wydają się być zagrożenia natury politycznej (dalszy przebieg negocjacji w sprawie Brexitu, niestabilna koalicja rządowa w Niemczech, zbliżające się wybory parlamentarne we Włoszech po rozwiązaniu parlamentu w grudniu 2017 r., czy też dalsze dążenia niepodległościowe Katalonii) oraz geopolitycznej (eskalacja napięć na Półwyspie Koreańskim)⁹⁴.

Rezultaty negocjacji pomiędzy Wielką Brytanią a władzami Unii Europejskiej na ostatnim szczycie UE w grudniu 2017 r. (zamknięcie I fazy negocjacji związanej z wzajemnymi rozliczeniami finansowymi, uregulowanie kwestii granicznych pomiędzy Irlandią i Irlandią Płn. oraz praw obywateli UE), zmniejszają w ocenie rynku prawdopodobieństwo tzw. „twardego Brexitu”.

⁹³ w ujęciu wartości dodanej brutto, kategoria „Transport i gospodarka magazynowa”; dane GUS za 2016 r.

⁹⁴ Narodowy Bank Polski „Raport o Inflacji: Listopad 2017”

Niemniej, zważywszy na dość krótki czas na wypracowanie finalnego porozumienia (Wielka Brytania powinna wystąpić z UE w marcu 2019 r.) oraz złożoność tematu polityki handlowej, wokół której będą się w najbliższym czasie toczyć rozmowy możliwe jest, że obawy związane z fiaskiem negocjacji mogą narastać w toku 2018 r. W rezultacie, może to negatywnie wpływać na zachowania rynków finansowych, a pośrednio także na sytuację gospodarczą w Europie (w szczególności Wielkiej Brytanii i jej istotnych partnerów handlowych).

Ceny surowców przemysłowych na rynkach światowych, ogólny stan globalnej gospodarki oraz wewnętrzna polityka ekonomiczna kraju to z kolei czynniki przyczyniające się w największym stopniu do polepszenia lub pogorszenia kondycji gospodarczej Chin, co z kolei silnie wpływa na wahania dynamiki i strukturę handlu towarami i ich transportu w Europie Środkowo-Wschodniej. Zgodnie ze wstępnym szacunkiem PKB za 2017 rok, gospodarka chińska urosła o średnio 6,9% r/r, co jest wynikiem nie tylko znacząco lepszym od oczekiwań rynku z początku 2017 r., ale także wyższym od tempa wzrostu gospodarczego z 2016 r. równego 6,7% r/r⁹⁵. Ponadto, dynamika wzrostu PKB przyspieszyła w ujęciu r/r po raz pierwszy od 2010 r. Przeprowadzane reformy strukturalne, mające na celu ograniczenie skali zadłużenia podmiotów ekonomicznych oraz „zbilansowanie” gospodarki nie wywarły trwałego negatywnego wpływu na kondycję chińskiej gospodarki, w momencie gdy wolniejszy przyrost inwestycji i procesy dostosowawcze na rynku nieruchomości zostały niejako skompensowane przez mocniejszy popyt konsumpcyjny oraz eksport (w wyniku lepszej koniunktury globalnej). Wskaźniki wyprzedzające oraz indeksy koniunktury gospodarczej wskazują obecnie na stabilne krótkookresowe perspektywy dla aktywności chińskiej gospodarki. Niemniej, kontynuacja wspomnianych wyżej reform powinna przyczynić się do dalszego lekkiego spowolnienia tempa wzrostu PKB tego kraju w nadchodzących kwartałach⁹⁶. W rezultacie może to wpłynąć na nieco mniejszą skalę przewozów w ramach tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku, realizowanych m.in. przez Grupę PKP CARGO od wschodniej granicy Polski do państw Europy Zachodniej (i z powrotem). Z tego samego powodu niewykluczone jest lekkie zmniejszenie odwozów i dowozów ładunków z lub do Chin transportowanych drogą morską z wykorzystaniem rozwijających się obecnie polskich portów morskich.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Rynek przewozów kolejowych jest silnie powiązany z koniunkturą panującą na rynkach paliw stałych (głównie węgla), kruszyw i innych materiałów budowlanych, rud żelaza oraz metali, produktów rafinacji ropy naftowej, a także artykułów chemicznych. Koniunktura na każdym z rynków wpływa bezpośrednio na całkowity wolumen towarów dostępnych do przewozu, a tym samym przekłada się na dynamikę osiąganych wyników Grupy PKP CARGO w zakresie przewiezionej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej.

Ze względu na strukturę prowadzonej działalności przewozowej najważniejszą dla Grupy PKP CARGO grupą towarową pozostają paliwa stałe, w tym węgiel kamienny ze średnio 43,4% udziałem w przewozach Grupy PKP CARGO według masy towarowej w 2017 r. Na wielkość przewozów węgla oraz strukturę relacji przewozowych tego surowca wpływ mają takie czynniki jak:

- wielkość produkcji energii elektrycznej oraz udział węgla energetycznego w jej wytwarzaniu, czyli w tzw. miksie energetycznym. Dotyczy to zarówno polskiej, jak i czeskiej gospodarki, a także gospodarek głównych partnerów handlowych będących odbiorcami polskiego i czeskiego węgla (np. Niemcy). Zapotrzebowanie gospodarki na energię elektryczną, której znaczną część konsumuje przemysł, wykazuje silną korelację z poziomem produkcji przemysłowej oraz wzrostem PKB. Według danych pochodzących z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego w Polsce w 2017 roku wyprodukowano 165 852 GWh energii elektrycznej, co porównując do 2016 roku (162 626 GWh) oznacza wzrost produkcji o 2,0% r/r. Jednocześnie miks energetyczny w 2017 r. okazał się mniej korzystny z punktu widzenia węgla kamiennego (spadek udziału produkcji energii z tego surowca o 1,8 p.p. r/r do poziomu 79 868 GWh), przy równoczesnym silnym wzroście produkcji energii z jej odnawialnych źródeł: elektrowni wodnych (wzrost o 15,4% r/r) oraz wiatrowych (wzrost o 19,2% r/r)⁹⁷.
- poziom produkcji sektora hutniczego, który wykorzystuje węgiel koksujący do produkcji wyrobów stalowych. W całym 2017 r. wyprodukowano w Polsce 10,5 mln ton stali, w porównaniu do 9,2 mln ton wytworzonych w 2016 r., (wzrost o 15,1% r/r)⁹⁸.
- ceny węgla energetycznego i koksującego, na międzynarodowych rynkach, które w średnim i długim okresie mają znaczący wpływ na kondycję sektora górniczego w Polsce i w Czechach, determinując opłacalność wydobywania a przez to również wielkość rodzimej produkcji węgla kamiennego, oraz import i eksport tego surowca. W 2017 r. średnia cena węgla energetycznego ARA wzrosła o średnio +42,1% r/r do 84,3 USD za tonę, a z krótkimi przerwami znajduje się w trendzie wzrostowym od I połowy 2016 roku⁹⁹.

⁹⁵ <https://businessinsider.com.pl/>

⁹⁶ www.reuters.com

⁹⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁹⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁹⁹ http://gornictwo.wnp.pl/notowania/ceny_wegla

Do czynników ryzyka, które mogą negatywnie oddziaływać na wielkość kolejowych przewozów węgla kamiennego w Polsce oraz w Czechach, i tym samym stanowić ryzyko biznesowe dla Grupy PKP CARGO, należą:

- Prawdopodobny spadek cen węgla energetycznego na rynkach światowych w horyzoncie najbliższych lat. Zgodnie z prognozami Międzynarodowej Agencji Energii (IEA), a także koncernu BP światowy popyt na węgiel będzie w kolejnych latach zwiększał się w tempie zbliżonym do 0,2% r/r¹⁰⁰, tj. znacznie niższym niż w ostatnich latach. Zdaniem analityków będzie to wynikało częściowo z wolniejszego wzrostu gospodarczego, ale także substytucji węgla w energetyce przez gaz oraz OZE, a także ogólnej poprawy efektywności przemian energetycznych na skutek postępu technologicznego. Natomiast w krajach OECD popyt na węgiel ma zmniejszyć się do 2035 r. o około 40%¹⁰¹, z uwagi na taniejącą energię w ramach OZE i bardziej restrykcyjne normy środowiskowe. Pomimo lekkiego wzrostu globalnego popytu, udział węgla w światowym miksie energetycznym ma obniżyć się do 2035 r. do około 25%¹⁰², tj. najniższego poziomu od czasu rewolucji przemysłowej. Z uwagi na słabe perspektywy popytowe, relatywnie duże zapasy oraz globalną nadpodaż surowca, zdaniem analityków możliwy jest spadek cen węgla energetycznego w horyzoncie najbliższych lat, a następnie ich ustabilizowanie się w granicach 70-80 USD za tonę¹⁰³ (co pozostaje zgodne z bieżącą wyceną kontraktów terminowych do 2022 r.).
- Zmniejszenie udziału węgla kamiennego w polskim miksie energetycznym. Zgodnie z założeniami przyjętego w styczniu 2018 r. przez Radę Ministrów „Programu dla sektora górnictwa kamiennego w Polsce”, udział produkcji energii elektrycznej wytwarzanej za pomocą węgla kamiennego ma obniżyć się w 2030 r. do poziomu 40% z ponad 48% obecnie. Umożliwić to mają m.in. inwestycje w OZE oraz ewentualna budowa elektrowni atomowej (finalnej decyzji oczekuje się w I połowie 2018 r.).
- Postępujące prace nad pakietem unijnych regulacji opracowanych przez Komisję Europejską (tzw. „pakiet zimowy”), które mają kompleksowo zmienić funkcjonowanie rynku energetycznego w krajach unijnych (m.in. zakładany wzrost efektywności energetycznej oraz udziału OZE w całkowitej produkcji energii). Średnioterminowo najistotniejsza z punktu widzenia Polski kwestia dotyczy pomocy pochodzącej z publicznych pieniędzy na rzecz elektrowni węglowych, udzielanej na remonty i modernizacje, w ramach rynku mocy (tj. rynku, który ma zapewnić ciągłość dostaw energii elektrycznej m.in. dzięki dopłatom czy gwarancjom ze strony państwa). W pierwotnej wersji postulatu taka pomoc byłaby niedostępna dla elektrowni emitujących powyżej 550 g CO₂ na kWh – w praktyce wszystkich elektrowni węglowych w Polsce – poczynając od 2025 r. Natomiast w grudniu 2017 r. zawarto porozumienie pomiędzy ministrami energetyki poszczególnych państw członkowskich a KE, zgodnie z którym pomoc ze strony budżetu będzie dostępna na dotychczasowych warunkach do końca 2031 r. Oznacza to wydłużenie okresu przejściowego koniecznego w celu przeprowadzenia procesów dostosowawczych.
- Rosnące znaczenie OZE w produkcji energii elektrycznej. W styczniu 2018 r. Eurostat przedstawił dane, według których udział OZE w zużyciu energii na terenie UE wyniósł 17,0% w 2016 r. - w stosunku do wyznaczonego na 2020 r. średniookresowego celu w wysokości 20%. W przypadku Polski energia elektryczna pochodząca z OZE stanowiła 11,3% całkowitego zużycia energii, co oznacza spadek o 0,4 p.p. w stosunku do 2015 r. W rezultacie udział energii pozyskanej za pomocą OZE pozostaje wciąż znacznie poniżej celu zakładanego na 2020 r. wynoszącego 15%. Natomiast Czechy już od 2013 r. znajdują się powyżej celu (13,0%), a udział energii elektrycznej pochodzącej z OZE wyniósł 14,9% w 2016 r. (spadek o 0,1 p.p. r/r)¹⁰⁴.
- Docelowy wynik prowadzonych procesów restrukturyzacji zarówno w zakresie polskiego, jak i czeskiego górnictwa węgla kamiennego. W Czechach program restrukturyzacyjny sektora wydobywczego węgla kamiennego odbywa się poprzez stopniowe zamykanie zakładów górniczych OKD Nastupnicka (nowa nazwa Kopalni Ostrawsko-Karwińskich). Według planu zmiany struktury czeskiej spółki węglowej do likwidacji przeznaczone mają być kolejno kopalnie Darkow i Lazy (do końca 2018 r.), CSA (w 2021 r.) i CSM (w 2023 r.) Natomiast zgodnie z przyjętym w styczniu 2018 r. „Programem dla sektora górnictwa kamiennego w Polsce” sektor od 2020 r. funkcjonować powinien w układzie trzech Grup Producentów Węgla Energetycznego: Górnośląska, Małopolska i Wschodnia oraz jednej Grupy Węglowo-Koksowej, co ma umożliwić integrację pionową górnictwa z energetyką i przyczynić się do wystąpienia pozytywnych efektów synergii.

Drugą po paliwach stałych istotną grupą towarową dla Grupy PKP CARGO są kruszywa i inne materiały budowlane, z 18,6% udziałem w całkowitej masie towarowej Grupy PKP CARGO w 2017 r. Przewozy kruszyw i materiałów budowlanych

¹⁰⁰ BP Energy Outlook 2017

¹⁰¹ BP Energy Outlook 2017

¹⁰² BP Energy Outlook 2017

¹⁰³ Ministerstwo Energii: „Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce”

¹⁰⁴ Eurostat

charakteryzują się wysoką korelacją z dynamiką krajowego PKB oraz tempem wzrostu krajowej produkcji budowlano-montażowej.

W 2017 r. przewozy Grupy PKP CARGO w zakresie kruszyw, cementu i innych materiałów budowlanych zwiększyły się o średnio 21,9% r/r. W kolejnych kwartałach oczekuje się utrzymania pozytywnej koniunktury na rynku materiałów budowlanych, co wynika z już realizowanych, a także zaplanowanych dużych inwestycji infrastrukturalnych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”, przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych z Unii Europejskiej. Zdaniem Aleksandra Kabzińskiego, prezesa Polskiego Związku Producentów Kruszyw, rynek może dynamicznie się rozwijać do 2020 r., ze średnioroczną dynamiką wzrostu wynoszącą 5-10%¹⁰⁵.

Czynnikiem ryzyka powodującym niepewność branży i stanowiącym ryzyko biznesowe dla Grupy PKP CARGO jest kumulacja przewozów kruszyw w kolejnych latach i trudności w obsłudze zgłaszanej do przewozu masy towarowej. Wcześniejsze opóźnienia w realizacji przetargów oraz uruchamianiu fazy budowlanej rozstrzygniętych postępowań przetargowych w branży budowlanej w dalszym ciągu stanowią jedno z większych utrudnień dla prowadzenia efektywnej działalności przewozowej kolejną w Polsce. Wspomagane unijnymi środkami przedsięwzięcia muszą zostać ukończone i rozliczone najpóźniej do 2022 r., co oznacza, że silne zmniejszenie przewozów w tej grupie towarowej z okresu 2014-2016 będzie istotnie wpływać na kumulację przewozów w kolejnych latach. Przy ograniczonym potencjale taborowym rynku oraz utrudnieniach w związku z modernizacjami linii kolejowych, może to stwarzać trudności w pełnym zaspokojeniu popytu na przewozy.

Z uwagi na przewidywany w najbliższych latach wzrost polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, konieczne będzie dostosowanie użytkowanego parku taborowego. Mając na uwadze zaawansowany wiek taboru i ograniczone moce produkcyjne przedsiębiorstw naprawczych, może występować czasowe niedopasowanie ilości oraz rodzaju taboru do potrzeb rynku przewozowego.

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Polski rynek przewozów kolejowych jest rynkiem regulowanym, ale jednocześnie charakteryzuje się dużą konkurencją wśród przewoźników. Liczba konkurentów PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. nie jest stała, co wynika z dość znacznej liberalizacji przepisów regulujących działalność podmiotów na rynku przewozów w poprzednich latach. Zgodnie z danymi UTK, na polskim rynku działało w 2017 r. łącznie 71 przewoźników posiadających licencję na przewóz towarów w obrocie krajowym, w porównaniu do 69 w 2016 oraz 67 w 2015 roku¹⁰⁶. W obliczu niższych niż jeszcze kilka lat temu barier wejścia, liczba konkurencyjnych podmiotów może w dalszym ciągu zwiększać się w perspektywie nadchodzących lat.

Grupa PKP CARGO jest w dalszym ciągu największym polskim kolejowym przewoźnikiem towarowym, z udziałem rynkowym na poziomie 44,8% masy towarowej i 51,6% pracy przewozowej w 2017 r.¹⁰⁷ Do największych konkurentów Grupy pod względem przewiezionej masy towarowej i wykonanej pracy przewozowej należą DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PHP LHS, CTL Logistics, Freightliner PL. Działalność konkurencyjnych przewoźników kolejowych obejmuje m.in. przewozy całopociągowe węgla, kruszyw i innych towarów sypkich, paliw płynnych oraz artykułów chemicznych. Dynamicznie rośnie także ich wolumen w ramach przewozów kontenerowych (intermodal).

Z kolei głównymi konkurentami spółki zależnej AWT a.s. na rynku czeskim są CD CARGO (lider rynku), Metrans Rail, Unipetrol Doprava, IDS Cargo. Usługi przewozowe na terenie Republiki Czeskiej świadczy również PKP CARGO S.A., będąc siódmym największym przewoźnikiem na tamtejszym rynku pod względem wykonanej pracy przewozowej i ósmym według przewiezionej masy towarowej¹⁰⁸. Podobnie jak w Polsce, przewozy konkurencyjne obejmują: usługi transportu kolejowego węgla i innych materiałów sypkich, paliw płynnych, materiałów chemicznych oraz transportu intermodalnego.



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową – W chwili obecnej PLK S.A. wdraża do życia Krajowy Program Kolejowy, który na celu ma m.in. zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych kolejną. Nowe inwestycje pozwolą na podniesienie prędkości i przepustowości na szlakach, poprawę dostępu kolejowego do portów morskich oraz umożliwią rozwój transportu towarów. Jednym z czołowych założeń w nowej perspektywie finansowej jest poprawa dostępu kolejowego do dużych portów morskich w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Prace obejmą modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Poprawie przewozów towarowych służą również prace realizowane przez PLK na terenie Dolnego Śląska. Z roku na rok znacząco poprawia się obsługa przewozów na trasie Wrocławia do Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Trwają także prace na linii Wałbrzych – Kłodzko. Przewóz towarów na międzynarodowej trasie z Polski do

¹⁰⁵ <http://budownictwo.wnp.pl>

¹⁰⁶ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁷ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁸ <http://www.szdc.cz>

Niemiec usprawni modernizacja mostu granicznego Bielawa – Dolna – Horka. Powyższe prace mogą spowodować czasowe opóźnienia w dostawie towaru do kontrahentów PKP CARGO.

Ryzyko zmian regulacji prawnych

Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności Hałas (TSI NOI)

Aktualnie prowadzone są prace nad rewizją obowiązującej Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności dla podsystemu „Tabor – Hałas” („TSI Hałas”), która obecnie dotyczy nowych pojazdów kolejowych – w tym nowych albo modernizowanych wagonów towarowych. Celem dokonywanej obecnie rewizji jest objęcia wymaganiami „TSI Hałas” całego parku wagonów towarowych – także wprowadzonych do eksploatacji przed wejściem w życie Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Ostateczny kształt regulacji ani data wejścia jej w życie nie są jeszcze znane. Projekt nowelizacji TSI Hałas definiuje:

- „cichsze linie”, które będą wyznaczane przez państwa członkowskie i publikowane na mapach przekazywanych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA), na podstawie kryteriów ustalonych w nowelizowanej TSI Hałas (większość linii kolejowych w Polsce, istotnych dla przewozów towarowych spełnia kryteria „cichszych linii”);
- „cichsze wstawki klocków hamulcowych”, których wykaz podany jest w nowelizowanej TSI Hałas;
- wagony towarowe, które będą mogły być eksploatowane na cichszych liniach - są to: wagony spełniające wymagania TSI Hałas, wagony wyposażone w „cichsze wstawki hamulcowe”, wagony wyposażone w „historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe”, wymienione w nowelizowanej TSI Hałas (jedynie na obszarze tam wskazanym);
- szczególne przypadki dot. istniejących wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe, które będą mogły być eksploatowane na „cichszych liniach”;
- wagony towarowe zwolnione z wymagań TSI Hałas.

Zgodnie z projektem nowelizacji TSI Hałas, na „cichszych liniach” nie będą mogły być eksploatowane inne wagony towarowe niż ww. Zakłada się, bez konieczności wykazania zgodności z wartościami dopuszczalnymi hałasu przejazdu określonymi w TSI Hałas, że wagon towarowy wyposażony w „cichsze wstawki hamulcowe”, do którego nie dodano żadnego źródła hałasu, jest zgodny z wymaganiami dot. hałasu przejazdu.

Na obecnym etapie prac przesądzone zostało, że Komisja Europejska przychyliła się do koncepcji tzw. cichych linii. Według ww. koncepcji, po cichych liniach (odcinkach o określonym natężeniu ruchu kolejowego) będą mogły się poruszać jedynie wagony wyposażone w kompozytowe klocki hamulcowe spełniające wymogi NOI TSI, tzw. ciche hamulce. Urząd Transportu Kolejowego w porozumieniu z ekspertami technicznymi z PKP CARGO S.A. zgłosił do Europejskiej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wniosek o zastosowanie do Polski szczególnego przypadku (specific case) dotyczącego kół obręczowanych w polskim ruchu krajowym. Zgodnie ze złożonym wnioskiem NOI TSI miałyby nie mieć zastosowania do wagonów z kołami obręczowanymi używanymi w ruchu krajowym do roku 2037 (data ta będzie prawdopodobnie przedmiotem negocjacji Agencji Kolejowej UE lub KE z Państwem Polskim).

Proponowana data wejścia w życie NOI TSI Hałas i ostateczny kształt projektu powinny być znane w II kw. 2018 r. i głosowane w III. kwartale 2018 r. Szacunkowy koszt dostosowania przez PKP CARGO istniejącego parku wagonów towarowych do nowelizowanej regulacji jest trudny do określenia, gdyż nie jest jeszcze znana data jej wejścia w życie i nie wiadomo w jakim zakresie zostanie uwzględniony wniosek UTK o zastosowanie dla Polski szczególnego przypadku.

Obiekty Infrastruktury Usługowej

W dniu 30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Ma na celu dostosowanie krajowego porządku prawnego w zakresie transportu kolejowego, do zmian wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.). Ustawa m.in. wyodrębnia nową grupę obiektów tzw. obiekty infrastruktury usługowej przeznaczone do świadczenia usług niezbędnych do realizacji procesu przewozowego.

W związku z tą nowelizacją, Spółka w 2017 r. przeprowadziła szereg zmian organizacyjnych w celu powołania operatorów infrastruktury usługowej.

W dniu 13 grudnia 2017 r. wszedł w życie kolejny akt prawny regulujący bardziej szczegółowo działalność obiektów infrastruktury usługowej - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (dot. art. 13 „Warunki dostępu do usług” dyrektywy 2012/34/UE). W 2016 i 2017 r. Spółka brała udział w pracach grupy prawnej CER (Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców

Infrastruktury Kolejowej), która przedstawiała Komisji Europejskiej wiele postulatów Spółki, które są częściowo uwzględnione w rozporządzeniu.

Przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie od 1 maja 2019 r., w związku z tym przewidywane są dalsze zmiany w Spółce mające na celu dostosowanie działalności Operatorów do ww. aktu.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)

Należy mieć także na uwadze planowane zmiany w unijnym systemie handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) – niepewność z tym związana była przyczyną wstrzymania przez klienta Spółki - ArcelorMittal Poland (AMP) - decyzji o remoncie wielkiego pieca nr 2 w Dąbrowie Górniczej. Na początku 2018 r. Spółka zapowiedziała wygaszenie w połowie roku pieca na ponad miesiąc i przeprowadzenie częściowego remontu, który wydłuży prawdopodobnie o 4–5 lat życie pieca. Pozwoli to na ocenę skutków finansowych, jakie będą miały dla AMP zmiany w zakresie EU ETS, które wejdą w życie w roku 2021. Dopiero wówczas okaże się, czy kapitalny remont pieca ma ekonomiczny sens.

Zapowiedziany remont, a co za tym idzie - wyłączenie pieca, może mieć wpływ na przewozy realizowane przez PKP CARGO S.A. dla AMP.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Na terytorium Polski najpoważniejszą konkurencję dla kolejowego przewozu towarów stanowi transport drogowy, którego udział w całkowitej przewiezionej masie towarowej jest przeważający, a dodatkowo stopniowo zwiększał się na przestrzeni ostatnich lat – z 75,9% w 2005 r. do 84,2% w 2016 r.¹⁰⁹ Wynika to w dużym stopniu z realizowanego w ubiegłych latach intensywnego programu modernizacyjnego krajowej sieci drogowej, przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych w ramach UE. Przełożyło to się m.in. na poprawę nawierzchni już istniejących dróg, wraz z ogólnym zwiększeniem gęstości ich sieci – zwłaszcza w zakresie dróg ekspresowych i autostrad. Zgodnie z danymi GDDKiA, na koniec 2017 roku w Polsce było 1627 km autostrad i 1689 km dróg ekspresowych, co odpowiada około 17% łącznej długości dróg krajowych¹¹⁰.

Według ostatniej (aktualizacja w lipcu 2017 r.) wersji „Rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych” przyjętej w 2016 r. przez Radę Ministrów, docelowa sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce ma liczyć około 7650 km (2000 km autostrad i 5650 km dróg ekspresowych), a w samym 2018 r. do użytku ma zostać oddanych 368,93 km dróg szybkiego ruchu, w tym 19,9 km autostrad, zaś rok później - 242,87 km dróg szybkiego ruchu, w tym 40,47 km autostrad. Kluczowym źródłem finansowania trwających i zaplanowanych inwestycji drogowych są fundusze unijne zarezerwowane na ten cel w perspektywie wydatkowej na lata 2014-2020. Modernizacja krajowej sieci drogowej i rozbudowa dróg szybkiego ruchu przekłada się pośrednio na ograniczenie czasu dowozu towarów za pomocą ciężarówek, a tym samym wpływa na obniżenie kosztów transportu i tym samym zwiększa konkurencyjność transportu samochodowego w porównaniu do pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.

Dodatkową zaletą transportu samochodowego jest możliwość doręczenia towarów bezpośrednio w miejsce wskazane przez zlecającego przewóz, bez potrzeby przeładunku w terminalu i zmiany środka transportu jak to ma miejsce w przypadku kolei. Powyższe przyczyny, wraz z wciąż relatywnie przystępnymi (w porównaniu do historycznych notowań) cenami paliw oraz opóźnieniami w zakresie realizacji inwestycji kolejowych (modernizacji linii), promują transport drogowy i mogą w dalszym ciągu przyczyniać się do zmniejszania znaczenia transportu kolejowego.

Na terenie Czech sieć autostrad i dróg ekspresowych również systematycznie zwiększa się. Do końca 2017 roku oddano do użytku łącznie 1267 km autostrad (od 1 stycznia 2016 r. drogi ekspresowe zniknęły jako oddzielna kategoria i ich przeważająca większość jest zaliczana do autostrad), a kolejnych 59 km jest w fazie budowy¹¹¹. Łącznie sieć dróg szybkiego ruchu ma wynieść docelowo 2115 km, a więc zwiększyć się o prawie 70% w stosunku do bieżącego stanu.

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

Przeważającą część umów zawieranych przez Grupę PKP CARGO z klientami ma charakter długoterminowej współpracy gospodarczej. Umożliwia to zakontraktowanie z wyprzedzeniem przewozów dla dużych wolumenów towarów, takich jak m.in. węgiel, kruszywa i inne materiały budowlane, metale czy rudy. Pomimo podawania w umowach deklarowanej masy przewozowej, możliwa jest jej późniejsza redukcja przez kontrahentów, co tym samym może mieć negatywny wpływ na faktyczną wielkość zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów. Jednocześnie z uwagi na ograniczoną liczbę obsługiwanych przez Grupę PKP CARGO gałęzi przemysłu i działających w nich podmiotów gospodarczych, a także rosnącą konkurencję na rynku kolejowych przewozów towarowych, coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie kontrahentów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych ale utraconych przewozach.

Wyniki operacyjne i finansowe Grupy PKP CARGO są powiązane także ze strukturą działalności jej najważniejszych klientów. Przekształcenia struktury podmiotów korzystających z usług Grupy PKP CARGO mogą przejawiać się np. w powstawaniu

¹⁰⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹¹⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

¹¹¹ <http://www.ceskedalnice.cz/>

podmiotów zależnych skupiających się na transporcie wyprodukowanych przez firmę towarów - obecnie na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych funkcjonuje kilka takich przedsiębiorstw. Obecnie obsługują one jedynie część wolumenu ładunków zlecanego na rynek przez spółki dominujące, nie można jednak wykluczyć, że ich znaczenie w przewozach na rzecz spółki-matki będzie stopniowo rosnąć. W rezultacie może to zmniejszyć wolumeny towarów dostępne do pozyskania przez Grupę PKP CARGO. Jednocześnie wspomniane podmioty mogą także rozszerzyć swoją działalność o realizację usług transportowych na rzecz innych spółek, a zatem rozpocząć działalność konkurencyjną wobec Grupy PKP CARGO.

Dodatkowo, przekształcenia strukturalne w działalności kluczowych klientów mogą obejmować również czasową bądź stałą zmianę cyklu produkcji, relokację firmy bądź też miejsca prowadzenia działalności. W rezultacie, może mieć to znaczny wpływ na skalę realizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego, wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz szkolenia umiejętności. Obligatoryjność zdarzeń o charakterze szkoleniowym, m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, odbywania egzaminów powoduje dostosowywanie uprawnień oraz kwalifikacji personelu. Dodatkowo, realizowane są działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Grupie właściwie zarządzane. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej ilości osób wyposażonych w wymagane kompetencje, co zabezpiecza realizację procesów biznesowych.

Grupa zdiagnozowała ryzyko luki pokoleniowej i prowadzi stałe działania w celu jego minimalizacji.

Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej, w 2017 r. rozpoczęto prace nad wprowadzeniem rozwiązań systemowych wspierających zatrudnienie nowych pracowników. Działania te wchodzą w zakres trzech głównych programów:

- Program stażowy – program dedykowany absolwentom szkół średnich i uczelni wyższych oraz studentom studiów zaocznych, którego celem będzie uzupełnienie zatrudnienia przez osoby, które nie posiadają doświadczenia zawodowego lub z niewielkim stażem (do roku), które po zakończeniu 3 m-cznego płatnego stażu będą miały możliwość dalszego zatrudnienia w Spółce na podstawie umowy o pracę. Docelowo przejmą zadania osób odchodzących na emeryturę.
- Program stypendialny – program w ramach którego, zostanie nawiązana współpraca z technikami i szkołami branżowymi II stopnia kształcącymi w zawodach kolejowych. W ramach współpracy uczniowie ostatnich klas, spełniający określone kryteria otrzymają stypendia fundowane przez PKP CARGO a po zakończeniu nauki i uzyskaniu odpowiednich kwalifikacji zawodowych znajdą zatrudnienie w Spółce.
- Współpraca z lokalnymi PUP – program, dzięki któremu kandydaci do pracy uzyskują podstawowe uprawnienia do wykonywania pracy na stanowiskach związanych z kierowaniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego ale także na stanowiskach związanych z utrzymaniem.

Wdrożenie dwóch pierwszych programów będzie miało miejsce w 2018 r.

Ponadto w 2017 r. nawiązano współpracę z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego poprzez przygotowanie projektów nowych podstaw programowych kształcenia w zawodach kolejowych.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

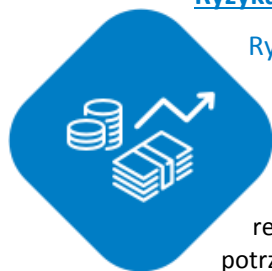
W 2017 r. wdrożona została podwyżka wynagrodzeń dla pracowników Spółki, która pozwoliła na realizację nałożonych zadań w atmosferze spokoju społecznego. Na dzień przekazania raportu, ryzyko wystąpienia akcji protestacyjno-strajkowych nie istniało.

Ryzyko wzrostu płac

W 2018 r. na ryzyko wzrostu płac wpływ będzie miało m.in. zobowiązanie stron Paktu Gwarancji Pracowniczych z 2 września 2013 r. w zakresie corocznego negocjowania wzrostu wynagrodzeń i jego realizacji nie później niż od dnia 1 lipca w zależności od wyniku i sytuacji finansowej Jednostki dominującej (ryzyko o charakterze stałym, przewidywalne),

Na chwilę obecną wpływ oczekiwań odnośnie ewentualnego wzrostu płac na wyniki Jednostki dominującej na 2018 r. jest trudny do określenia.

Ryzyka o charakterze finansowym



Ryzyko płynności

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i pozostałe spółki z Grupy, narażone są na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych).

W 2016 i 2017 roku płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak: kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka posiadała łącznie niewykorzystane linie kredytowe w wysokości 168,5 mln złotych, natomiast w przypadku Grupy niewykorzystane linie kredytowe wyniosły 169,5 mln złotych.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2017 r. 7 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane ze zmianami kursów walutowych oraz stóp procentowych. Celem procesu zarządzania ryzykiem rynkowym jest ograniczenie niepożądanych wpływów zmian czynników ryzyka rynkowego na przepływy pieniężne oraz wyniki w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Grupa zarządza ryzykami rynkowymi wynikającymi z powyższych czynników w oparciu o wewnętrzne procedury, które określają zasady pomiaru poszczególnych ekspozycji, parametry i horyzont czasowy.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur i podpisania odpowiednich dokumentacji.

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2017 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności do roku 2031.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i części zobowiązań krótkoterminowych i długoterminowych wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto (rozumianej jako różnica wpływów nad wydatkami w walucie) narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, stosowano w 2017 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2017 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward.

Jednostka dominująca dla wszystkich kredytów w EUR i transakcji Forward stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę dominującą i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Szczegóły zostały przedstawione w **Nocie 31 JSF** oraz **Nocie 29 SSF**.

Ryzyko stopy procentowej

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez PKP CARGO S.A. i pozostałe spółki z Grupy wg stanu na koniec 2017 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 3M, 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M i 3M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M, WIBOR 6M, EURIBOR 3M i PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, jedna ze spółek z Grupy stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

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

W 2017 r. zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa, nie zanotowały istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.

Sytuacja finansowa jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki dominującej.

Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2017 r. Jednostka Dominująca stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe takie jak terminowe transakcje sprzedaży walut Forward oraz kredyt inwestycyjny. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała również spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystywała instrumenty finansowe, przede wszystkim terminowe transakcje sprzedaży walut Forward, jak również stosowała zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla swoich kredytów inwestycyjnych w zł. W tym celu zawierała transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS.



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

6.1 Istotne informacje i zdarzenia

Tabela 51 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2017 r. oraz po dniu bilansowym

Okres	Wydarzenie
styczeń	PKP CARGO S.A. zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A., wydłużający okres dostępności środków dla spółek z Grupy PKP CARGO.
	Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Pana Mirosława Pawłowskiego.
	Powołanie Pana Krzysztofa Mamińskiego z dniem 6 marca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A..
	Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Pana Jerzego Kleniewskiego.
	W dniu 14 marca 2017 r. Jednostka dominująca zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z dnia 16 listopada 2015 r. z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Zgodnie z treścią Aneksu, kredyt będzie dostępny do dnia 27 grudnia 2017 r. w kwocie 67.850.591,20 EUR.
	Powołanie Pana Władysława Szczepkowskiego z dniem 14 marca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
marzec	Spółka dokonała przedterminowej spłaty kredytu zawartego z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju.
	Spółki z Grupy PKP CARGO zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy o kredyt inwestycyjny do maksymalnej łącznej kwoty 50.500.000,00 zł (WIBOR 3M + marża). Kredyty zostały udzielone na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego. Kredyty były dostępne do 19 marca 2017 r. Ostateczny termin spłaty kredytów przypada na dzień 20 grudnia 2021 r.
	Otrzymanie zawiadomienia, że w wyniku rozliczenia w dniu 21 marca 2017 r. nabycia akcji PKP CARGO S.A. dokonanego w dniu 17 marca 2017 r., udział Funduszy TFI PZU w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki przekroczył próg 5%. Przed nabyciem akcji Fundusze posiadały 2 231 450 akcji Spółki stanowiących 4,98% kapitału zakładowego Spółki i były uprawnione do 2 231 450 głosów na Walnym Zgromadzeniu stanowiących 4,98% ogólnej liczby głosów. Po transakcji, Fundusze TFI PZU posiadają 2 302 843 akcji Spółki stanowiących 5,14% kapitału zakładowego Spółki i były uprawnione do 2 302 843 głosów na Walnym Zgromadzeniu stanowiących 5,14% ogólnej liczby głosów
kwiecień	Sąd Okręgowy w Ostrawie opublikował projekt planu restrukturyzacji OKD a.s. Zgodnie z opublikowanym Planem, OKD w drodze podwyższenia kapitału zakładowego swojej spółki zależnej wniesie swoje przedsiębiorstwo (poza roszczeniami wymienionymi jako wyłączone) do Spółki zależnej OKD, następnie OKD sprzeda 100% udziałów w Spółce zależnej OKD - PRISKO a.s., spółce będącej w 100% własnością Skarbu Państwa Republiki Czeskiej, za ok. 79 mln CZK (ok. 2,6 mln EUR). Warunkami zawieszającymi zamknięcie tej transakcji są: zatwierdzenie planu restrukturyzacji przez sąd, zgoda na transakcję czeskiego urzędu antymonopolowego, podwyższenie kapitału zakładowego Spółki zależnej OKD oraz zdeponowanie ceny zakupu 100% udziałów w Spółce zależnej OKD. Ponadto, OKD przeznaczy środki z transakcji na zaspokojenie wierzycieli uprzywilejowanych zgodnie z czeskim prawem, a także częściowe zaspokojenie pozostałych wierzycieli. Zamknięcie transakcji jest przewidywane na III lub IV kwartał 2017 r. Aktualny kontrakt przewozowy łączący AWT i OKD nie znalazł się na liście Roszczeń wyłączonych, a zatem prawa i obowiązki OKD z niego wynikające zostaną wniesione do Spółki zależnej OKD, przejętej przez PRISKO a.s.
	PKP CARGO S.A. za wysoką jakość komunikowania z rynkiem oraz wypełnianie obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych zdobyła prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku 2016”.
maj	Minezit SE („MSE”) skorzystało z posiadanego uprawnienia do żądania odkupu przez Spółkę wszystkich udziałów w AWT, których właścicielem jest MSE („Opcja Sprzedaży”). Powyższe uprawnienie przysługuje MSE zgodnie z Umową Wspólników zawartą pomiędzy PKP CARGO, MSE i AWT w dniu 30 grudnia 2014 r. Zgodnie z Umową Wspólników, łączna cena sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT, wynosi 27.000.000 EUR.
	Zawarcie umowy na przewozy węgla dla Enea Wytwarzanie z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” do Elektrowni Kozienice. W ramach nowego kontraktu PKP CARGO S.A. w okresie 14 miesięcy przetransportuje 5,3 mln ton węgla.

W dniu 26 maja 2017r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100.000.000,00 zł (WIBOR O/N + marża). Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy.

Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej przez Pana Andrzeja Wacha.

W dniu 31.05.2017r. upłynął termin spłaty kredytu w rachunku bieżącym, z którego PKP CARGO S.A. korzystało na podstawie umowy kredytowej zawartej w dniu 2 czerwca 2014r. z mBank S.A. Umowa nie została przedłużona.

Powołanie Pana Mirosława Antonowicza z dniem 1 czerwca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Zawarcie w dniu 13 czerwca 2017 r. listu intencyjnego („List intencyjny”) z Minezit SE („MSE”). Przedmiotem Listu intencyjnego jest ustalenie zasad współpracy PKP CARGO i MSE nad wspólnym projektem joint-venture dotyczącym wynajmu i leasingu taboru kolejowego („Projekt”), którego realizacja będzie sposobem rozliczenia opcji sprzedaży udziałów MSE stanowiących 20% kapitału zakładowego AWT B.V.

Zawarcie z MSE w dniu 20 czerwca 2017 r. pod prawem holenderskim wiążącego porozumienia („Umowa”) pomiędzy PKP CARGO i MSE dotyczącego realizacji wspólnego projektu, którego realizacja będzie sposobem rozliczenia opcji sprzedaży udziałów MSE stanowiących 20% kapitału zakładowego Advanced World Transport B.V.

Zgodnie z treścią Umowy:

1. Strony potwierdziły, że są zainteresowane utworzeniem wspólnego joint-venture zajmującego się wynajmem i leasingiem taboru kolejowego („Projekt”);

2. MSE zgadza się na odroczenie rozliczenia ceny opcji sprzedaży 20% udziałów w AWT należących do MSE na poniższych warunkach:

a) do dnia 30 września 2017 r. Strony: (i) zakończą negocjacje warunkowej umowy wspólników, (ii) określą wkład niepieniężny (aport), który ma być wniesiony do joint-venture przez PKP CARGO, a także (iii) zakończą negocjacje warunkowej umowy najmu zwrotnego, która ma być zawarta pomiędzy spółką joint-venture a PKP CARGO (razem jako: „Realizacja Projektu”).

b) do dnia 31 grudnia 2017 r. Strony: (i) zawiążą spółkę joint-venture, (ii) zawrą umowę wspólników, (iii) PKP CARGO wniesie aport do joint-venture, oraz (iv) doprowadzą do zawarcia umowy najmu zwrotnego pomiędzy spółką joint-venture a PKP CARGO (razem jako: „Zamknięcie Projektu”).

czerwiec

3. Każda ze Stron może odstąpić od Realizacji Projektu, jeśli Realizacja Projektu nie zakończy się do dnia 30 września 2017 r. albo Zamknięcie Projektu nie nastąpi do dnia 31 grudnia 2017 r. Odstąpienie będzie możliwe nie wcześniej niż dnia 1 października 2017 r. W sytuacji odstąpienia od Realizacji Projektu cena opcji sprzedaży w wysokości 27.000.000 EUR (słownie: dwudziestu siedmiu milionów euro) będzie płatna przez PKP CARGO na rzecz MSE w terminie 20 dni roboczych od daty wycofania się którejkolwiek ze stron.

4. Ponadto, strony ustaliły, że w przypadku, gdy AWT B.V. lub PKP CARGO podejmie decyzję o zbyciu AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov, Republika Czeska, MSE przysługiwać będzie prawo nabycia akcji lub przedsiębiorstwa tej spółki za cenę wynegocjowaną z osobą trzecią zainteresowaną nabyciem AWT Rekultivace a.s.

Przyznanie dofinansowania dla PKP CARGO S.A. w wysokości 1 775 723 EUR w ramach konkursu CEF Transport 2016. Wsparcie CEF zostało zarekomendowane przez Komisję Europejską dla projektu pn. „Modernizacja akustyczna wagonów towarowych w celu dostosowania ich do wymogów funkcjonalnych i systemowych”.

Zawarcie w dniu 26 czerwca 2017 r. porozumienia pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. („Porozumienie”). Na mocy Porozumienia, Strony postanowiły, że z dniem 1 września 2017 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2017 r. koszt podwyżki wyniesie około 26,7 mln zł.

Przyjęcie przez Radę Nadzorczą tekstu jednolitego Statutu Spółki.

Podpisanie w dniu 30 czerwca 2017 r. aneksów do umów zawartych w dniu 20 kwietnia 2011 r. pomiędzy PKP CARGO a spółkami z Grupy ArcelorMittal (ArcelorMittal Poland S.A., ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. oraz ArcelorMittal Ostrava a.s.). Przedmiotem ww. umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów, a podpisane aneksy przedłużają okres ich obowiązywania do dnia 30.06.2020 r. Wartość współpracy w okresie od 01.07.2017 r. do 30.06.2020 r. Spółka szacuje na 1 268 569,30 tys. PLN. Umową o najwyższej wartości jest umowa z ArcelorMittal Poland S.A., której wartość w okresie od 01.07.2017 r. do 30.06.2020 r. jest szacowana na poziomie 1 061 467,39 tys. PLN.

lipiec

PKP CARGO S.A. i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisały Memorandum o współpracy z CFR Marfa, rumuńskim państwowym przewoźnikiem towarowym, oraz Zarządem rumuńskiego Portu Konstanca. Dokument otwiera kolejny etap w rozwoju dotychczasowej współpracy pomiędzy stronami w zakresie usług logistycznych w korytarzu kolejowym między Portem Gdańsk a Portem Konstanca.

W Zakładzie Napraw Taboru Spółki PKP CARGOTABOR w Zduńskiej Woli-Karsznicach uruchomiono nowoczesną linię produkcji i napraw wagonowych zestawów kołowych. Wyprodukowane zestawy kołowe otrzymały certyfikat dopuszczający na terenie UE i będą wykorzystywane w taborze Grupy PKP CARGO użytkowanym nie tylko w kraju, ale w całej Europie.

Rada Nadzorcza Spółki na posiedzeniu w dniu 31 lipca 2017 r. podjęła uchwałę w sprawie odwołania Pana Jarosława Klasy z pełnienia funkcji Członka Zarządu PKP CARGO ds. Operacyjnych ze skutkiem na dzień 31 lipca 2017 r.

sierpień

Spotkanie z delegacją chińskiej prowincji Henan, dotyczące współpracy Grupy z kluczowym w tej prowincji terminalem kontenerowym Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd. Tematem rozmów był dalszy rozwój przewozów kolejowych po Nowym Jedwabnym Szlaku przez Centrum Logistyczne PKP CARGO w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej, co ma być odpowiedzią na wzrost wymiany handlowej między Chinami i Unią Europejską.

W dniu 24 sierpnia 2017 r. Zgromadzenie Wierzycieli OKD a.s. ("OKD"), spółki prawa czeskiego, kontrahenta spółek zależnych Emitenta AWT oraz AWT Rekultivace a.s. ("AWTR") przyjęło plan restrukturyzacji OKD ("Plan"). Przedstawiciele AWT i AWTR głosowali podczas Zgromadzenia Wierzycieli za przyjęciem Planu. Przyjęcie Planu daje możliwość dalszej współpracy pomiędzy Grupą AWT a OKD, m. in. w zakresie świadczenia usług transportowych i prac rekultywacyjnych. Rozpoczęta restrukturyzacja zapobiegnie bankructwu OKD, przy założeniu stopniowego wygaszania dotychczasowej działalności OKD. Plan będzie podlegał jeszcze zatwierdzeniu przez Sąd Okręgowy w Ostrawie.

Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (SOKIK) wyrokiem z dnia 23 listopada 2015 r. zmienił zaskarżoną Decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nr RWR 44/2012 w części nakładającej na PKP CARGO S.A. karę pieniężną w ten sposób, iż dokonał jej obniżenia z pierwotnej kwoty 16.575.676,95 zł do kwoty 2.231.719,95 zł. PKP CARGO S.A. złożyła apelację od części wyroku. Sąd Apelacyjny, na skutek apelacji obu stron, zmienił w dniu 24 sierpnia 2017 r. zaskarżony wyrok w ten sposób, że wskazaną w nim wysokość kary pieniężnej podwyższył z kwoty 2 231 719,95 zł do kwoty 3 188 169,95 zł.

wrzesień

W dniu 7 września 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od Aegon Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. zawiadomienia o przekroczeniu 5% ogólnej liczby głosów w Spółce. Aegon Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. w dniu 1 września 2017 r. przejęło zarządzanie Nordea Otwartym Funduszem Emerytalnym, w wyniku czego łączny udział funduszy zarządzanych przez Towarzystwo, to jest Aegon OFE oraz Nordea OFE, w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu PKP Cargo S.A. (dalej: „Spółki”) przekroczył 5% głosów.

Przed powyższym przejęciem zarządzania: Aegon OFE posiadał 1 631 258 akcji Spółki, co stanowiło 3,64% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 1 631 258 głosów, to jest 3,64% ogólnej liczby głosów, Nordea OFE posiadał 868 721 akcji Spółki, co stanowiło 1,94% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 868 721 głosów, to jest 1,94% ogólnej liczby głosów. Po przejęciu zarządzania Nordea OFE, według stanu na dzień 1 września 2017 r., oba fundusze zarządzane przez Towarzystwo posiadają łącznie 2 499 979 akcji Spółki, co stanowi 5,58% udziału w kapitale zakładowym i uprawnia do 2 499 979 głosów, to jest 5,58% ogólnej liczby głosów

Spółka PKP CARGO CONNECT otrzymała z Urzędu Skarbowego zwrot wpłaconej zaległości podatkowej wraz z odsetkami. Po przeprowadzeniu analizy ryzyka ponownego zakwestionowania przez organy podatkowe rozliczeń z tytułu VAT spółki PKP CARGO CONNECT, Zarząd Jednostki dominującej zdecydował rozpoznać rezerwę w wysokości otrzymanego zwrotu. Ujęcie transakcji nie miało wpływu na wynik finansowy Grupy.

październik

Odstąpienie przez Minezit SE od zawartego porozumienia w sprawie utworzenia joint-venture. Jednocześnie, MSE wezwał PKP CARGO S.A. do zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. w wysokości 27.000.000 EUR w terminie 20 dni roboczych od daty otrzymania zawiadomienia o odstąpieniu.

Spółka zawarła Umowę o udostępnienie linii gwarancyjnej z Credit Agricole Bank Polska S.A. – limit 60 mln zł. Umowa obowiązuje do dnia 8 października 2018 r. Z limitu mogą korzystać spółki zależne, które zawrą trójstronne porozumienie.

CARGOTOR Sp. z o.o. podpisała umowę z SYSTRA S.A.: wykonawcą studium wykonalności „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią”. Wykonawca ma 670 dni na realizowanie zadania.

W dniu 11 października 2017 r. Sąd Okręgowy w Ostrawie przyjął plan restrukturyzacji OKD a.s.

PKP CARGO S.A. otrzymało wezwanie od Minezit SE do udziału w akcie notarialnym przed holenderskim notariuszem, w dniu 2 listopada 2017 r. w Amsterdamie, celem dokonania zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących pozostałe 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie w wysokości 27.000.000 EUR. Zmiana pierwotnego terminu zapłaty wynikała z ustaleń stron.

W dniu 26 października 2017 r. z członkostwa w Zarządzie Spółki rezygnację złożyli:

- Pan Maciej Libiszewski – Prezes Zarządu,
- Pan Arkadiusz Olewnik – Członek Zarządu ds. Finansowych

Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w dniu 26 października 2017 r. podjęła uchwałę o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO z dniem 26 października 2017 r. Pana Witolda Bawora, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę, zgodnie z którą postanowiła delegować Pana Krzysztofa Mamińskiego, Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO, do czasowego tj. do dnia 26 stycznia 2018 r. wykonywania czynności Prezesa Zarządu Spółki oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO.

listopad

Decyzją Prezesa UTK na PKP CARGO S.A. nałożono karę pieniężną w wysokości 101 tys. zł za prowadzenie w latach 2007 - 2013 r. działalności bez wymaganego dokumentu tj. „Autoryzacji bezpieczeństwa”. W chwili obecnej Spółka rozważa złożenie odwołania do Sądu Okręgowego w Warszawie

W dniu 2 listopada 2017 r. podpisano akt notarialny oraz dokonano zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących pozostałe 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. w wysokości 27.000.000 EUR. Tym samym PKP CARGO S.A. stało się właścicielem 100% udziałów w kapitale zakładowym ww. spółki.

Zawarcie Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 10 grudnia 2017 r. do dnia 8 grudnia 2018 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 631,9 mln zł netto (777,3 mln zł brutto).

W dniu 23 listopada 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od Aegon OFE zawiadomienia o przekroczeniu 5% ogólnej liczby głosów w Spółce w związku z zakończeniem w dniu 17.11.2017 r. likwidacji Nordea OFE oraz przeniesieniem wszystkich aktywów Nordea OFE do Aegon OFE.

grudzień

Wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska Prezesa Zarządu i Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.

Wyróżnienie dla PKP CARGO S.A. w II edycji organizowanego przez UTK konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, za „propagowanie programu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego, zapewniającego kompleksowe wsparcie psychologiczne pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego”.

Podpisanie ze spółką Tauron Wydobycie umowy na przewóz w latach 2018-2019 11 mln ton węgla za łączną kwotę 227 mln zł brutto.

Podpisanie z Knorr-Bremse Systemy Kolejowe Polska Sp. z o.o. kontraktu na dostawy kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL (o niskim współczynniku tarcia) do przebrojenia eksploatowanych wagonów towarowych. W ten sposób PKP CARGO S.A. stopniowo dostosowuje swój tabor do przyszłych wymagań UE dotyczących interoperacyjności i ogranicza wpływ hałasu na środowisko.

styczeń 2018

Wystąpienie dwóch spółek z Grupy PKP CARGO o dofinansowanie projektów intermodalnych ze środków unijnych. Przedmiotem projektów są zakupy specjalistycznego taboru oraz modernizacja i rozbudowa terminala kontenerowego wraz z zakupem wyposażenia.

luty 2018

Ze względu na wzrost cen złomu na dzień 31 grudnia 2017 r. w stosunku do cen przyjętych przez Spółkę do wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach, Zarząd Spółki podjął decyzję o dokonaniu aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego i rozwiązaniu części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego w kwocie 27.414 tys. zł. Rozwiązanie odpisu wpłynęło na poprawę wyniku finansowego Spółki za rok 2017 w kwocie 22.205 tys. zł po uwzględnieniu efektu podatkowego. Dokonana aktualizacja odpisu miała charakter niepieniężny i pozostała bez wpływu na sytuację płynnościową PKP CARGO.

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

Porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy

W dniu 26 czerwca 2017 r. zawarto porozumienia pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. Na mocy Porozumienia Strony postanowiły, że z dniem 1 września 2017 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2017 r. koszt podwyżki to około 26,7 mln zł.

Sytuacja na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Sektor usług towarowych przewozów kolejowych jest ściśle uzależniony od koniunktury na rynku węgla, kruszyw, koksu, rud żelaza, metali, produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych, a także od sytuacji na rynku przewozów kontenerowych. Dynamika wolumenów towarów przewożonych przez spółki realizujące przewozy w Grupie PKP CARGO jest silnie powiązana ze zmianami w przewozach w obrębie wymienionych poszczególnych grup towarów.

W 2017 r. zauważalne na rynku było silne zwiększenie się przewozów towarów kolejją. Miało to swoje podłoże przede wszystkim we wzroście przewozów węgla kamiennego, w szczególności w imporcie do Polski. Zaobserwowano również poprawę koniunktury przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. Za zwiększone przewozy w tej grupie towarowej odpowiadała głównie intensyfikacja prac przy już rozpoczętych oraz start nowych inwestycji infrastrukturalnych. Dodatkowo, z uwagi na lepszą koniunkturę gospodarczą w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym (a tym samym zwiększony popyt ze strony odbiorców) silnie wzrosły także przewozy rud żelaza, metali oraz wyrobów metalowych.

Sytuacja w czeskim sektorze węglowym – sytuacja OKD a.s.

W dniu 24 sierpnia 2017 r. Zgromadzenie Wierzcicieli OKD a.s. przyjęło plan restrukturyzacji OKD. Przyjęcie Planu dało możliwość dalszej współpracy pomiędzy Grupą AWT a OKD, m. in. w zakresie świadczenia usług transportowych i prac rekultywacyjnych. Rozpoczęta restrukturyzacja zapobiegła bankructwu OKD, przy założeniu stopniowego wygaszania dotychczasowej działalności OKD. 11 października 2017 r. plan został zatwierdzony przez Sąd Okręgowy w Ostrawie.

W obliczu zmniejszonych wolumenów transportowanego węgla kamiennego, spółka AWT podjęła wysiłek zmierzający do większej dywersyfikacji przewozów. W konsekwencji, spadki przewozów węgla kamiennego zostały w części skompensowane przez zwiększone transporty paliw płynnych, metali i rud, drewna i produktów rolnych oraz artykułów chemicznych czy też przewozów intermodalnych.

Koszty dostępu do infrastruktury

Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2017 r. stanowił ok. 20,8% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 15,7% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

Dodatkowo, działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Mogą również zależeć od wymogów wynikających z przepisów unijnych.

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

Umowy z dostawcami

Podpisanie znaczącej umowy z PKP PLK S.A.

W dniu 16 listopada 2017 r. została zawarta Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 10 grudnia 2017 r. do dnia 8 grudnia 2018 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 631,9 mln zł netto (777,3 mln zł brutto).

Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK („Zarządcą”) infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018.

Umowa daje możliwość wykorzystania przez PKP CARGO zamówionych tras pociągów w rozkładzie rocznym oraz tras zamawianych np. na indywidualny rozkład jazdy (IRJ), przy czym Spółka ma prawo zrezygnować z przydzielonej trasy lub jej części. Możliwa jest również zmiana parametrów przydzielonej trasy w wyniku zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego, zmniejszenia masy lub zwiększenia masy brutto pociągu (do 500t).

Na podstawie Umowy Zarządca świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez Przewoźnika częstotliwości sieci radiołączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu.

W ramach Umowy Zarządca świadczy również usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, w tym obejmujące zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem oraz uruchamianiem pociągów.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmują podstawowo:

- opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującą zrealizowane usługi;
- opłatę rezerwacyjną, pobieraną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana;
- opłaty za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej.

Opłaty Zarządca nalicza w oparciu o: „Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm...” (w zakresie opłaty podstawowej), „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm ...”, cennik „Opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (OIU)...” a także „Regulamin sieci 2017/2018”

Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 631,9 mln zł netto (777,3 mln zł brutto).

Umowy z odbiorcami

Podpisanie aneksów do umów zawartych ze spółkami z Grupy ArcelorMittal

Podpisanie w dniu 30 czerwca 2017 r. aneksów do umów zawartych w dniu 20 kwietnia 2011 r. pomiędzy PKP CARGO a spółkami z Grupy ArcelorMittal.

Przedmiotem umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów, a podpisane aneksy przedłużają okres ich obowiązywania do dnia 30 czerwca 2020 r. Wartość współpracy w okresie od 1 lipca 2017 r. do 30 czerwca 2020 r. Spółka szacuje na 1 268 569,30 tys. PLN. Umową o najwyższej wartości jest umowa z ArcelorMittal Poland S.A., której wartość w okresie od 1 lipca 2017 r. do 30 czerwca 2020 r. jest szacowana na poziomie 1 061 467,39 tys. PLN.

Zawarcie umowy z Tauron Wydobycie

Podpisanie w dniu 19 grudnia 2017 r. ze spółką Tauron Wydobycie umowy na przewóz w latach 2018-2019 11 mln ton węgla za łączną kwotę 227 mln zł brutto.

Przedmiotem umowy jest wykonanie usługi transportu kolejowego węgla na potrzeby TAURON Wydobycie w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2019 r. Planowana do przewozu masa węgla z kopalń TAURON Wydobycie w okresie obowiązywania umowy wyniesie ok. 10,99 mln ton. Szacunkowa wartość Umowy wynosi brutto 227,0 mln zł (netto 184,6 mln zł).

Zawarcie umowy z Enea Wytwarzanie

Zawarcie umowy na przewozy węgla dla Enea Wytwarzanie z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” do Elektrowni Kozienice. W ramach nowego kontraktu PKP CARGO S.A. w okresie 14 miesięcy przetransportuje 5,3 mln ton węgla.

Nowa umowa jest kontynuacją wieloletniej współpracy PKP CARGO z Eneą Wytwarzanie. PKP CARGO S.A. realizowała i aktualnie wykonuje przewozy węgla dla Grupy Enea do Elektrowni Kozienice, zarówno z Lubelskiego Węgla „Bogdanka”, jak też z kilku kopalń śląskich.

Umowy kredytowe

Zawarcie aneksu do umowy kredytowej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego

14 marca 2017 r. Spółka zawarła aneks do umowy kredytowej z dnia 16 listopada 2015 r. zawartej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Zgodnie z treścią Aneksu, termin dostępności kredytu w kwocie 67.850.591,20 EUR to dnia 27 grudnia 2017 r. Dzięki zawarciu aneksu, Spółka posiadała zabezpieczone środki na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych, inwestycji wynikających z planów inwestycyjnych oraz/lub finansowanie i/lub refinansowanie pozostałej działalności w zakresie akwizycji lub przejęć.

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

Jednostka dominująca nie publikowała prognoz finansowych na podstawie § 5 ust.1 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz. U. z 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2017 r.

7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

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

Sytuacja gospodarcza w Europie



Koniunktura gospodarcza państw oraz całego otoczenia makroekonomicznego, w których Grupa PKP CARGO świadczy usługi przewozowe, ma bezpośrednie odzwierciedlenie w prowadzonej działalności biznesowej. Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.

Obecnie na całą branżę transportu towarów (w tym transport towarów koleją) wpływ ma także stosunek partnerów biznesowych do otwartości w wymianie handlowej. W Unii Europejskiej wymiana handlowa przebiegała do tej pory bez większych problemów, jednak po decyzji Wielkiej Brytanii o opuszczeniu Unii można spodziewać się zmian w funkcjonowaniu zarówno wspólnego unijnego rynku, jak i rynku brytyjskiego.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych



Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu będzie najważniejszym sektorem gospodarki. Koniunktura w sektorze nieprzerwanie będzie wpływać na wielkość przewozów oraz rynku transportu towarowego.

Przewozy węgla w dalszym ciągu będą stanowić podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu będzie oddziaływać na osiągnięte przez Spółkę i Grupę wyniki i udziały w rynku. Realizowane działania restrukturyzacyjne prowadzone w polskim sektorze wydobywczym, mogą istotnie wpłynąć na zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel kamienny czy też dywersyfikację przewoźników przez odbiorców z sektora energetycznego.

Sytuacja na rynku kruszyw



W 2017 r. istotnie wzrosły przewozy towarów koleją, również w odniesieniu do przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. Wynikało to głównie z intensyfikacji prac przy już rozpoczętych oraz startu nowych inwestycji infrastrukturalnych (budowa dróg i modernizacja kolei), przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020.

W perspektywie najbliższych kwartałów można oczekiwać utrzymania korzystnej koniunktury na rynkach materiałów budowlanych, co ma swoje podłoże w kontynuacji już realizowanych, ale także zaplanowanych dużych inwestycji publicznych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”. Zgodnie z bieżącymi harmonogramami, kumulacja wydatków infrastrukturalnych ma bowiem mieć miejsce w latach 2018-2020. Transport kruszyw i materiałów budowlanych pozostanie tym samym istotnym rynkiem działalności Grupy PKP Cargo, silnie wpływając na osiągnięte wyniki przewozowe i udziały rynkowe.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych



Sz szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych. Grupa pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku. Nadzrędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji. Rozwój wymiany handlowej pomiędzy Polską a Chińską Republiką Ludową ma być ułatwiony dzięki podpisaniu umów handlowych i porozumień dwustronnych, co stanowi istotny czynnik dla rozwoju przewozów intermodalnych

realizowanych przez Grupę.

Rynek budowy i utrzymania torów



Grupa, za pośrednictwem spółek Grupy AWT, specjalizuje się w budowie i utrzymaniu torów kolejowych, dysponuje więc wykwalifikowaną i profesjonalną siłą roboczą i wymaganymi urządzeniami. Posiadane zasoby i doświadczenie w perspektywie zamykania kopalni przedsiębiorstwa wydobywczego węgla kamiennego OKD znajdującego się obecnie w stanie upadłości, pozwalają Grupie na dywersyfikację przychodów poprzez sprzedaż tego rodzaju usług na rynkach Czech i Polski z możliwością rozszerzenia na inne kraje.

Stan infrastruktury kolejowej



Działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana w Polsce sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów. W 2017 r. występowała duża liczba zamknięć torowych, które miały i w najbliższych latach będą miały bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji, a także odrzucanie wniosków na Indywidualny Rozkład Jazdy (IRJ), wydłużenie czasu jazdy, dłuższą drogę przebiegu pociągów oraz wydłużony pobyt pociągów na stacjach, co wymaga angażowania w proces przewozowy zwiększonych zasobów ludzkich, taborowych i trakcyjnych.

Oplaty za dostęp do infrastruktury



Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2017 r. stanowił ok. 20,8% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 15,7% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

W dniu 16 listopada 2017 r. została zawarta Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 10 grudnia 2017 r. do dnia 8 grudnia 2018 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 631,9 mln zł netto (777,3 mln zł brutto).

Regulacje techniczne dotyczące taboru



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

Z uwagi na przewidywany w najbliższych latach wzrost polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, konieczne będzie dostosowanie użytkowanego parku taborowego. Mając na uwadze zaawansowany wiek taboru i ograniczone moce produkcyjne przedsiębiorstw naprawczych, może występować czasowe niedopasowanie ilości oraz rodzaju taboru do potrzeb rynku przewozowego.

Zmiana regulacji prawnych



W dniu 13 grudnia 2017 r. wszedł w życie kolejny akt prawny regulujący bardziej szczegółowo działalność obiektów infrastruktury usługowej - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (dot. art. 13 „Warunki dostępu do usług” dyrektywy 2012/34/UE). W 2016 i 2017 r. Spółka brała udział w pracach grupy prawnej CER (Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej), która przedstawiała Komisji Europejskiej wiele postulatów Spółki, które są częściowo uwzględnione w rozporządzeniu. Przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie od 1 maja 2019 r., w związku z tym przewidywane są dalsze zmiany w Spółce mające na celu dostosowanie do ww. aktu.

W Komisji Europejskiej trwają prace nad rewizją TSI Hałas. Na obecnym etapie prac przesądzone zostało, że Komisja Europejska przychyli się do koncepcji tzw. cichych linii. Według ww. koncepcji, po cichych liniach (odcinkach o określonym natężeniu ruchu kolejowego) będą mogły się poruszać jedynie wagony wyposażone w kompozytowe klocki hamulcowe spełniające wymogi NOI TSI, tzw. ciche hamulce. Urząd Transportu Kolejowego, w porozumieniu z ekspertami technicznymi z PKP CARGO S.A., zgłosił

do Europejskiej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wniosek o zastosowanie do Polski szczególnego przypadku (specific case) dotyczącego kół obręczowanych w polskim ruchu krajowym. Zgodnie ze złożonym wnioskiem, NOI TSI miałyby nie mieć zastosowania do wagonów z kołami obręczowanymi używanymi w ruchu krajowym do roku 2037 (data ta będzie prawdopodobnie przedmiotem negocjacji Agencji Kolejowej UE lub KE z Polską). Proponowana data wejścia w życie NOI TSI Hałas i ostateczny kształt projektu powinny być znane w II kw. 2018 r. i głosowane w III kw. 2018 r. Szacunkowy koszt dostosowania przez PKP CARGO istniejącego parku wagonów towarowych do nowelizowanej regulacji jest trudny do określenia, gdyż nie jest jeszcze znana data jej wejścia w życie i nie wiadomo w jakim zakresie zostanie uwzględniony wniosek UTK o zastosowanie dla Polski szczególnego przypadku.

Należy mieć także na uwadze planowane zmiany w unijnym systemie handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) – niepewność z tym związana była przyczyną wstrzymania przez klienta Spółki - ArcelorMittal Poland (AMP) - decyzji o remoncie wielkiego pieca nr 2 w Dąbrowie Górniczej. Na początku 2018 r. Spółka zapowiedziała wygaszenie w połowie roku pieca na ponad miesiąc i przeprowadzenie częściowego remontu, który wydłuży prawdopodobnie o 4–5 lat życie pieca. Pozwoli to na ocenę skutków finansowych, jakie będą miały dla AMP zmiany w zakresie EU ETS, które wejdą w życie w roku 2021. Dopiero wówczas okaże się, czy kapitalny remont pieca ma ekonomiczny sens.

Zapowiedziany remont, a co za tym idzie - wyłączenie pieca, może mieć wpływ na przewozy realizowane przez PKP CARGO S.A. dla AMP.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych



Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne z kredytów inwestycyjnych, ze środków własnych, a także z innych źródeł. Wzrost zobowiązań kredytowych będzie skutkować wzrostem poziomu zobowiązań (krótko- i długoterminowych) oraz kosztów finansowych.

Prowadzenie dialogu społecznego

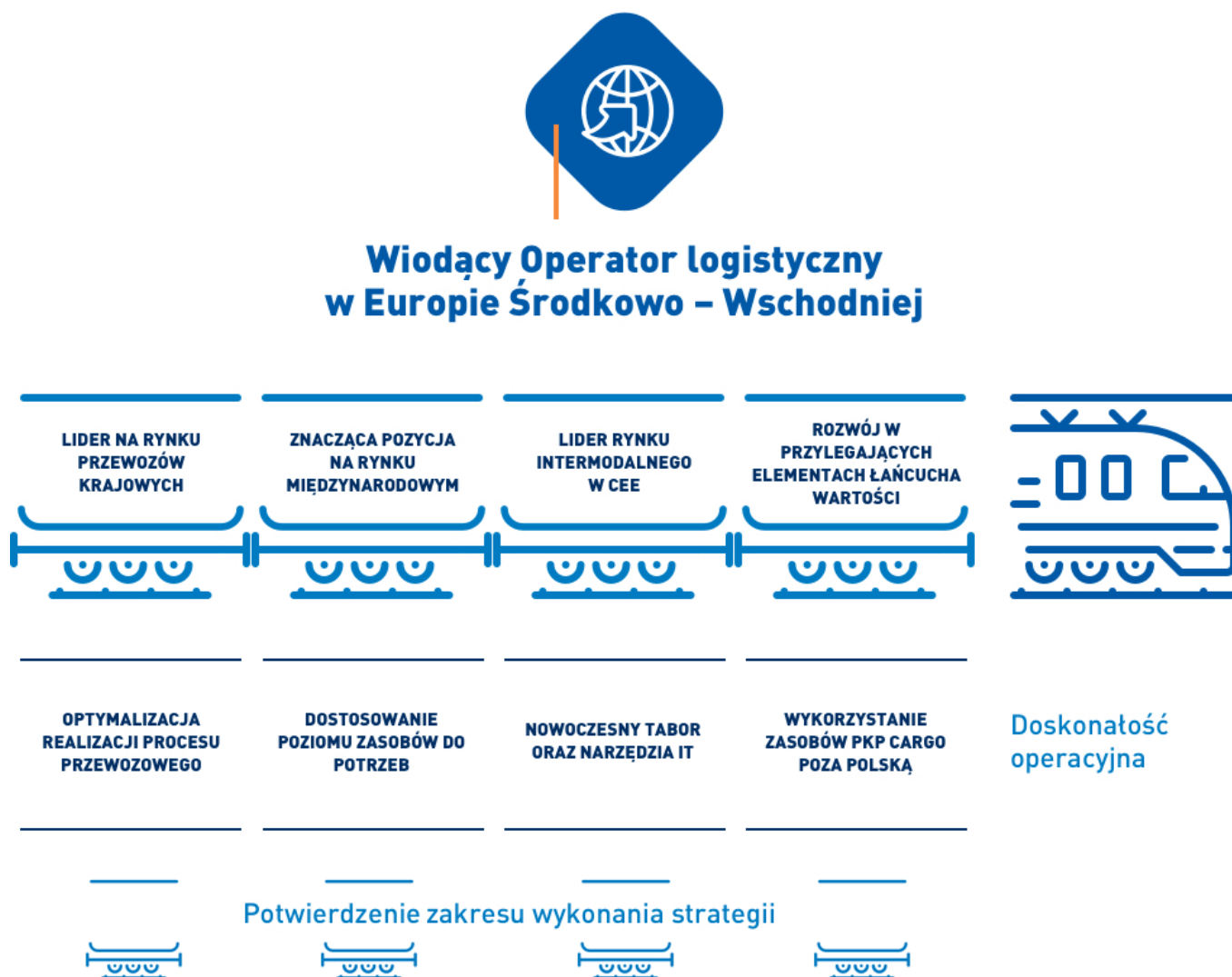


Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wpływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego. Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych,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



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

Strategia CARGO'20



Rozwój działalności Grupy PKP CARGO w kolejnych okresach sprawozdawczych pozostanie zgodny z obowiązującą strategią Grupy na lata 2016-2020, której głównym celem jest kształtowanie i doskonalenie działalności wiodącego operatora logistycznego w Europie Środkowo-Wschodniej w oparciu o cztery filary:



Filar I. Lider na rynku przewozów krajowych – Działalność Grupy na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych ukierunkowana jest na umocnienie pozycji lidera w zakresie obsługi wszystkich grup towarowych obsługiwanych transportem kolejowym. Prognozowana i obserwowana charakterystyka rynku (w tym m.in. planowane liczne inwestycje infrastrukturalne, trendy w przemyśle wydobywczym, metalurgicznym i chemicznym) stanowi dla Grupy priorytet w zakresie kształtowania i zabezpieczania aktywów i właściwej oferty. Oczekiwanym efektem działań są zarówno satysfakcja odbiorców usług, jak również wzrost realizowanej pracy przewozowej oraz marżowości usług. Niezależnie od działań ukierunkowanych na konkurencyjność i wysoką jakość usług Grupy PKP CARGO w obecnym otoczeniu rynkowym, Grupa prowadzi szereg działań nakierowanych na promowanie transportu kolejowego, których oczekiwanym efektem jest wzrost udziału kolei w przemyśle transportowym, kształtując w ten sposób fundamenty oraz dodatkową przestrzeń do dalszego rozwoju.



Filar II. Znacząca pozycja na rynku międzynarodowym – Ambicją Grupy jest dalszy dynamiczny rozwój oraz kształtowanie znaczącej pozycji w obrębie Europy Środkowo-Wschodniej. Aktywność w obszarze obsługi przewozów międzynarodowych oparta jest na certyfikatach bezpieczeństwa cz. B uprawniających PKP CARGO S.A. do samodzielnej realizacji przewozów na terenie 7 państw UE. Działalność przewozowa Grupy wspierana jest wyspecjalizowanymi w spedycji międzynarodowej spółkami zależnymi. Istotnym elementem rozwoju strategicznego Grupy PKP CARGO na rynkach zagranicznych jest obsługa przewozów z/do portów Morza Północnego oraz Morza Adriatyckiego. Kluczowym i perspektywicznym projektem dynamicznie rozwijanym przez Grupę są przewozy z/do Chin. Należy zauważyć, iż walorem dla Grupy są ukształtowane strategiczne alianse z partnerami zagranicznymi. Grupa konsekwentnie realizuje strategię rozwoju przewozów międzynarodowych na głównych korytarzach transportowych w kierunku północ-południe i wschód-zachód. Wykorzystując efekt synergii z podmiotami Grupy AWT, zwiększana będzie obecność w obsłudze rynków tzw. Trójmorza między Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym.



Filar III. Lider rynku intermodalnego w CEE – Z uwagi na obserwowany dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych oraz dostrzeganą perspektywę dalszego wzrostu konteneryzacji towarów transportowanych w ruchu międzynarodowym, kluczowym filarem rozwoju działalności Grupy PKP CARGO jest aktywność i budowanie silnej pozycji międzynarodowej w obsłudze przedmiotowej grupy towarowej. Rozwój Grupy na rynku intermodalnym oparty jest na doskonaleniu logistyki produktu, wdrażaniu nowoczesnych technologii zarządzania procesami przewozowymi, kształtowaniu nowych kanałów dystrybucji usługi oraz budowaniu kompetencji w zakresie działalności operatora intermodalnego oferując swoim klientom miejsca na stałe, regularnie uruchamianych serwisach. Ważnym elementem rozwoju produktów intermodalnych jest aktywność PKP CARGO S.A. w obsłudze przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku. Obsługa towarów przewożonych z Chin drogą kolejową oprócz planowanych zwiększonych przeładunków polskich portów stanowi również podstawę wzrostu przewożonych przez Spółkę ładunków intermodalnych.



Filar IV. Rozwój w przylegających elementach łańcucha wartości – W ramach filaru Grupa stale rozszerza ofertę o usługi dopełniające transport kolejowy, w tym spedycję i przewozy drogowe oraz optymalizuje działalność terminalową. Dzięki podjętym działaniom w tym zakresie, oferta Grupy PKP CARGO będzie w stanie zabezpieczyć efektywną obsługę skomplikowanych i wymagających łańcuchów logistycznych.

Przyjęta strategia CARGO'20 zakłada także działania akwizycyjne, które będą jednak uzależnione od sytuacji rynkowej oraz atrakcyjności potencjalnych celów akwizycyjnych. Działania realizowane w ramach czterech filarów, wraz z dalszym doskonaleniem jakości usług, efektywnym wykorzystaniem posiadanych aktywów strategicznych, modernizacją taboru kolejowego oraz współpracą z innymi przewoźnikami, przełożą się na dalszy dynamiczny rozwój kompleksowych usług świadczonych przez Grupę PKP CARGO oraz umocnienie pozycji rynkowej w kolejnych latach.

W ramach realizacji Strategii, w 2018 r. oraz latach kolejnych Grupa PKP CARGO zamierza:

- sukcesywnie podnosić standardy jakości świadczonych usług i elastyczności w dostosowywaniu się do potrzeb klientów w powiązaniu z pełnym wykorzystaniem potencjału spółek Grupy PKP CARGO,
- nadal budować pozycję na rynkach zagranicznych, w tym budować pozycję w regionie Europy Środkowo-Wschodniej oraz rozwijać przewozy z/do Chin,
- poprawiać efektywność wykorzystania wagonów i lokomotyw poprzez zwiększenie ich dyspozycyjności w wyniku poprawy standardów i jakości utrzymania i napraw oraz optymalizacji procesu przewozowego,
- kontynuować optymalizację działań z zakresu IT mającą na celu usprawnienie działalności Spółki,
- kontynuować optymalizację organizacji przewozów,
- dostosowywać zasoby, koszty oraz procesy do faktycznych potrzeb,
- optymalizować działalność jednostek biznesowych Grupy PKP CARGO.

8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

8.1 Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

8.1.1 Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

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

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

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

8.1.3 Nabycie akcji własnych

W 2017 r. PKP CARGO S.A. nie prowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

8.1.4 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

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

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

8.1.5 Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 17 marca 2017 r., tj. dnia przekazania raportu za 2016 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 52 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Krzysztof Mamiński	0	0
Grzegorz Fingas	0	0
Witold Bawor	46	2 300
Zenon Kozendra	46	2 300
wg stanu na dzień 17.03.2017 r.		
Maciej Libiszewski	0	0
Arkadiusz Olewnik	0	0
Grzegorz Fingas	0	0
Jarosław Klasa	46	2 300
Zenon Kozendra	46	2 300

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 17 marca 2017 r., tj. dnia przekazania raportu za 2016 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 53 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Krzysztof Mamiński*	0	0
Mirosław Antonowicz	0	0
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Zofia Dzik	0	0
Raimondo Eggink	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
Tadeusz Stachaczyński	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0
Czesław Warszewicz	0	0
wg stanu na dzień 17.03.2017 r.		
Krzysztof Mamiński*	0	0
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Zofia Dzik	0	0
Raimondo Eggink	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
Marek Podskalny	70	3 500
Tadeusz Stachaczyński	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0
Andrzej Wach	0	0
Czesław Warszewicz	0	0

Źródło: Opracowanie własne

*od 26.10.2017 r. czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółkę na dzień 31 grudnia 2017 r. jest tożsamy ze stanem posiadania na dzień przekazania raportu.

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31 grudnia 2017 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

8.1.6 Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 16 marca 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie pokrycia poniesionej straty netto w 2016 r., wynikającej z jednostkowego sprawozdania z całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2016 r. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

8.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2017 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązanymi zostały przedstawione w [Nocie 32 JSF](#) oraz [Nocie 30 SSF](#).

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

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne nie są stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne są stronami postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności emitenta lub danej jednostki zależnej emitenta, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

8.4 Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Drony

PKP CARGO S.A. wykorzystuje drony do ochrony swoich pociągów przed kradzieżami. Podejmowane przez Spółkę działania przynoszą pozytywne efekty - ograniczenie liczby kradzieży, wzrost bezpieczeństwa, a także możliwość wykonywania zdalnych inspekcji składów - to wszystko przemawia za tym, by Spółka dalej inwestowała w tę technologię.

Do tej pory flota dronów PKP CARGO S.A. składała się z maszyn dwóch typów „DJI Phantom 3” oraz „Eagle”. Obecnie Spółka wykorzystuje również nowoczesny, super lekki, wyposażony w jeszcze lepsze niż do tej pory kamery dron „Bielik”. Drony przekazują rejestrowany obraz na żywo do siedziby Zespołu Przeciwdziałania Zagrożeniom. Dzięki temu pracownicy Zespołu mogą szybko reagować na kradzież.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego

W trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego PKP CARGO S.A. sukcesywnie wdraża nowe rozwiązania. Obejmują one przede wszystkim dwa obszary: przygotowanie zawodowe i szkolenie pracowników oraz rozwój systemów informatycznych, wspomagających zarządzanie procesem przewozowym. Spółka rozwija też system informatyczny EKL (Elektroniczna Księga Logistyki), wprowadzając do niego nowe funkcjonalności oparte na nowoczesnych rozwiązaniach informatycznych oraz technologii GPS.

Produkcja zestawów kołowych

W Zakładzie Napraw Taboru Spółki PKP CARGOTABOR w Zduńskiej Woli-Karsznicach uruchomiono nowoczesną linię produkcji i napraw wagonowych zestawów kołowych. Dzięki nowej inwestycji Zakład zwiększył docelowo ilość naprawianych zestawów aż o 150 proc. Zakład Napraw Taboru Spółki PKP CARGOTABOR w Karsznicach jako jeden z nielicznych w Polsce wykonuje kompleksowe naprawy zestawów kołowych do wagonów i lokomotyw. W 2013 r. rozpoczęto tam proces tarczowania wagonowych zestawów kołowych, a w 2016 roku inżynierowie Spółki podjęli prace nad swoją autorską konstrukcją. Projekt zakończył się sukcesem.

W związku z dużym zapotrzebowaniem na zestawy kołowe projekt zakładał wyprodukowanie zestawu wagonowego o parametrach najbardziej poszukiwanych na rynku. Dzięki uzyskaniu odpowiednich certyfikatów, zestawy te będą mogły trafiać na rynki w całej Unii Europejskiej. W zduńskowolskim Zakładzie ma być także poszerzony katalog oferowanych produktów. Zarząd Spółki PKP CARGOTABOR podjął decyzję o kontynuowaniu w Zakładzie procesu konstrukcyjnego. Aktualnie trwają intensywne prace nad certyfikacją kolejnych trzech typów zestawów kołowych. W planach jest także rozbudowa linii napraw zestawów kołowych dla lokomotyw.

Kompozytowe wstawki hamulcowe

PKP CARGO S.A., realizując program akustycznej modernizacji eksploatowanych wagonów towarowych, coraz powszechniej w czasie napraw okresowych wagonów, wymienia żeliwne wstawki klocków hamulcowych na wstawki kompozytowe typu LL. Program, w ramach którego zmodernizowano już około 1400 wagonów, jest odpowiedzią na przyszłe wymagania

nowelizowanej obecnie technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej hałasu emitowanego przez tabor kolejowy (TSI Hałas), nie tylko dla nowo budowanych wagonów towarowych, ale także do istniejącego parku wagonowego.

20 grudnia PKP CARGO S.A. podpisała z Knorr-Bremse Systemy Kolejowe Polska Sp. z o.o. kontrakt na dostawy kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL (o niskim współczynniku tarcia) do przebrojenia eksploatowanych wagonów towarowych.

Projekt „Leśne Gospodarstwa Węgłowe”

PKP CARGO włączyło się w nurt międzynarodowych działań związanych z ochroną klimatu. Podpisany przez spółkę list intencyjny ma na celu wsparcie Lasów Państwowych w realizacji projektu ograniczającego ilości dwutlenku węgla w atmosferze.

Projekt przewiduje stworzenie systemu obrotu tzw. jednostkami dwutlenku węgla („JDW”). Każda jednostka wyraża zmniejszenie ilości dwutlenku węgla w atmosferze o jedną tonę wskutek prowadzonych w leśnictwie działań dodatkowych. Dochody ze sprzedaży JDW będą przeznaczone na działania o charakterze proekologicznym bądź prospołecznym, takie jak np. czynna ochrona przyrody, wsparcie społecznych i środowiskowych pozaprodukcyjnych funkcji lasu, edukacja przyrodnicza i leśna, projekty z zakresu budowy infrastruktury leśnej.

Program Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego

Program umożliwia zainteresowanym pracownikom PKP CARGO skorzystanie ze specjalnej telefonicznej infolinii obsługiwanej przez wyspecjalizowanych psychologów lub bezpośrednią rozmowę z psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, a także uczestnictwo w szkoleniach obejmujących tematykę radzenie sobie w sytuacjach stresowych.

PKP CARGO S.A. zostało wyróżnione w II edycji organizowanego przez Urząd Transportu Kolejowego konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, za „propagowanie programu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego, zapewniającego kompleksowe wsparcie psychologiczne pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego”.

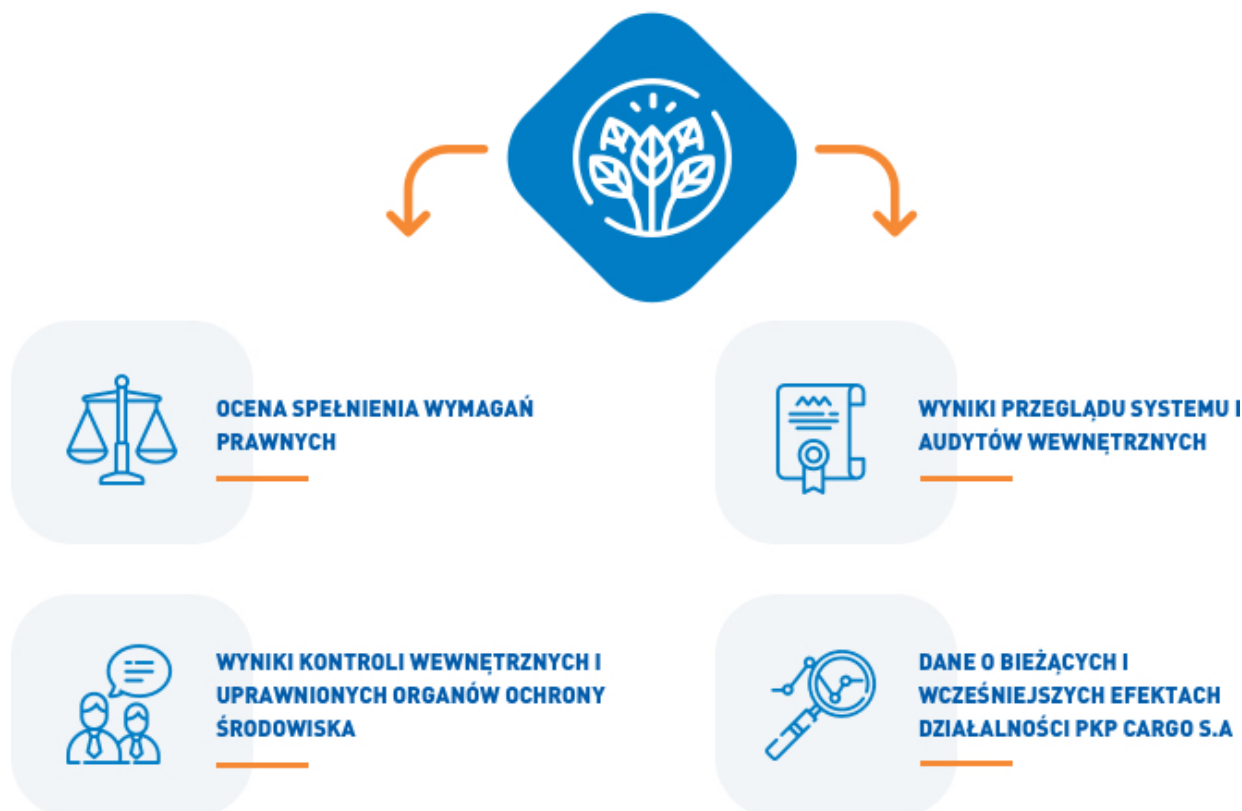
8.5 Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

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

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

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

Proces przeglądu środowiskowego



Spółka szczegółowo monitoruje aspekty środowiskowe ocenione jako znaczące. Listę aspektów znaczących w roku 2017 przedstawiono poniżej:

1. Potencjalne ryzyko przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych przy przewozie towarów i odpadów niebezpiecznych;
2. Awarie instalacji i urządzeń powodujące potencjalne ryzyko uwalniania się do środowiska substancji niebezpiecznych;
3. Emisja ze spalania paliw z kotłowni na paliwa stałe;
4. Zużycie oleju napędowego na cele trakcyjne oraz emisja niezorganizowana ze spalania paliw przez lokomotywy;
5. Emisja niezorganizowana LZO (procesy technologiczne) z instalacji podlegających standardom emisyjnym;
6. Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej oraz emisja ze zużycia energii elektrycznej trakcyjnej;
7. Zrzuty ścieków do kanalizacji;
8. Zrzuty wód opadowych i roztopowych do wód i ziemi;
9. Zrzuty ścieków do wód i ziemi;
10. Gospodarowanie odpadami niebezpiecznymi;
11. Potencjalne wycieki przy magazynowaniu i przeładunku odpadów niebezpiecznych;
12. Zanieczyszczenia historyczne;
13. Emisja hałasu z taboru trakcyjnego i wagonów

Celem monitorowania aspektów znaczących jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, lecz realizacja programu ochrony środowiska celem uzyskiwania poprawy wskaźników emisyjności (energochłonności).

Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, Spółka zmniejsza oddziaływanie na środowisko.

Znaczące aspekty są związane z podstawową działalnością Spółki dotyczącą przewozu towarów oraz utrzymania i napraw taboru. Stąd poddano ocenie grożących sankcji:

1) Przewóz towarów niebezpiecznych



Spółka jest przede wszystkim kolejowym przewoźnikiem towarów, stąd monitorowaniu podlega przewóz materiałów niebezpiecznych. PKP CARGO S.A. nie zanotowała w 2017 r. wydarzeń skutkujących wystąpieniem szkód w środowisku, a ponieważ Spółka ma świadomość kosztów przywracania środowiska do wymaganych standardów, nadzoruje w sposób ciągły jakość bezpieczeństwa przewozów. Proces ten jest wspierany przez doskonalenie diagnostyki i przeglądów taboru poprzez przeznaczenie na ten cel znaczących środków finansowych, w tym na: zakup sprzętu diagnostycznego, naprawczego, wyposażenia warsztatowego do diagnostyki i napraw lokomotyw i wagonów oraz zakupy nowego taboru i modernizację wagonów.

2) Emisje do powietrza



Spółka zużywa duże ilości energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego, stąd zużycie podlega monitorowaniu. W ostatnich latach w wyniku prowadzonej remotoryzacji znacząco zmniejszył się wskaźnik zużycia paliwa trakcyjnego; pomimo niedostatecznej przepustowości linii i prędkości handlowej obniżeniu ulega także miernik zużycia energii elektrycznej. Ma to bezpośrednie przełożenie na wielkość emisji jak również na opłaty za korzystanie ze środowiska. Spółka na koniec 2017 r. dysponowała 16 nowoczesnymi elektrowozami wielosystemowymi (15 szt. lokomotyw EU46 SIEMENS oraz 1 szt. EU45) oraz 138 zmodernizowanymi lokomotywami spalinowymi z silnikami spełniającymi wymogi etapu IIIA w zakresie emisyjności gazów i pyłów. Inwestycje związane z ograniczeniem emisji z pojazdów trakcyjnych będą nadal kontynuowane, w postaci remotoryzacji, modernizacji taboru, zakupu nowych lokomotyw, olicznikowania zużycia energii elektrycznej.

3) Emisje do wód



PKP CARGO S.A. podejmuje działania w celu przeprowadzenia remontu i przebudowy istniejącej sieci odprowadzania ścieków oraz wód deszczowych w Punktach Utrzymania Taboru („PUT”) w Rybniku i Żurawicy, co będzie miało bezpośredni wpływ na obniżenie opłat ponoszonych z tytułu odprowadzania ścieków bez ich oczyszczenia.

4) Ochrona powierzchni ziemi

Działalność Spółki ma wpływ na stan środowiska gruntowo-wodnego, stąd realizacja własnego programu budowy kontenerowych stacji paliw skutkiem czego zostały wyłączone z eksploatacji wszystkie stacje paliw ze zbiornikami jednopłaszczowymi dzierżawione od PKP S.A.

W 2017 r. odebrano 2 kolejne, nowe kontenerowe stacje paliw (Toruń, Ostrów Wielkopolski). Równolegle realizowany jest plan wycofania z użytku starych zbiorników na olej przepracowany i zabudowa w PUT wszystkich Zakładów Spółki instalacji wymuszonego spustu oleju przepracowanego (uszczelnienie procesu). W 2016 r. opracowano dokumentację techniczną dla nowych zbiorników w 17 lokalizacjach wraz z decyzjami administracyjnymi zezwalającymi na zabudowę. W 2017 roku rozpoczęto zabudowę 9 zbiorników (Kamieniec Żąbkowski, Wrocław Brochów, Jaworzno Sz. Czechowice Dz., Bydgoszcz, Tarnowskie Góry, Rybnik, Poznań Franowo, Szczecin). Zakończenie rozpoczętych w 2017 robót zaplanowano na początek II kwartału 2018 r. Zabudowę pozostałych 8 zbiorników planują się rozpocząć w 2018 roku.



Wykonywanie kolejowych usług transportowych wymaga poddawania eksploatowanego taboru regularnym przeglądom, naprawom, modernizacjom czy kasacjom, co wiąże się z powstawaniem odpadów (w tym niebezpiecznych). Ze względu na ich ilość (tysiące ton rocznie) i różnorodność (możliwość wytworzenia ponad setki różnych odpadów), gospodarowanie odpadami bez stosownych regulacji prawnych i monitorowania sytuacji na gruncie, znacznie zwiększyłoby narażenie Spółki na sankcje.

W związku z powyższym na bieżąco, adekwatnie do potrzeb, aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na wytwarzanie, zbieranie i odzyskiwanie odpadów oraz wewnętrzne regulaminy. Dzięki stworzeniu wewnętrznego systemu gospodarowania odpadami nastąpiło przypisanie odpowiedzialności poszczególnym grupom pracowników na kolejnych etapach gospodarowania odpadem, skutecznie minimalizujące ryzyko umieszczenia odpadu w nieprzeznaczonym na ten cel miejscu.

Jako znaczący aspekt środowiskowy, ściślej ewidencji i kontroli podlegają miejsca stosowania azbestu. Zgodnie z wymogami prawnymi Spółka dokonuje oceny stanu i możliwości bezpiecznego użytkowania wyrobów zawierających azbest zarówno budowlany jak i w urządzeniach (lokomotywy elektryczne) i składa wymagane sprawozdania do właściwych organów ochrony środowiska. Azbest jest stopniowo wycofywany celem dotrzymania ustawowego terminu jego likwidacji (do 2032 r.).

Nie przewiduje się sankcji z powodu nieprawidłowości w gospodarowaniu azbestem.

5) Działania organizacyjne

Reagując na zmiany w przepisach prawnych w sferze zarządzania ochroną środowiska, Spółka dokonuje corocznego przeglądu i aktualizacji:

- Instrukcji postępowania w PKP CARGO S.A. z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami - Cs
- Zakładowych Regulaminów związanych z wytwarzaniem odpadów komunalnych i przemysłowych
- przesyłania danych, sporządzania informacji o zakresie korzystania ze środowiska i jego ochronie.

Wewnętrzną kontrolę nad prawidłowością korzystania ze środowiska we wszystkich aspektach sprawuje pion ds. ochrony środowiska.



Grupa PKP CARGO prowadzi działalność na terenie całego kraju, jak również poza jego granicami. Zużycie podczas prowadzonych prac materiałów, paliw i energii, powoduje szerokie oddziaływanie na środowisko. Aby uniknąć jakichkolwiek naruszeń w zakresie ochrony środowiska i zminimalizować ryzyko nałożenia sankcji na spółki należące do Grupy, niezbędny jest ciągły nadzór i kontrola sposobu prowadzenia działań. Świadome swego wpływu na środowisko spółki podejmują przeciwdziałania zanieczyszczeniom środowiska. Ponadto czuwają nad stałym podnoszeniem świadomości ekologicznej pracowników, przez szkolenie wszystkich pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami.

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

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

Wśród obszarów działalności sponsoringowej Spółki, zgodnie ze Strategią Marki, znajdują się innowacyjne inicjatywy w branży TSL, nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi, kultura i sztuka, bezpieczeństwo oraz sport, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju młodzieży poprzez sport oraz dbałości o zdrowy tryb życia.

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

Realizacja działań w obszarze sponsoringu

Nauka, kultura i sztuka

W zakresie tych działań znalazły się m.in. przedsięwzięcia, które wpłynęły na popularyzację problematyki transportu kolejowego oraz były płaszczyzną wymiany informacji i doświadczeń na rynku logistyki. PKP CARGO S.A. było partnerem ważnego w branży TSL wydarzenia, jakim jest Forum Transportu Intermodalnego Fracht.

Jednym z przedsięwzięć popularyzujących problematykę transportu kolejowego, a zarazem wpływającym na ochronę zabytków techniki kolejnictwa, była pomoc logistyczna PKP CARGO S.A. w procesie przejścia zabytkowego taboru przez jedno ze stowarzyszeń miłośników kolejowych na Dolnym Śląsku, a także wsparcie w zorganizowaniu spotkania popularyzującego kolej wśród dzieci i młodzieży.

PKP CARGO S.A. i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wsparły m.in. organizację Festiwalu Polskie Kręgi Sztuki, co było doskonałą promocją zarówno polskiej kultury, jak też spółki PKP CARGO w Chinach (50 miast, ponad 200 mln odbiorców).

PKP CARGO S.A. było także partnerem Festiwalu Filmów Dokumentalnych „Kino z duszą”, co było doskonałą promocją Spółki, jako mecenasa ambitnej sztuki filmowej, dofinansowało m.in. renowację nagrobka jednego ze znanych kolejarzy na Powązkach oraz rewitalizację unikatowego egzemplarza parowozu, a także wsparło organizację spektakli teatralnych w dwóch szpitalach dziecięcych.

Spółka PKP CARGOTABOR dofinansowała natomiast organizację w kraju i za granicą uroczystości związanych z rocznicą obalenia komunizmu w Polsce.

Bezpieczeństwo

PKP CARGO S.A. było partnerem programu szkoleniowego „Bezpiecznie - chce się żyć” zorganizowanego w Warszawie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji oraz seminarium z zakresu prewencji i ochrony przeciwpożarowej „Numery Twoich Przyjaciół 998-112”, organizowanego przez Związek Ochotniczych Straży Pożarnych RP.

PKP CARGO S.A. było także sponsorem III Europejskiego Forum Cyberbezpieczeństwa CYBERSEC 2017, co podkreśliło znaczenie, jakie przywiązuje spółka do działań podejmowanych na rzecz budowy krajowego i europejskiego systemu cyberbezpieczeństwa.

Sport i kultura fizyczna

PKP CARGO S.A. wsparło m.in. Program Edukacji Morskiej w zakresie szkolenia młodzieży w technice żeglarskiej i popularyzacji wiedzy o żeglarskim w czasie tygodniowych rejsów po morzu, dołączając do grona spółek Skarbu Państwa promujących ten rodzaj sportu i czynnego wypoczynku. PKP CARGO S.A. współfinansowało także kolejny raz organizację kolarskiego Wyścigu „Solidarności” i Olimpijczyków.

Spółki z Grupy PKP CARGO wspierają ponadto działalność wielu klubów sportowych, co stawia Grupę w rzędzie znaczących mecenasów polskiego sportu.

Realizacja działań charytatywnych

W 2017 r. PKP CARGO S.A. podejmowało działania charytatywne na rzecz fundacji i stowarzyszeń na wsparcie ich działalności statutowej oraz na rzecz osób fizycznych, zwłaszcza pracowników i rencistów PKP CARGO S.A. oraz ich rodzin. Trzeba przy tym zaakcentować dobrą współpracę PKP CARGO S.A. z Fundacją Grupy PKP w realizacji przedsięwzięć na rzecz dzieci z ubogich rodzin kolarskich oraz innych inicjatyw społecznych.

8.7 Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń

8.7.1 Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń

W PKP CARGO S.A. zasady wynagradzania ustalane są zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce.

Na system wynagrodzeń składają się:

- Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A.,
- Uchwały organów korporacyjnych PKP CARGO S.A., ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A., a także pracowników Centrali Spółki oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki,
- Zakładowe regulaminy premiowania pracowników.

Na podstawie postanowień ZUZP pracownikom Spółki, stanowiącym w 2017 r. 84,09% ogółu zatrudnionych, przysługują elementy wynagrodzenia, świadczenia i gratyfikacje oraz inne uprawnienia, które nie są uregulowane w przepisach powszechnie obowiązujących lub są uregulowane w sposób mniej korzystny.

W skład wynagrodzenia tych pracowników, w zależności od zajmowanego stanowiska, wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym.

Stale składniki wynagrodzenia to: wynagrodzenie zasadnicze, dodatek funkcyjny i dodatek za staż pracy. Zmienne składniki wynagrodzenia to dodatki: za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych i niebezpiecznych, za pracę w godzinach nadliczbowych, za pracę w niedziele i święta, za pracę w porze nocnej, dodatek kilometrowy i za jednoosobową obsługę trakcyjną.

Ponadto pracownikom wynagradzanym na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana wg zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premii obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz na premiowanie pracowników za indywidualne osiągnięcia.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 2017 roku 15,91% ogółu zatrudnionych, są wynagradzani na zasadach określonych w Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A.

Stałym elementem wynagrodzenia tej grupy pracowników jest miesięczne wynagrodzenie ustalone w oparciu o indywidualny współczynnik wynagrodzenia adekwatny do stanowiska pracy oraz przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw opublikowane przez GUS.

Pracownikom wynagradzającym na podstawie Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A., może być przyznana w zależności od zajmowanego stanowiska: kwartalna premia uznaniowa, uruchamiana w przypadku odpowiedniego stopnia realizacji celów biznesowych Spółki lub premia roczna w oparciu o Program Zarządzanie przez Cele w PKP CARGO S.A., w przypadku uruchomienia Programu w danym roku.

System wynagrodzeń przewiduje także m.in. następujące świadczenia i gratyfikacje: nagroda jubileuszowa, odprawa rentowa lub emerytalna, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego, uprawnienia do kolejowych świadczeń przejazdowych, gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza, dodatkowe urlopy, które przysługują pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

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

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

Ewentualna przebudowa systemu wynagrodzeń w kierunku jego unowocześnienia i dostosowania do aktualnych potrzeb rynkowych jest zdeterminowana wolą porozumienia i osiągnięcia jednomyślności przez wszystkich sygnatariuszy ZUZP tj. pracodawcę i 12 organizacji związkowych.

W system wynagrodzeń wpisuje się także Polityka wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego, jako wewnętrzny element zbioru zasad ładu korporacyjnego stosowanych w PKP CARGO S.A., ustalonych zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce, w tym w szczególności z postanowieniami Statutu, Regulaminu Walnego Zgromadzenia, Regulaminu Rady Nadzorczej i Regulaminu Zarządu.

Polityka zawiera podsumowanie ogólnych zasad wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego tj. Członków Rady Nadzorczej i Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz dyrektorów biur Centrali Spółki i dyrektorów Zakładów Spółki i stanowi istotny element rozwoju i bezpieczeństwa funkcjonowania PKP CARGO S.A., a jej głównym zadaniem jest wspieranie strategii w realizacji założonego celu biznesowego Spółki.

8.7.2 Warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej Zarząd

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, do końca 2017 r. w Spółce obowiązywały następujące zasady dot. zatrudniania i wynagradzania Członków Zarządu:

1. Możliwa forma zatrudnienia Członków Zarządu to: umowa o pracę lub inny rodzaj umowy np. umowy o świadczenie usług zarządzania, kontrakt menedżerski.
2. Członkowie Zarządu zatrudnieni na podstawie umowy o pracę, podlegają wszelkim regulacjom wynikającym z przepisów prawa pracy tj. Kodeksu pracy, innych ustaw i aktów wykonawczych określających prawa i obowiązki pracowników i pracodawców, jak również z przepisów wewnątrzzakładowych.
3. Rodzaj umowy z Członkami Zarządu oraz wysokość wynagrodzenia składającego się z elementów stałych i zmiennych ustala Rada Nadzorcza.
4. Członkowi Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie zasadnicze wyliczone na podstawie obiektywnego i mierzalnego wskaźnika i odpowiada wielkości przedsiębiorstwa oraz pozostaje w rozsądnym stosunku do wyników ekonomicznych Spółki.
5. Członkowie Zarządu są uprawnieni do otrzymywania wynagrodzenia zmiennego (premii) z tytułu osiągnięcia celów o szczególnym znaczeniu dla Spółki, określonych przez Radę Nadzorczą. Cele o szczególnym znaczeniu dla Spółki powinny być ustalane najpóźniej do końca lutego każdego roku i powinny obejmować cele krótko i długoterminowe wpisane w dalekosiężną strategię Spółki. Cele zdefiniowane są w sposób indywidualny i ogólnofirmowy, zawierają informację o miernikach, wadze i oczekiwanym poziomie realizacji.

6. Członkom Zarządu może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Zarządu, samochodu służbowego, firmowej karty płatniczej, pakietu medycznego, mieszkania.
7. Członkowie Zarządu Spółki związani są zakazem konkurencji w okresie zatrudnienia i po rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy („przedłużony zakaz konkurencji”). Z tytułu przedłużonego zakazu konkurencji przysługuje im odszkodowanie na warunkach ustalonych przez Radę Nadzorczą. W okresie obowiązywania umowy o zakazie konkurencji, Członkowie Zarządu nie mogą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy kapitałowej PKP CARGO.
8. Pełnienie funkcji w organie zarządzającym stanowi główny obszar aktywności zawodowej Członka Zarządu. Dopuszcza się możliwość dodatkowego zaangażowania Członka Zarządu w działalność organów zarządzających i nadzorczych w podmiotach należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.
9. Wysokość wynagrodzenia z tytułu dodatkowej działalności oraz warunki pełnienia funkcji w organie spółki zależnej, ustala właściwy organ korporacyjny spółki zależnej.

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2017 r.

Tabela 54 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)*

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie, ekwiwalent za urlop	Premie, nagrody sporadyczne, nagrody jubileuszowe	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Obecni członkowie Zarządu						
Mamiński Krzysztof	0	0	0	0	0	0
Fingas Grzegorz	602 843	0	0	12 141	75 769	690 753
Bawor Witold	116 358	0	0	0	36 331	152 689
Kozendra Zenon	578 687	0	0	4 041	53 717	636 444
Byli członkowie Zarządu						
Libiszewski Maciej	609 447	0	118 080	4 041	97 448	829 016
Olewnik Arkadiusz	531 457	0	0	4 463	308 085	844 005
Klasa Jarosław	342 159	0	301 000	7 447	105 411	756 016
Purwin Adam	0	0	162 502	0	0	162 502
Neska Jacek	0	0	285 713	0	0	285 713
Hadyś Łukasz	0	0	285 713	0	0	285 713
Derda Wojciech	0	0	232 287	0	0	232 287

Źródło: Opracowanie własne

* Opodatkowane i oskładkowane

Rada Nadzorcza

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, do końca 2017 r. w Spółce obowiązywały następujące zasady dot. zatrudniania i wynagradzania Członków Rady Nadzorczej:

1. Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (dotyczy to samej formy powoływania na członka Rady; członkowie Rady – przedstawiciele pracowników mogą być pracownikami Spółki, a na czas pełnienia funkcji w Radzie zawieszać stosunek pracy).
2. Wysokość wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki.
3. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie jest powiązane z wynikami działalności Spółki, opcjami i innymi instrumentami finansowymi, ani z jakimkolwiek zmiennym składnikiem.
4. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie stanowi istotnej pozycji kosztów działalności Spółki i nie wpływa w znaczący sposób na jej wynik finansowy.

5. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej powinno być adekwatne do powierzonego zakresu działań i pełnionych funkcji, np. pracy w komitetach Rady Nadzorczej.
6. Członkom Rady Nadzorczej może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Rady Nadzorczej.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2017 r.

Tabela 55 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji w RN PKP CARGO S.A.	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne
Mamiński Krzysztof	Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Antonowicz Mirosław	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Czarnota Krzysztof	Członek Rady Nadzorczej	125 244	164 996	0
Dzik Zofia	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Eggink Raimondo	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Kleniewski Jerzy	Członek Rady Nadzorczej	25 587	0	0
Kryszkiewicz Małgorzata	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Pawłowski Mirosław	Członek Rady Nadzorczej	27 724	0	157 509
Podskalny Marek	Członek Rady Nadzorczej	112 719	171 693	0
Stachaczyński Tadeusz	Członek Rady Nadzorczej	125 244	85 368	0
Szczepkowski Władysław	Członek Rady Nadzorczej	99 993	0	0
Wach Andrzej	Członek Rady Nadzorczej	51 848	0	0
Warszewicz Czesław	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, do końca 2017 r. w Spółce obowiązywały następujące zasady dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia:

1. Kluczowym menedżerom Spółki w tej grupie poza wynagrodzeniem w części stałej i zmiennej może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków na zajmowanym stanowisku, opieki medycznej.
2. Kluczowi menedżerowie Spółki mogą być objęci zakazem prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. po ustaniu stosunku pracy, na warunkach określonych Uchwałą Zarządu i z tego tytułu otrzymywać odszkodowanie za przestrzeganie zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. i podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Z początkiem 2018 r. wdrożono nowe zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.

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

W 2017 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

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

Obowiązująca w 2017 r. „Polityka Wynagrodzeń dla kluczowego personelu kierowniczego” pozwoliła podnieść wartości Spółki z punktu widzenia akcjonariuszy w następujących aspektach:

- Zaimplementowanie oficjalnego dokumentu opisującego zasady wynagradzania kluczowego personelu Spółki zapewnia zgodność ze standardami powszechnie obowiązującymi spółki notowane na GWP.
- Przyjęcie Polityki Wynagrodzeń oznacza, że zawarte w niej zdefiniowane zasady wynagradzania nie są ustalane doraźnie pod wpływem aktualnych wydarzeń, w reakcji na bieżące wyniki finansowe, ale stanowią trwałe, przejrzyste, niezależne zasady wynagradzania przez co gwarantują stabilność funkcjonowania przedsiębiorstwa.
- Polityka pozwala na wyłonienie grup pracowników, którzy poprzez pełnione funkcje, mają znaczący wpływ na sprawne zarządzanie organizacją oraz realizowanie strategicznych celów Spółki.
- Przyjęta w spółce Polityka wynagrodzeń określa w szczególności przejrzystą formę, strukturę i sposób ustalania wynagrodzeń kluczowych menedżerów zarówno w części stałej wynagrodzenia jak i w jej części zmiennej oraz świadczeniach pozapłacowych, co pozwala na ograniczenie ryzyka związanego z niestabilnymi zasadami wynagradzania kluczowego personelu.

8.7.5 Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

W dniu 19 stycznia 2016 r. Rada Nadzorcza Uchwałą nr 1512/V/2016 powołała Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Umowa o pracę z Prezesem Zarządu PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1516/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 9 lutego 2016 r.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza Uchwałami nr 1571/V/2016, 1573/V/2016, 1575/V/2016 powołała Arkadiusza Olewnika na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Jarosława Klasę na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. i Grzegorza Fingasa na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 14 lipca 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1599/VI/2016 powołując z dniem 14 lipca 2016 r. Pana Zenona Kozendrę - Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

Z członkami Zarządu zostały zawarte umowy o pracę. Podstawowe warunki przedmiotowych umów o pracę:

1. członkowie Zarządu realizują zadania określone w umowie o pracę w ramach pełnego etatu;
2. umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji Prezesa/Członka Zarządu bieżącej kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz następującej kadencji po kadencji bieżącej w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki. Umowa rozwiązuje się z upływem powyższego okresu. Umowa może zostać rozwiązana w każdym czasie na mocy porozumienia Stron;
3. członkom Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie zasadnicze jak również wynagrodzenie zmienne (Premia) z tytułu osiągnięcia celów o szczególnym znaczeniu dla Spółki, które określa Rada Nadzorcza Spółki;
4. członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
5. zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie dwunastu miesięcy po rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji;
6. na pisemny wniosek członka Zarządu, Rada Nadzorcza, może - w formie uchwały - zwolnić z zakazu konkurencji. W każdym przypadku Rada Nadzorcza określa w uchwale zakres zwolnienia, wskazując jakich czynności, podmiotów lub funkcji on dotyczy.

W związku z Ustawą z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz. U. z 2016 poz.1202) w dniu 27 kwietnia 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1669/VI/2017 ustalającą zasady

kształtowania wynagrodzeń Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz Uchwałę nr 1670/VI/2017 kształtującą wynagrodzenia Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

Podstawowe warunki nowoprzyjętych umów o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji:

1. członkowie Zarządu świadczą usługi zarządzania polegające na osobistym zarządzaniu powierzonymi obszarami działalności Spółki;
2. umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji w Zarządzie spółki; umowa rozwiązuje się z upływem niniejszego okresu;
3. członkom Zarządu przysługuje wynagrodzenie składające się z części stałej, stanowiącej wynagrodzenie miesięczne podstawowe, oraz części zmiennej („Premia”), stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy w związku z osiągnięciem przez Zarządzającego celów zarządczych o szczególnym znaczeniu dla Spółki i Grupy Kapitałowej;
4. członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
5. zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie sześciu miesięcy po rozwiązaniu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji;
6. na pisemny wniosek członka Zarządu, Rada Nadzorcza, może - w formie uchwały - zwolnić Zarządzającego odpowiednio z Zakazu Konkurencji lub Przedłużonego Zakazu Konkurencji. Rada Nadzorcza określa w uchwale zakres zwolnienia, wskazując jakich czynności, podmiotów lub funkcji dotyczy zwolnienie.

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza Uchwałą nr 1698/VI/2016, powołała Witolda Bawora na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.

Rada Nadzorcza zawarła z członkami Zarządu ww. umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji.

8.8 Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.8.1 Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

Uchwałą nr 1597/VI/2016 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 czerwca 2016 r. dokonano wyboru Spółki BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością („BDO”) z siedzibą w Warszawie przy ul. Postępu 12, wpisanej pod numerem 3355 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych.

Umowa z BDO została zawarta w dniu 27 lipca 2016 r. i obejmuje:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2016-2018,
- przegląd półrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2016-2018,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych,
- tłumaczenie na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

W dniu 16 października 2017 r. został podpisany aneks do powyższej umowy, regulujący, iż podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych przygotowuje dodatkowo sprawozdanie dla komitetu audytu oraz zaprzestaje, począwszy od 1 stycznia 2018 r., tłumaczenia na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

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

Tabela 56 Wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2017	Rok zakończony 31/12/2016
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	120 427	120 427
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	86 408	86 408
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	105 520	105 520
Pozostałe usługi (w tym szkolenia)	2 500	5 000
Razem	314 855	317 355

Źródło: Opracowanie własne

8.8.2 Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) („Rozporządzenie”).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych.

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

Na dzień 31 grudnia 2017 r. ze względu na odnotowany na rynku wzrost cen złomu w stosunku do cen przyjętych przez Spółkę do wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach, Zarząd Spółki po przeprowadzeniu analizy wpływu tej zmiany na jednostkowe i skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok 2017, podjął decyzję o dokonaniu aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego i rozwiązaniu części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego w kwocie 27.414 tys. zł. Rozwiązanie powyższego odpisu wpłynęło na poprawę wyniku finansowego Spółki za rok 2017 w kwocie 22.205 tys. zł. po uwzględnieniu efektu podatkowego. Dokonana aktualizacja odpisu ma charakter niepieniężny i pozostaje bez wpływu na sytuację płynnościową PKP CARGO.

8.8.4 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Istotne pozycje pozabilansowe zostały opisane w **Notach do JSF i SSF**:

- Umowy leasingu operacyjnego w **Nocie 33 JSF** i **Nocie 31 SSF**,
- Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe w **Nocie 34 JSF** i **Nocie 32 SSF**,
- Zobowiązania warunkowe w **Nocie 35 JSF** i **Nocie 33 SSF**
- Zabezpieczenie spłaty zobowiązań w **Nocie 36 JSF** i **Nocie 34 SSF**

9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

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

W okresie od dnia dopuszczenia akcji Spółki do publicznego obrotu tj. od dnia 28 października 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. Spółka podlegała zasadom ładu korporacyjnego opisanym w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW („Dobre Praktyki”), stanowiącym Załącznik do Uchwały Rady GPW nr 12/1170/2007 z dnia 4 lipca 2007 r., zmienionym następującymi uchwałami Rady GPW: nr 17/1249/2010 z dnia 19 maja 2010 r. (weszła w życie z dniem 1 lipca 2010 r.), nr 15/1282/2011 z dnia 31 sierpnia 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.), nr 20/1287/2011 z dnia 19 października 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.) oraz nr 19/1307/2012 z dnia 21 listopada 2012 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2013 r.

Tekst zbioru Dobrych Praktyk, którym Spółka podlegała w 2017 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (http://static.gpw.pl/pub/files/PDF/dobre_praktyki/dobre_praktyki_16_11_2012.pdf).

W dniu 13 października 2015 r. Rada GPW podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia nowego zbioru zasad ładu korporacyjnego pod nazwą „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” (dalej: „Dobre Praktyki 2016”), które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. i zastąpiły poprzedni zbiór zasad ładu korporacyjnego, przyjęty uchwałą GPW z dnia 4 lipca 2007 z późniejszymi zmianami. Tekst zbioru „Dobrych Praktyk 2016”, którym Spółka podlega od dnia 1 stycznia 2016 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (http://static.gpw.pl/pub/files/PDF/RG/DPSN2016__GPW.pdf).

W związku z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2016 r. DPS 2016, Zarząd Spółki w dniu 4 stycznia 2016 r. opublikował raport bieżący EBI, zawierający „Informację na temat stanu stosowania przez Spółkę rekomendacji i zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016”, której treść jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład Korporacyjny/ Zasady Dobrych Praktyk.

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

W 2017 r. Spółka stosowała rekomendacje i zasady zawarte w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem poniższych:

Rozdział II Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca wyboru członków zarządu lub rady nadzorczej

Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, dotyczącej dążenia do zapewnienia wszechstronności i różnorodności przy wyborze członków zarządu i rady nadzorczej, między innymi pod względem płci, kierunku wykształcenia, wieku i doświadczenia zawodowego. Jednakże Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział IV Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ze względu na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom zdalnego sposobu komunikacji. Ponadto, żaden z akcjonariuszy nie zgłaszał Spółce zainteresowania takim sposobem uczestnictwa w walnym zgromadzeniu. Należy stwierdzić, iż aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

Rozdział VI Rekomendacja 3 Dobrych Praktyk dotycząca funkcjonowania komitetu do spraw wynagrodzeń

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział VI Rekomendacja 4 Dobrych Praktyk dotycząca poziomu wynagrodzenia członków zarządu i rady nadzorczej oraz kluczowych menedżerów

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki jest obecnie zróżnicowane tylko w odniesieniu do funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki, który na podstawie uchwały 5/2014 NWZ z dnia 30.07.2014 r. pobiera wynagrodzenie wyższe w porównaniu z innymi członkami Rady Nadzorczej, nie jest natomiast zróżnicowane pod względem dodatkowych funkcji wykonywanych przez członków Rady Nadzorczej Spółki, takich jak praca w komitetach Rady Nadzorczej. W związku z tym, niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Zarząd Spółki będzie rekomendował Walnemu Zgromadzeniu dokonanie zmian w tym zakresie, tak aby spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego było możliwe w całości.

Rozdział I Zasada 1.15 dotycząca stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów

Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział I Zasada 1.16 dotycząca planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia

Niestosowanie niniejszej zasady ładu korporacyjnego jest konsekwencją odstąpienia przez Spółkę od stosowania zasady IV.R.2., zgodnie z którą Spółka powinna umożliwić akcjonariuszom udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, w szczególności poprzez transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

Rozdział I Zasada 1.20 dotycząca zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia, w formie audio lub wideo

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

Rozdział II Zasada 2 dotycząca zgody rady nadzorczej na zasiadanie członków zarządu spółki w zarządach lub radach nadzorczych spółek spoza grupy kapitałowej spółki

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 5 dotycząca przekazania przez członka rady nadzorczej pozostałym członkom rady oraz zarządowi spółki oświadczenia o spełnianiu przez niego kryteriów niezależności

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 6 dotycząca oceny spełniania kryteriów niezależności przez członków rady nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 7 dotycząca zadań i funkcjonowania komitetów działających w radzie nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 8 dotycząca spełniania kryteriów niezależności przez przewodniczącego komitetu audytu

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.1 dotycząca oceny sytuacji spółki, z uwzględnieniem oceny systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.2 dotycząca sprawozdania z działalności rady nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.3 dotycząca oceny sposobu wypełniania przez spółkę obowiązków informacyjnych dotyczących stosowania zasad ładu korporacyjnego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.4 dotycząca oceny racjonalności prowadzonej przez spółkę polityki związanej z działalnością sponsoringową, charytatywną lub inną o zbliżonym charakterze

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 2 dotycząca osób odpowiedzialnych za zarządzanie ryzykiem, audyt wewnętrzny i compliance – ich podległości bezpośrednio prezesowi lub innemu członkowi zarządu, a także zapewnieniu możliwości raportowania bezpośrednio do rady nadzorczej lub komitetu audytu

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu zakończenia procesu analizy zasadności oraz ewentualnego sposobu wdrożenia w Spółce tej zasady ładu korporacyjnego oraz podjęcia przez Zarząd Spółki decyzji o jej zastosowaniu bądź wyłączeniu.

Rozdział III Zasada 4 dotycząca przedstawiania radzie nadzorczej przez osobę odpowiedzialną za audyt wewnętrzny (w przypadku wyodrębnienia w spółce takiej funkcji) i zarząd własnej oceny skuteczności funkcjonowania systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 5 dotycząca monitorowania przez radę nadzorczą skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego oraz dokonywania rocznej oceny skuteczności Spółka tymczasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział IV Zasada 2 dotycząca zapewnienia powszechnie dostępnej transmisji obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym

W opinii Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział V Zasada 5 dotycząca zawarcia przez spółkę istotnej umowy z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce lub podmiotem powiązanym

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział V Zasada 6 dotycząca określenia w regulacjach wewnętrznych kryteriów i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów, a także zasady postępowania w obliczu konfliktu interesów lub możliwości jego zaistnienia

Obecnie niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Regulamin Zarządu zawiera wprawdzie zapisy dotyczące postępowania w obliczu zaistnienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu Spółki, jednak nie uwzględniają one wszystkich wymogów niniejszej zasady ładu korporacyjnego tj. nie identyfikują m.in. kryteriów i okoliczności, w których może dojść w Spółce do konfliktu interesów. Zarząd Spółki podejmie kroki mające na celu spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego w całości oraz będzie rekomendował podjęcie takich czynności Radzie Nadzorczej Spółki.

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

Jednolite zasady rachunkowości

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

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

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

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

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

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

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

Nadzór Komitetu Audytu

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

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

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

9.4 Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Na dzień przekazania niniejszego raportu, łączna liczba akcji Spółki wyniosła 44 786 917. Zgodnie z otrzymanymi przez Spółkę zawiadomieniami, struktura akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji Spółki przedstawiała się następująco:

Tabela 57 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2017 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 854 195	15,30%	6 854 195	15,30%
MetLife OFE ⁽³⁾	2 494 938	5,57%	2 494 938	5,57%
AVIVA OFE ⁽⁴⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	18 315 219	40,89%	18 315 219	40,89%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.10.2016 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.08.2016 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

W dniu 27 marca 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A. (TFI PZU SA) zawiadomienie o zwiększeniu powyżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki przez fundusze zarządzane przez TFI PZU SA („Fundusze TFI PZU”):

- PZU Fundusz Inwestycyjny Otwarty Parasolowy,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Globalnych Inwestycji,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Universum,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Akcji Focus,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Dynamiczny.

Do przekroczenia przedmiotowego progu doszło w wyniku rozliczenia w dniu 21 marca 2017 r. nabycia 71.393 akcji PKP CARGO S.A., dokonanego w dniu 17 marca 2017 r. w ramach transakcji zwykłych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. W zawiadomieniu wskazano, iż przed zmianą udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 231 450 akcji Spółki, stanowiących 4,9824% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 231 450 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki („WZ”), co stanowiło 4,9824% ogólnej liczby głosów. Po zmianie udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 302 843 akcji Spółki, stanowiących 5,1418% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 302 843 głosów na WZ, co stanowiło 5,1418% ogólnej liczby głosów.

W dniu 16 czerwca 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A. (TFI PZU SA) zawiadomienie o zmniejszeniu poniżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki przez fundusze zarządzane przez TFI PZU SA („Fundusze TFI PZU”):

- PZU Fundusz Inwestycyjny Otwarty Parasolowy,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Globalnych Inwestycji,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Universum,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Akcji Focus,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Dynamiczny

Do przekroczenia przedmiotowego progu doszło w wyniku rozliczenia w dniu 13 czerwca 2017 r. zbycia 52.473 akcji PKP CARGO S.A., dokonanego w dniu 9 czerwca 2017 r. w ramach transakcji zwykłych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. W zawiadomieniu wskazano, iż przed zmianą udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 247 244 akcji Spółki, stanowiących 5,0176% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 247 244 głosów na WZ, co stanowiło 5,0176% ogólnej liczby głosów. Po zmianie udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 194 771 akcji Spółki, stanowiących 4,9005% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 194 771 głosów na WZ, co stanowiło 4,9005% ogólnej liczby głosów.

W dniu 7 września 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Aegon Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. („Aegon PTE”), dotychczas zarządzające wyłącznie Aegon Otwartym Funduszem Emerytalnym („Aegon OFE”), zawiadomienie o zwiększeniu powyżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki, łącznie przez Aegon OFE oraz Nordea Otwarty Fundusz Emerytalny („Nordea OFE”), w związku z przejęciem w dniu 1 września 2017 r. przez Aegon PTE zarządzania Nordea OFE.

Przed powyższym przejęciem zarządzania:

- Aegon OFE posiadał 1 631 258 akcji Spółki, co stanowiło 3,64% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 1 631 258 głosów, to jest 3,64% ogólnej liczby głosów,
- Nordea OFE posiadał 868 721 akcji Spółki, co stanowiło 1,94% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 868 721 głosów, to jest 1,94% ogólnej liczby głosów,

Po przejęciu zarządzania Nordea OFE, według stanu na dzień 1 września 2017 r., oba fundusze zarządzane przez Towarzystwo posiadają łącznie 2 499 979 akcji Spółki, co stanowi 5,58% udziału w kapitale zakładowym i uprawnia do 2 499 979 głosów, to jest 5,58% ogólnej liczby głosów.

W dniu 23 listopada 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Aegon PTE, zarządzające Aegon OFE”, zawiadomienie o zwiększeniu przez Aegon OFE powyżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki, w związku z zakończeniem w dniu 17 listopada 2017 r. likwidacji Nordea OFE, skutkującym przeniesieniem w tym dniu wszystkich aktywów Nordea OFE do Aegon OFE oraz wstąpieniem Aegon OFE we wszystkie prawa i obowiązki Nordea OFE.

Bezpośrednio przed dniem zakończenia likwidacji Nordea OFE:

- Aegon OFE posiadał 1 631 258 akcji Spółki, co stanowiło 3,64% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 1 631 258 głosów, to jest 3,64% ogólnej liczby głosów,
- Nordea OFE posiadał 868 721 akcji Spółki, co stanowiło 1,94% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 868 721 głosów, to jest 1,94% ogólnej liczby głosów.

W dniu zakończenia likwidacji tj. na dzień 17 listopada 2017 r. AEGON OFE posiada 2 499 979 akcji PKP CARGO S.A., co stanowi 5,58% udziału w kapitale zakładowym i uprawnia do 2 499 979 głosów, to jest 5,58% ogólnej liczby głosów.

Rysunek 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2017 r. oraz na dzień przekazania raportu



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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.10.2016 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 23.11.2017 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.08.2016 r.

(5) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 58 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

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

9.5 Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

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

9.6 Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

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

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

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

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

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

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

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

1. dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
2. oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia;
3. dla każdego akcjonariusza oblicza się iloczyn przysługującego mu procentowego udziału, o którym mowa w pkt 1) powyżej, i liczby głosów, o której mowa w pkt 2) powyżej;
4. liczba głosów przysługująca każdemu z akcjonariuszy wchodzącemu w skład Zgrupowania po redukcji, to liczba otrzymana w pkt 3) powyżej po jej zaokrągleniu w górę do jednego głosu;
5. ograniczenie wykonywania prawa głosu dotyczy także akcjonariusza nieobecnego na Walnym Zgromadzeniu.

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

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

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o Ofercie Publicznej, Rozporządzenie MAR oraz Kodeks Spółek Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

1. obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33^{1/3}%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33^{1/3}%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33^{1/3}%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych; (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
2. obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
3. zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
4. zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby pełniące obowiązki zarządcze
5. spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma zgodnie z art. 6 ust. 1 KSH obowiązek zawiadomić spółkę kapitałową zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

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

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

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

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

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. (Underwriting Agreement, zwanej dalej: „Umowa o Gwarantowanie Oferty”) zawartą w dniu 8 października 2013 r. pomiędzy PKP S.A. i PKP CARGO S.A. a następującymi podmiotami:

1. Goldman Sachs International,
2. Morgan Stanley & Co. International plc,
3. Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. (działającym również poprzez swój oddział: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie),
4. Dom Inwestycyjny Investors S.A.,
5. IPOPEMA Securities S.A.,
6. Mercurius Dom Maklerski Sp. z o.o.,
7. Raiffeisen Centrobank AG,
8. UniCredit Bank AG, London Branch,
9. UniCredit Bank Austria AG,
10. UniCredit CAIB Poland S.A.,

zwanymi łącznie „Menadżerami oferty” Spółka oraz PKP S.A. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

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

Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

9.8 Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

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

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

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza.

W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysuguje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

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

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

9.9 Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.

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

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto zgodnie z § 27 ust. 7 Statutu podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki..

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

Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności Spółki (art. 416 § 1 KSH) nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

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

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie KSH, Statutu Spółki (w szczególności § 10-13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki. Większości 75% głosów wymaga podjęcie przez Walne Zgromadzenie uchwały o odwołaniu lub zawieszeniu w czynnościach Zarządu lub członka Zarządu, w wypadku osiągnięcia lub przekroczenia przez któregośkolwiek z akcjonariuszy lub jakiegokolwiek Zgrupowania w rozumieniu § 13 ust. 6 Statutu Spółki (nie dotyczy PKP S.A. lub Zgrupowania, w którego skład wchodzi PKP S.A.), 33% udziału w kapitale zakładowym Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

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

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

Zgodnie z postanowieniami Statutu Spółki do kompetencji Walnego Zgromadzenia, oprócz spraw zastrzeżonych przepisami KSH lub innych ustaw, należy:

1. powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu w przypadku, kiedy PKP S.A. dysponuje wszystkimi głosami na Walnym Zgromadzeniu oraz tak długo jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa (§ 12 ust. 2 pkt 1 Statutu Spółki);
2. powoływanie i odwoływanie członków Rady Nadzorczej, z zastrzeżeniem uprawnień osobistych PKP S.A. oraz uprawnień pracowników Spółki (§ 12 ust. 2 pkt 2 Statutu Spółki);
3. ustalanie wynagrodzenia członków Zarządu tak długo, jak udział PKP S.A. wynosi ponad 50% kapitału zakładowego Spółki, oraz tak długo, jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa (§ 12 ust. 2 pkt 3 Statutu Spółki);
4. przyjmowanie regulaminu Walnego Zgromadzenia (§ 12 ust. 2 pkt 4 Statutu Spółki);
5. wyrażanie zgody na rozporządzenie składnikami aktywów trwałych w rozumieniu ustawy o rachunkowości, zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym wniesienie jako wkładu do spółki lub spółdzielni, jeżeli wartość rynkowa tych składników przekracza wartość 5% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego, a także oddanie tych składników do korzystania innemu podmiotowi, na okres dłuższy niż 180 dni w roku kalendarzowym, na podstawie czynności prawnej, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu czynności prawnej przekracza 5% sumy aktywów (§ 12 ust. 2 pkt 5 Statutu Spółki);
6. wyrażanie zgody na nabycie składników aktywów trwałych w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, o wartości przekraczającej: (i) 100 000 000 złotych, lub (ii) wartość 5% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego (§ 12 ust. 2 pkt 6 Statutu Spółki)
7. wyrażanie zgody na objęcie, nabycie, zbycie udziałów lub akcji innej spółki o wartości przekraczającej: (i) 100 000 000 złotych, lub (ii) wartość 10% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego (§ 12 ust. 2 pkt 7 Statutu Spółki).

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

ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 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 1682/VI/2017 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 czerwca 2017 r.)
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r.
5. innych przepisów wewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli jest upoważniony Prezes Zarządu samodzielnie lub 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 Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się, głos decydujący posiada Prezes Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się co najmniej raz w tygodniu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach posiedzenia Zarządu mogą odbywać się w terminie późniejszym, przy czym nie później niż w ciągu 14 dni od daty poprzedniego posiedzenia.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w wypadku konfliktu interesów pomiędzy Spółką i członkiem Zarządu, małżonkiem, krewnym lub powinowatym (do drugiego stopnia) lub inną osobą, z którą członek Zarządu jest osobiście powiązany, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Polityka różnorodności

W spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej realizowana polityka Spółki we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji uwzględnia takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne pozwalające zdobyć i utrzymać utalentowanych pracowników oraz wykorzystać ich potencjał zawodowy, ze szczególnym uwzględnieniem władz Spółki.

Spółka stosuje jasne zasady zatrudniania dla członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Statut Spółki definiuje zasady powoływania Zarządu oraz wyboru przez pracowników członka Zarządu. W myśl § 14 ust. 10 Statutu Spółki członek Zarządu musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U.2016 poz. 2259).

Postępowanie rekrutacyjne na stanowisko członka Zarządu prowadzone jest na podstawie Regulaminu powoływania członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A., przyjętego przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1530/V/2016 z dnia 30 marca 2016 r. z zastrzeżeniem przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 r. w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz. U. z 2003 r., nr 55, poz. 476 z póź. zm.). Regulamin powoływania członków Zarządu określa w szczególności kwalifikacje podlegające ocenie przy wyborze kandydatów na poszczególne stanowiska w Zarządzie. Zmiany przedmiotowego Regulaminu wymagają zgody wszystkich członków Rady Nadzorczej spełniających kryteria niezależności i powołanych na zasadach wskazanych w § 20 i 21 Statutu PKP CARGO S.A.

Przedmiotowe postępowanie organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego. Każdy członek Rady Nadzorczej może zgłosić swoją propozycję firmy doradztwa personalnego do wyboru na doradcę rekrutacyjnego. Do zadań doradcy rekrutacyjnego należy organizacja postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka Zarządu przy uwzględnieniu przepisów prawa oraz najwyższych standardów wynikających z profesjonalnego charakteru jego działalności, w tym w szczególności przygotowywanie, organizowanie i aktywne uczestnictwo w rozmowach kwalifikacyjnych z kandydatami na stanowisko członka Zarządu.

Tabela 59 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	26.10.2017 r.	26.01.2018 r. (zgodnie z art. 383 KSH)
		27.01.2018 r.	26.03.2018 r.
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Jarosław Klasa	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	01.04.2016 r.	31.07.2017 r.
Maciej Libiszewski	Prezes Zarządu	19.01.2016 r.	26.10.2017 r.
Arkadiusz Olewnik	Członek Zarządu ds. Finansowych	01.04.2016 r.	26.10.2017 r.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 31 lipca 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1685/VI/2017 odwołując Jarosława Klasę z pełnienia funkcji Członka Zarządu PKP CARGO S.A. ds. Operacyjnych.

W dniu 11 września 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę nr 1692/VI/2017 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

Postępowanie kwalifikacyjne przeprowadzono na podstawie § 14 ust. 6 Statutu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO Spółka Akcyjna.

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1698/VI/2017 powołując Witolda Bawora na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.

W dniu 26 października 2017 r. złożył rezygnację Maciej Libiszewski z pełnionej funkcji Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. i Arkadiusz Olewnik z pełnionej funkcji Członka Zarządu PKP CARGO S.A. ds. Finansowych.

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1699/VI/2017 delegując członka Rady Nadzorczej – Krzysztofa Mamińskiego do czasowego, tj. do dnia 26 stycznia 2018 r., wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

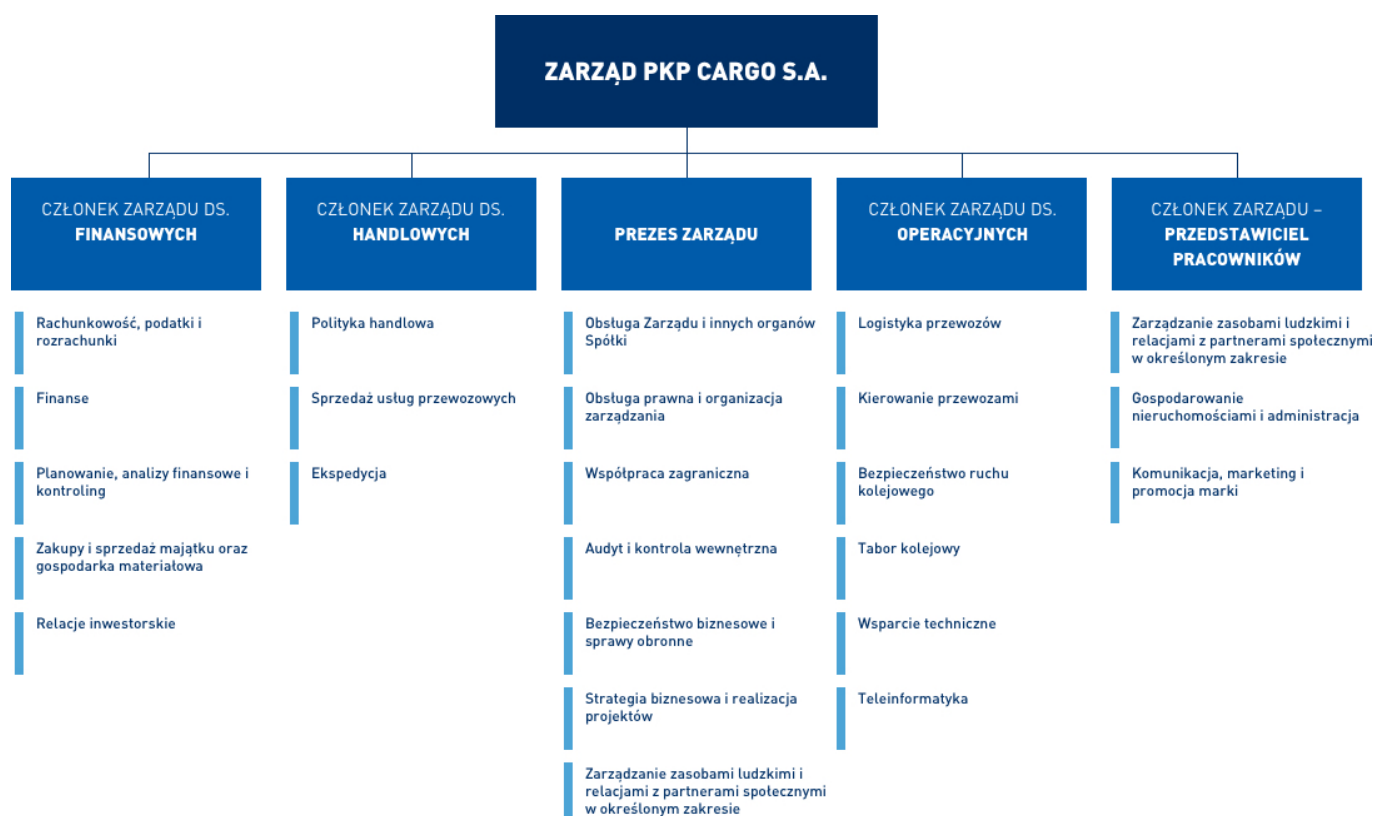
W dniu 05 grudnia 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę nr 1712/VI/2017 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.

Postępowanie kwalifikacyjne prowadzone jest na podstawie § 14 ust. 6 Statutu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO Spółka Akcyjna.

W dniu 25 stycznia 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1719/VI/2018 delegując członka Rady Nadzorczej – Krzysztofa Mamińskiego do czasowego, tj. od dnia 27 stycznia 2018 r. do dnia 26 marca 2018 r., wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu przedstawia się następująco:

Rysunek 34 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.12.2017 r.



Źródło: Opracowanie własne



Krzysztof Mamiński – p.o. Prezesa Zarządu

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

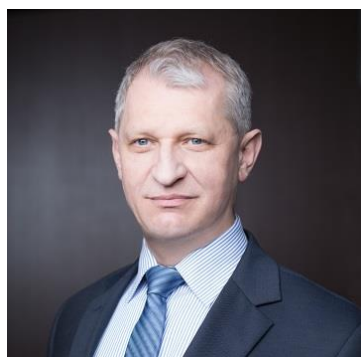
Pracę na kolei rozpoczął w 1980 r., w Ośrodku Informatyki CDOKP w Warszawie. Od 1990 r. był członkiem Komisji Krajowej "Solidarność", pełnił m.in. funkcję przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność" i przewodniczącego Sekretariatu Transportowców związku. W latach 1998-2002 zasiadał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



Grzegorz Fingas - Członek Zarządu ds. Handlowych

Pan Grzegorz Fingas jest menadżerem z wieloletnim doświadczeniem w budowaniu strategii handlowej oraz zarządzaniu zespołem sprzedaży, związanym z Grupą PKP CARGO od 2008 r.

Od maja 2008 r. pełnił funkcję Dyrektora Biura Handlowego PKP CARGO S.A., a w okresie 2010 – 2013 był Członkiem Zarządu PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie. Od momentu rozpoczęcia w 1988 r. swojej kariery zawodowej Pan Grzegorz Fingas pełnił m.in. następujące funkcje: Dyrektora Biura Marketingu BOT Górnictwo i Energetyka S.A. w Łodzi (lata 2005-2008) oraz kierownika wydziału w Urzędzie Statystycznym w Katowicach (lata 2002 – 2006). W 2003 r. Pan Grzegorz Fingas ukończył studia magisterskie na Wydziale Ekonomiczno-Filologicznym Wyższej Szkoły Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach, specjalność: Marketingowe Zarządzanie Firmą oraz w roku 2012 studia MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów. W latach 2010 – 2014 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej Zakładu Przewozu i Spedycji „Spedkoks” Sp.z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej.



Witold Bawor - Członek Zarządu ds. Operacyjnych

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

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



Zenon Kozendra - Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników

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

W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych, a od 2008 Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej. Zenon Kozendra był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO w latach 2001 – 2005, Członkiem Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach 2006 – 2008. Ponadto Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: - PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, - PKP CARGO WAGON Kraków – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, - PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, - PKP S.A. - jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016.

RADA NADZORCZA

Zgodnie z przyjętym tekstem jednolitym Statutu PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 1682/VI/2017 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 czerwca 2017 r.) Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczący i Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje WZA 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 KSH lub innych ustaw, należy m. in. wybór i zmiana podmiotu do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, wyrażenie 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 przez Zarząd spółki 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 wymagane jest zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich i obecność, co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają bezwzględną większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia, z wyłączeniem uchwał w sprawach wyboru Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszenia tych osób w czynnościach. Rada Nadzorcza odbywa swoje posiedzenia, co najmniej raz na dwa miesiące.

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

Polityka różnorodności

PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej. Co najmniej jeden z członków Rady Nadzorczej powoływany przez PKP S.A. spełnia warunki niezależności w rozumieniu art. 86 ust. 5 Ustawy z dnia 7 maja 2009 roku o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz. U. Nr 77, poz. 649 ze zmianami) oraz ma kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub rewizji finansowej.

Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawicieli pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz powoływania przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania został przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1530/V/2016 w dniu 30 marca 2016 r. Niedokonanie wyboru członków Rady Nadzorczej reprezentujących pracowników nie stanowi przeszkody dla powołania Rady Nadzorczej i skutecznego podejmowania przez nią uchwał.

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności Członka Rady Nadzorczej określone przez Komisję Europejską w Załączniku Nr II do Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 r. dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących Członkami Rady Nadzorczej spółek giełdowych i komisji rady (nadzorczej) (Dz. U. UE. L. 05.52.51) oraz dodatkowe wymogi wskazane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW, będących załącznikiem do Uchwały Nr 26/1413/2015 Rady Giełdy z dnia 13 października 2015 r.

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

Tabela 60 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	20.03.2017 r.	
	(delegowany do czasowego pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu)	26.10.2017 r.	26.03.2018 r.
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.*	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
Czesław Warsewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Mirosław Pawłowski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	06.03.2017 r.
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	18.12.2015 r.*	06.03.2017 r.
Jerzy Kleniewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	14.03.2017 r.
Andrzej Wach	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	11.05.2016 r.
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.04.2016 r.	11.05.2016 r.
	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	29.05.2017 r.
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	29.05.2017 r.
Marek Podskalny**	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	24.11.2017 r.

* z dniem 11 maja 2016 r. - odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia („ZWZ”) PKP CARGO S.A. - rozpoczęła się VI kadencja RN PKP CARGO S.A.

** W związku ze śmiercią Pana Marka Podskalnego, w dniu 24 listopada 2017 r. wygaś mandat Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Z uwagi na fakt, iż Pan Marek Podskalny był Członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wybranym z ramienia pracowników, Rada Nadzorcza podjęła działania celem uzupełnienia składu Rady Nadzorczej. Wszczęte w tym zakresie postępowanie Rada Nadzorcza Spółki planuje zakończyć w I połowie br.

Źródło: Opracowanie własne

Mirosław Antonowicz

Pan Mirosław Antonowicz jest doktorem nauk ekonomicznych w zakresie nauk o zarządzaniu, od wielu lat związany z branżą kolejową, w tym z Grupą PKP. Zasiadał m.in. w Zarządzie PKP CARGO. Był także członkiem rad nadzorczych kolejowych spółek. W latach 2006 – 2010 pełnił funkcję wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego ds. regulacji rynku. Jest pracownikiem naukowym Akademii Leona Koźmińskiego. Był członkiem prezydium oraz ekspertem Zespołu Logistyki i Procesów Transportowych Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk. Jest także absolwentem wielu studiów podyplomowych, w tym z zakresu Zarządzania Spółkami w Transporcie na Politechnice Warszawskiej oraz Podyplomowego Studium Europejskich Stosunków Finansowo-Ekonomiczno-Prawnych na SGH. Autor wielu publikacji i opracowań z dziedziny zarządzania, transportu i logistyki.

Krzysztof Czarnota - Członek Rady Nadzorczej

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

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

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

Zofia Dzik - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

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

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

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

Obecnie Prezes Zarządu założonej Fundacji Humanites – Sztuka Wychowania, której celem jest wsparcie transformacji społecznej w Polsce i jakościowy rozwój młodego pokolenia, mentor, autor modelu „Spójnego Przywództwa, ośmioetapowego programu rozwoju liderów budujących angażujące organizacje, dyrektor Akademii Przywództwa Liderów Oświaty, a także członek rad nadzorczych spółek prywatnych i publicznych m.in. BRW S.A., ERBUD S.A., Benefit Systems S.A., a w przeszłości m.in. PKO BP S.A., AmRest SE, PEP S.A.

Raimondo Eggink - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Raimondo Eggink od 2002 r. prowadzi samodzielnie działalność konsultingową i szkoleniową na rzecz podmiotów działającym na rynku finansowym. Jednocześnie zasiada w radach nadzorczych następujących spółek publicznych i prywatnych: Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (od 2009 r.), AmRest Holding SE (od 2010 r.), PERŁA – Browary Lubelskie S.A. (2004-2005 oraz od 2008 r.), Prime Car Management (od 2015 r.), PKP Cargo S.A. (od 2015 r.), Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów S.A. (od 2015 r.) i Suwary S.A.(od 2015 r.).

W przeszłości był członkiem rad nadzorczych: Stomil-Olsztyn S.A. (2002-2003), Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. (2002-2008), Wilbo S.A. (2003-2005), Mostostal Płock S.A. (2003-2006), Swarzędz Meble S.A. (2004-2005), PKN Orlen S.A. (2004-2008), KOFOLA S.A. (2004-2012, poprzednio HOOP S.A.), Zachodni Fundusz Inwestycyjny NFI S.A. (2006 r.), Firma Oponiarska Dębica S.A. (2008-2012), Netia S.A. (2006-2014) i Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. (2012-2015).

Wcześniej był członkiem zarządu, dyrektorem inwestycyjnym, prezesem zarządu i ostatnio likwidatorem ABN AMRO Asset Management (Polska) S.A., firmy zarządzającej aktywami polskich inwestorów instytucjonalnych oraz mających osób fizycznych, która zakończyła działalność w 2001 r. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1995 r. w warszawskim oddziale ING Banku N.V., gdzie odegrał znaczącą rolę w powstaniu pierwszej w Polsce firmy zarządzającej aktywami. W latach 1995-1997 pełnił funkcję Wiceprezesa Rady Maklerów i Doradców a w latach 2004-2013 funkcję członka zarządu polskiego stowarzyszenia CFA Society of Poland. Jest autorem licznych artykułów na temat rozwoju polskiego rynku kapitałowego a zwłaszcza ochrony akcjonariuszy mniejszościowych.

Raimondo Eggink jest absolwentem Uniwersytetu Jagiellońskiego na kierunku matematyki teoretycznej, gdzie w 2010 r. uzyskał stopień doktora. Posiada licencję doradcy inwestycyjnego oraz tytuł CFA.

Małgorzata Kryszkiewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pani Małgorzata Kryszkiewicz jest absolwentką Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Finanse i Bankowość. Karierę zawodową rozpoczęła w 1995 roku. W kolejnych latach pracowała na stanowiskach związanych z księgowością, rozliczeniami podatkowymi oraz zarządzaniem finansami. W latach 2002 – 2014 kierowała Biurem Rachunkowości oraz Biurem Finansów i Rachunkowości PKP S.A. Obecnie prowadzi kancelarię biegłego rewidenta, świadcząc usługi rewizji finansowej, doradcze i konsultingowe. Od 2009 roku posiada tytuł biegłego rewidenta.

Tadeusz Stachaczyński - Członek Rady Nadzorczej

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

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

Pan Tadeusz Stachaczyński od roku 2009 jest Przewodniczącym Rady Zakładowej Związku Zawodowego Maszynistów – PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki, a od roku 2013 jest Przewodniczącym Sektora Przewozów Towarowych ZZM.

Pan Tadeusz Stachaczyński był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o. w latach 2011 – 2013.

Władysław Szczepkowski - Członek Rady Nadzorczej

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

Czesław Warszewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pan Czesław Warszewicz z wykształcenia jest ekonomistą, ukończył studia w Szkole Głównej Handlowej na kierunku Zarządzanie i Marketing, następnie prowadził pracę naukowo-badawczą w Katedrze Zarządzania Strategicznego SGH na Podyplomowych Studiach Doktoranckich. Uczestnik pierwszej polskiej edycji programu AMP – Advanced Management Program, organizowanego przez IESE Business School w Barcelonie. Specjalista w zakresie transportu i zarządzania. Posiada również doświadczenie na rynku kapitałowym, które zdobywał w firmach consultingowych EVIP, CAL – przygotowanie prospektów emisyjnych – ZML „Kęty”, Cersanit, Hydrobudowa 7.

W latach 1993 – 1999 związany z sektorem prywatnym, w tym m.in. z: Company Assistance sp. z o.o., Raab Karcher Energieservice sp. z o.o., EVIP Internacional sp. z o.o. Od 1997 r. przez 9 lat związany z giełdową grupą kapitałową Provimi – Rolimpex S. A. W latach 2006 – 2009 Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Obecnie Prezes Zarządu spółki doradztwa strategicznego pod nazwą „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o., specjalizującej się w opracowywaniu planów transportowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Członek Rady Programowej Prawa i Sprawiedliwości odpowiedzialny za przygotowanie programu w zakresie transportu, w szczególności kolejowego.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu powinien mieć kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami.

Tabela 61 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	30.04.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Przewodniczący Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	31.05.2016 r.	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
		20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

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

Tabela 62 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	27.11.2017 r.	nadal
Mirosław Pawłowski	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r. *
		20.05.2016 r. – VI kadencji	06.03.2017 r.
Andrzej Wach	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r. *
		20.05.2016 r. – VI kadencji	29.05.2017 r.
Krzysztof Mamiński	Członek Komitetu	20.03.2017 r.	26.10.2017 r.
Czesław Warsewicz	Członek Komitetu	26.10.2017 r.	27.11.2017 r.

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 63 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warsewicz	Przewodniczący Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
Andrzej Wach	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	29.05.2017 r.

Źródło: Opracowanie własne

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

10.1 Oświadczenie Grupy PKP CARGO

Poniżej przedstawiamy **Oświadczenie Grupy PKP Cargo¹¹² na temat informacji niefinansowych za rok 2017** (dalej: Oświadczenie), stanowiące wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmujące informacje niefinansowe, dotyczące Grupy za okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

W Oświadczeniu zawarte zostały dane niefinansowe, które zostały opracowane w wyniku przeprowadzonego dialogu z interesariuszami Grupy oraz istotne dla jej samej, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

10.1.1 Opis modelu biznesowego

Grupa PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce i czołowym operatorem w Unii Europejskiej. Posiada największą flotę taboru kolejowego w kraju.

Działalność Grupy obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody Grupy z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 83 % całości przychodów z działalności operacyjnej Grupy. Grupa PKP CARGO oferuje usługi uzupełniające realizację przewozów kolejowych, takie jak kompleksowe usługi intermodalne, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe na terminalach, obsługę bocznic kolejowych oraz usługi naprawy i utrzymania taboru.

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Działalność przewozowa w 2017 r. realizowana była przez pięć podmiotów Grupy, tj. PKP CARGO S.A. (dalej: PKP CARGO), PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., Advanced World Transport a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s. Grupa PKP CARGO posiada uprawnienia do realizacji przewozów kolejowych oraz świadczy usługi przewozów kolejowych w następujących krajach: Polska, Niemcy, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Holandia, Litwa. Kluczowe grupy towarów obsługiwane przez przewoźników kolejowych Grupy PKP CARGO obejmują w szczególności: paliwa stałe, w tym węgiel kamienny, kruszywa i materiały budowlane, metale i rudy, produkty chemiczne, paliwa płynne, drewno i płody rolne oraz przewozy intermodalne. W uzupełnieniu kolejowych przewozów towarowych, Grupa oferuje usługi dodatkowe takie jak: usługi spedycyjne, usługi kompleksowej obsługi bocznic, usługi terminalowe i przeładunkowe, usługi logistyki intermodalnej, usługi naprawcze taboru oraz usługi rekultywacji.

Usługi spedycyjne obejmują kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu samochodowego, morskiego i śródlądowego z uwzględnieniem obsługi świadczonych na terminalach przeładunkowych oraz obsługę celną. Usługi spedycyjne realizowane są w szczególności przez spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT Čechofracht, a.s.

Usługi kompleksowej obsługi bocznic, obejmują w szczególności obsługę manewrową, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, załadunek i rozładunek oraz utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami świadczącymi wymienione usługi są PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Advanced World Transport a.s.

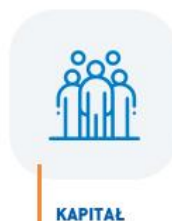
Usługi terminalowe świadczone są w oparciu o terminale konwencjonalne oraz intermodalne i obejmują w szczególności usługi przeładunku towarów, usługi składowania, magazynowania oraz konfekcjonowania. Terminale przeładunkowe Grupy zarządzane są przez PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. oraz Advanced World Transport a.s.

Usługi intermodalne obejmują kompleksową logistykę przewozów intermodalnych, tj. wszystkich elementów łańcucha logistycznego, w szczególności: obsługę transportu kolejowego, obsługę transportu drogowego, przeładunki oraz składowanie jednostek intermodalnych. Usługi intermodalne realizowane są w oparciu o sieć terminali intermodalnych Grupy zlokalizowanych w głównych ośrodkach przemysłowych oraz kluczowych kolejowych przejściach granicznych. Spółką wyspecjalizowaną w kompleksowej obsłudze transportu intermodalnego jest PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

¹¹² Dane zawarte w zestawieniach obejmują również spółki zależne PKP CARGO CONNECT i AWT

Model Biznesowy

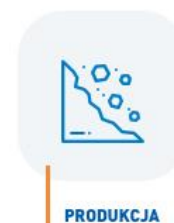
Zasoby



Kluczowi dostawcy



Klienci



Usługi naprawy i utrzymania taboru kolejowego realizowane są w oparciu o wyspecjalizowaną spółkę PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Dodatkowo, wybrane prace utrzymaniowe i naprawcze realizowane są również w strukturach PKP CARGO S.A. oraz przez Advanced World Transport a.s..

Usługi rekultywacji obejmują w szczególności gospodarowanie i rewitalizację terenów przemysłowych, w tym górniczych, prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów oraz usługi z zakresu budownictwa inżynierskiego. Działalność w obszarze rekultywacji realizowana jest przez spółki AWT Rekultivace a.s. oraz AWT Rekultivace PL sp. z o.o.

Do kluczowych klientów Grupy zaliczamy m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węgłokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych.

Usługi świadczone przez Grupę pozwalają na uczestnictwo w całym logistycznym łańcuchu wartości, włącznie ze spedycją, usługami bocznymi, przewozami towarowymi, usługami przeładunku i składowania i przy wykorzystaniu terminali Grupy. Powyższe usługi stanowią naturalną przewagę konkurencyjną w zakresie pozyskiwania i obsługi klientów.

Grupa PKP CARGO zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę działalności Grupy. Według stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku w Grupie było zatrudnionych ponad 23 tys. pracowników.

Działalność Grupy opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami, w szczególności umowy dostępu do infrastruktury kolejowej, dostawy energii trakcyjnej, dzierżawy nieruchomości, sprzedaży oleju napędowego oraz dotyczących napraw i modernizacji taboru kolejowego

10.1.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością Grupy PKP CARGO

Badanie klientów Grupy PKP CARGO przeprowadzone zostało w 2017 r. Było ono realizowane metodą CATI poprzez kontakt telefoniczny z Klientami znajdującymi się w bazie. Analizie poddano wyłącznie dane z ankiet wypełnionych do końca. Przed analizą dane zostały dokładnie sprawdzone pod kątem poprawności i spójności logicznej. Poziom istotności dla testów różnic wynosi 95%.

Główne wnioski z badań to m. in.:

1. Wśród badanych firm Grupa PKP CARGO jest najbardziej rozpoznawalnym przewoźnikiem. Dla 83% jest firmą, z którą zrealizowano największą wartość usług. Na badane firmy przypada 65% obsługiwanych przez Grupę PKP CARGO.
2. Grupa PKP CARGO jest wybierana głównie ze względu na dobrą cenę, korzystną ofertę, dostępność wagonów i dużą ilość taboru oraz zaufanie wynikające z wieloletniej współpracy. Dobra cena, korzystna oferta są jednak silniejszym motorem dla innych firm. Grupa PKP CARGO jest relatywnie najsilniejsza wobec konkurencji w kwestii dostępności oraz zaufania i wiarygodności.
3. Grupa PKP CARGO najczęściej jest spontanicznie kojarzona jako największy przewoźnik w Polsce. Relatywnie często jest też opisywana jako solidny i pewny przewoźnik, posiadający dużą ilość taboru z dobrą obsługą.
4. Cechami najbardziej charakterystycznymi dla Grupy PKP CARGO jest dysponowanie największym potencjałem taborowym, utrzymanie pozycji lidera rynku dla przewozów kolejowych oraz miano firmy godnej zaufania.
5. Z wyjątkiem DB Schenker oraz Freightliner PL, reszta firm nie posiada wyraźnego wizerunku. DB Schenker jest postrzegany jako zajmujący ważną pozycję w przewozach międzynarodowych, ceniony zagranicą oraz oferujący europejski standard usług. Freightliner jest postrzegany jako nowoczesny, posiadający najlepszą obsługę na europejskim poziomie.
6. Zdecydowana większość uczestników badania zgadza się, że Grupa PKP CARGO jest liderem rynku przewozów kolejowych oraz dysponuje największym potencjałem taborowym. Większość firm planuje korzystać w najbliższej przyszłości z usług Grupy PKP CARGO.
7. Ogólnie zadowolenie ze współpracy z Grupą PKP CARGO jest na umiarkowanym poziomie – co dziesiąta firma jest całkowicie zadowolona, a zadowolenie połowy firm plasuje się w TOP 3 BOXES wszystkich ocen (w 10-stopniowej skali). Firmy, które są ogólnie zadowolone ze współpracy z Grupą PKP CARGO wskazują jako powody satysfakcjonującej współpracy: dobrą obsługę, zaangażowanie i elastyczność oraz wysoką jakość usług. Najwięcej wskazań przypada na ogólne zadowolenie, co sugeruje na brak wyraźnych, wyróżniających przewag. W kontekście pojawienia się wyraźnego konkurenta może to być poważne zagrożenie. Obszarami, które są najczęściej wskazywane jako wymagające poprawy to pilnowanie terminów, poprawa przepływu informacji o stanie realizacji zamówienia, zwiększenie dostępności wagonów, uproszczenie procedur oraz zwiększenie elastyczności. Niemniej jednak, w stosunku do 2014 roku, kiedy to miało miejsce poprzednie badanie klientów, Grupa PKP CARGO odnotowała poprawę ocen szczególnie w zakresie jakości: realizacji usług, jakości obsługi reklamacji oraz jakości obsługi przez opiekunów handlowych. Generalnie osoby badane są najbardziej zadowolone z jakości obsługi oferowanej przez opiekunów handlowych, relatywnie wysoko oceniają także jakość obsługi oferowanej przez biura handlowe oraz opiekunów logistycznych. Najniższe zadowolenie generuje m.in. obszar jakości obsługi reklamacji.
8. W kontekście jakości realizowanych usług zdecydowanie najwyżżej oceniane jest bezpieczeństwo przesyłek i towarów, na drugim miejscu szerokość oferty wagonów. Z kolei wyraźnie najsłabszym punktem są stan techniczny wagonów oraz terminowość przewozów i podstawiania wagonów, a także czas przewozów.
9. W polityce cenowej Grupy PKP CARGO najwyżżej oceniana jest stabilność i przewidywalność cen oraz terminy płatności. Najniższe zadowolenie dotyczy elastyczności podejścia do cen, możliwości uzyskania kompleksowej oferty cenowej oraz system upustów i rabatów.

10. W kontekście jakości obsługi reklamacji zdecydowanie najwyżej oceniana jest kultura pracowników. Zdecydowanie najniżej oceniono elastyczność proponowanych rozwiązań, informowanie o stanie sprawy oraz czas zakończenia reklamacji.
11. Kultura osobista jest najmocniejszą stroną opiekunów handlowych. Ogólnie, opiekunowie handlowi zostali ocenieni bardzo wysoko niemal we wszystkich kategoriach. Najniżej oceniona została decyzyjność pracowników.
12. W obszarze jakości obsługi logistycznej zdecydowanie najwyżej jest oceniane bezpieczeństwo powierzonych przesyłek. Są także elementy, które uzyskały niskie wyniki: terminowość podstawienia wagonów, czas przewozów, zmiany w terminach, ale przede wszystkim stan techniczny wagonów.
13. Jako główny obszar do poprawy w sferze jakości realizowanych usług firmy badane zdecydowanie najczęściej wskazują na pilnowanie terminów zgodnie z umową. Dalej jest to przepływ informacji oraz zwiększenie ilości taboru.
14. Opiekunowie logistyczni, podobnie jak handlowi są bardzo wysoko oceniani za kulturę osobistą, a w przypadku pozostałych kategorii uzyskują także wysokie wskaźniki. Zostali ocenieni relatywnie najslabiej w kontekście dostarczania informacji na temat dostępnych rozwiązań oraz częstości kontaktów. W sferze obsługi logistycznej jako główny obszar do poprawy, najczęściej wskazano na pilnowanie terminów. Względnie często wymieniano również potrzebę zwiększenia taboru i dostępności wagonów oraz poprawy przepływu informacji.

Wskazywana jest potrzeba poprawy w 2 obszarach:

1. Potencjał taborowy i jego dostępność – poprawa stanu technicznego taboru, zwiększenie dostępności wagonów i lokomotyw, a co za tym idzie czasu obsługi (podstawienia i dowozu).
2. Jakość świadczenia usług oraz obsługa: głównie terminowość (dowóz oraz podstawienie zgodnie z terminem) informacja (status zamówienia, ale i dostępność i łatwość kontaktu, a także możliwość podejmowania decyzji przez osoby kontaktowe) szybkość podejmowania decyzji obsługi reklamacji.



OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO
Kluczowe wskaźniki środowiskowe


Tabela 64 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2017

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]	
	2017	2016
Trakcyjna	645 438	631 019
Nietrakcyjna	44 512	44 627

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 65 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2017

Energia elektryczna	Emisja ogółem [Mg]	
	2017	2016
Dwutlenek siarki	1 159	1 151
Dwutlenek azotu	3 418	3 172
Tlenek węgla	758	807
Dwutlenek węgla	527 792	518 347
Benzoalfapiren	0	0
Pyły i sadza	262	259
Suma węglowodorów	455	356
Hfc	0	0
Inne	35	16

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 66 Rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2017

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir zawierające substancje niebezpieczne	03 01 04*	0,100	0,050	0,000	0,100
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż wymienione w 03 01 04	03 01 05	1,370	3,920	6,607	1,370
Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemysławania i ciecie macierzyste	07 01 04*	0,060	0,520	0,007	0,060
Wapno pokarbidowe niezawierające substancji niebezpiecznych (inne niż wymienione w 07 01 08)	07 01 80	0,000	0,000	13,800	0,000
Odpady z usuwania farb i lakierów zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	08 01 17*	0,000	0,300	0,190	0,000
Odpadowy toner drukarski zawierający substancje niebezpieczne	08 03 17*	0,000	0,000	0,051	0,000
Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,193	0,003	0,193	0,193
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 100104)	10 01 01	364,674	195,308	318,846	364,674
Odpady z odtłuszczania zawierające substancje niebezpieczne	11 01 13*	0,195	0,000	0,000	0,195
Inne odpady zawierające substancje niebezpieczne	11 01 98*	0,000	0,000	0,105	0,000
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	133,430	115,800	204,139	133,430
Odpady spawalnicze	12 01 13	0,000	0,019	0,018	0,000
Zużyte materiały szlifierskie zawierające substancje niebezpieczne	12 01 20*	13,610	13,270	113,180	13,610
Inne niewymienione odpady	12 01 99	0,100	0,100	0,100	0,100
Mineralne oleje hydrauliczne	13 01 10	0,000	0,000	0,000	0,000
Mineralne oleje hydrauliczne	13 01 10*	2,200	4,450	0,000	2,200
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	27,379	8,050	32,308	27,379
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	28,216	24,820	32,948	28,216
Szlamy z odwadniania olejów w separatorach (szlamy z myjek)	13 05 02*	0,400	1,250	0,767	0,400
Olej z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06*	2,500	0,000	0,070	2,500
Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 08*	2,300	0,000	0,000	2,300
Olej opalowy i olej napędowy	13 07 01	0,000	0,450	0,000	0,000
Inne niewymienione odpady (smary)	13 08 99*	0,000	0,000	0,600	0,000
Inne rozpuszczalniki	14 06 03*	0,000	0,000	0,321	0,000
Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	0,194	0,895	0,194	0,194
Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	0,040	0,000	0,092	0,040
Opakowania z metali	15 01 04	0,003	2,403	0,000	0,003
Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10*	2,944	1,183	4,468	2,944
Opakowania z metali zawierające niebezpieczne porowate elementy wzmocnienia konstrukcyjnego (np. azbest), włącznie z pustymi pojemnikami ciśnieniowymi	15 01 11	0,000	0,020	0,000	0,000
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	24,136	13,037	14,750	24,136

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	3,776	1,643	2,614	3,776
Zużyte opony	16 01 03	13,824	5,639	13,422	13,824
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy	16 01 04*	81,040	0,000	0,000	81,040
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów	16 01 06	5 184,900	0,000	6 896,050	5 184,900
Zużyte filtry i oleje	16 01 07*	2,377	0,561	1,384	2,377
Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	0,000	0,000	1,729	0,000
Zbiorniki na gaz skroplony	16 01 16	0,034	0,034	0,140	0,034
Metale żelazne (złom)	16 01 17	3 194,594	4 244,658	5 521,862	3 194,594
Metale nieżelazne	16 01 18	16,758	15,840	140,251	16,758
Tworzywa sztuczne	16 01 19	1,816	0,575	1,270	1,816
Szkło	16 01 20	0,386	0,000	0,350	0,386
Niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160107 do 160111, 160113 i 160114	16 01 21*	1,160	1,455	5,646	1,160
Inne niewymienione elementy	16 01 22	4,892	2,368	2,314	4,892
Inne niewymienione odpady	16 01 99	117,711	127,887	34,248	117,711
Zużyte urządzenia zawierające freony hcfc, hfc	16 02 11*	0,085	0,000	0,163	0,085
Zużyte urządzenia zawierające wolny azbest	16 02 12*	0,000	0,493	0,000	0,000
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 do 160212	16 02 13*	0,863	2,470	1,628	0,863
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	4,043	10,336	8,121	4,043
Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń	16 02 15*	0,336	0,336	0,340	0,336
Elementy usunięte ze zużytych urządzeń (tonery)	16 02 16	3,489	0,550	2,957	3,489
Nieorganiczne odpady inne niż wymienione w 16 03 03, 16 03 80	16 03 04	1,010	1,043	0,269	1,010
Gazy w pojemnikach (w tym halony) zawierające substancje niebezpieczne	16 05 04*	0,116	0,048	0,002	0,116
Gazy w pojemnikach inne niż wymienione w 16 05 04	16 05 05	1,030	0,338	0,102	1,030
Chemikalia laboratoryjne i analityczne (np. odczynniki chemiczne) zawierające substancje niebezpieczne, w tym mieszaniny chemikaliów laboratoryjnych i analitycznych	16 05 06*	0,150	0,120	0,105	0,150
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	19,902	8,840	4,395	19,902
Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02*	4,760	4,713	4,309	4,760
Inne baterie i akumulatory	16 06 05	0,400	0,434	0,613	0,400
Magnetyczne i optyczne nośniki informacji	16 80 01	0,000	0,001	0,001	0,000
Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01*	0,000	0,612	0,000	0,000
Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	0,000	0,048	0,868	0,000
Drewno	17 02 01	10,860	7,590	6,145	10,860
Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,726	0,218	0,604	0,726

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	17 02 04*	8,000	8,000	12,150	8,000
Odpadowa papa	17 03 80	0,344	0,000	0,021	0,344
Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	0,060	0,000	0,375	0,060
Aluminium	17 04 02	4,819	0,430	2,349	4,819
Żelazo i stal	17 04 05	21,696	15,951	52,549	21,696
Kable inne niż wymienione w 170410	17 04 11	4,739	0,241	0,835	4,739
Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne1)	17 05 07*	5,000	0,000	0,000	5,000
Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażów inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	0,000	0,010	0,612	0,000
Szlamy z innego niż biologiczne oczyszczania ścieków przemysłowych inne niż wymienione w 19 08 13	19 08 14	0,000	0,000	10,000	0,000
Drewno	19 12 07	13,355	23,392	39,281	13,355
Odpady ciekłe i stężone uwodnione odpady ciekłe (np. koncentraty) z oczyszczania wód podziemnych zawierające substancje niebezpieczne	19 13 07*	0,066	0,000	0,000	0,066

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 67 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2017

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	8 627	13 024
Kotłownie	1 027	855
Procesy technologiczne	248	206
Samochody i maszyny	6 537	11 309
Lokomotywy	795	621
Parowozy	7	13
Inne	14	19
Ochronę wód, w tym:	5 588	5 900
Pobór wody	392	435
Odprowadzanie ścieków	112	296
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	4 980	4 978
Inne	105	192
Wycinkę drzew i krzewów	197	167
Ochronę powierzchni ziemi	0	108
Gospodarowanie odpadami	4 769	13 950
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	138 910	249 415

Źródło: Opracowanie własne

OBSZAR PRACOWNICZY

Kluczowe wskaźniki dotyczące zatrudnienia



WYKSZTAŁCENIE MĘŻCZYZN

WYŻSZE
1 502

ŚREDNIE
5 876

PODSTAWOWE
5 233



WYKSZTAŁCENIE Kobiet

WYŻSZE
1 039

ŚREDNIE
2 660

PODSTAWOWE
733



LICZBA PRACOWNIKÓW

KOBIETY
4 432

MĘŻCZYŻNI
12 611

NOWYCH PRACOWNIKÓW
502



SZKOLENIA, WARSZTATY I STAŻE

GODZIN SZKOLEŃ
53 888

GODZINY NA PRACOWNIKA
3

STAŻY
15

Tabela 68 Liczba pracowników w Grupie w osobach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [osoby] w tym:	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
Kobiety	5 418	5 391
Wykształcenie wyższe	1 416	1 397
Wykształcenie średnie	3 146	3 155
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	856	839
Mężczyźni	17 897	17 824
Wykształcenie wyższe	2 085	2 063
Wykształcenie średnie	8 555	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	7 257	7 254
Suma	23 315	23 215

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 69 Liczba pracowników w Grupie w etatach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [etaty] w tym:	2017	2016
Kobiety	5 398	5 431
Wykształcenie wyższe	1 386	1 397
Wykształcenie średnie	3 143	3 178
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	869	856
Mężczyźni	17 897	17 824
Wykształcenie wyższe	2 085	2 063
Wykształcenie średnie	8 555	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	7 257	7 254
Suma	23 295	23 255

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 70 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	31	10
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	6	4

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 71 Liczba nowych pracowników w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	1 597	641
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	1 563	616

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 72 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	101 152	103 159
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba], w tym:	102	71

Źródło: Opracowanie własne



OBSZAR SPOŁECZNY

W 2016 r. Jednostka dominująca przyjęła „Politykę społecznej odpowiedzialności biznesu”. Dokument ten jest kierunkowskazem odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych. Polityka CSR promuje ideę biznesu społecznie odpowiedzialnego zarówno wśród swoich pracowników, jak i na zewnątrz.

Pełna szacunku i profesjonalna postawa względem interesariuszy jest elementem procesu wzmocnienia pozycji Grupy PKP CARGO jako nowoczesnego i samodzielnego operatora logistycznego. Biznes społecznie odpowiedzialny w PKP CARGO oznacza koncepcję prowadzenia działalności, która wspiera tworzenie pozytywnych i trwałych relacji ze społeczeństwem i otoczeniem biznesowym oraz zrównoważone oddziaływanie na środowisko, przy jednoczesnym wspieraniu realizacji celów biznesowych.

Biznes społecznie odpowiedzialny (CSR) łączy odpowiedzialną postawę względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego, z profesjonalnym realizowaniem celów biznesowych.

Zarządzanie Biznesem Społecznie Odpowiedzialnym (CSR) dotyczy obszarów wyszczególnionych w normach tworzących wytyczne dla odpowiedzialnego biznesu i zrównoważonego rozwoju. Odwołując się do [Normy ISO 26000](#), są to następujące płaszczyzny:

- ◆ **ŁAD KORPORACYJNY**
- ◆ **PRAWA CZŁOWIEKA**
- ◆ **STOSUNKI PRACY**
- ◆ **OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO**
- ◆ **UCZCIWE PRAKTYKI RYNKOWE**
- ◆ **RELACJE Z KONSUMENTAMI**
- ◆ **ZAANGAŻOWANIE SPOŁECZNE**

Korzyści z działań CSR można dostrzec w następujących trzech obszarach:

- Organizacyjnym, m.in. podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej firmy oraz zwiększenie wydajności pracy i bezpieczeństwa przewozów;
- Relacjach z klientem, m.in. zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie lojalności klientów;
- Relacjach z pracownikami, m.in. budowanie pozytywnego wizerunku pracodawcy; zmniejszenie rotacji pracowników;

Podstawowe założenia do rozwoju zagadnień społecznej odpowiedzialności biznesu opierają się na dwóch filarach. Pierwszy z nich dotyczy identyfikacji i wykorzystania posiadanych zasobów oraz kontynuowania dobrych praktyk CSR, natomiast drugi to nowe inicjatywy CSR.

Działanie odpowiedzialne i zrównoważone to stałe poszukiwanie najlepszych rozwiązań biznesowych uwzględniających aspekty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, które mają na celu wytworzenie wartości zrównoważonej tj. takiej, która przynosi korzyść zarówno dla interesariuszy, jak i akcjonariuszy.

Zasoby wykorzystywane do prowadzenia biznesu w sposób odpowiedzialny oraz zrównoważone dobre praktyki, które jasno komunikują odpowiedzialną postawę względem interesariuszy, wdrożone procesy, zasady oraz przyjęte dokumenty, będą podlegać monitorowaniu. Ich opis będzie cyklicznie aktualizowany w raportach zawierających dane niefinansowe.

W roku 2017 w PKP CARGO S.A. realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów.

Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2017 na szczególną uwagę zasługują następujące trzy projekty:

1. „PSYCHOLOGICZNE WSPARCIE POWYPADKOWE dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych”.

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

Celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne czynnika ludzkiego.

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

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego obsługiwana jest przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp kluczowi pracownicy bezpośrednio wpływający na poziom ruchu kolejowego. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo i co ważne brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych.
- Spotkanie z psychologiem - podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia Psychologicznego w uzasadnionych przypadkach jest możliwość umówienia się na spotkanie w gabinecie psychologicznym.
- Szkolenia kaskadowe z obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych - obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego. Szkolenia dotyczące stresu zawodowego realizowane były w trakcie pouczeń okresowych w terminie lipiec – grudzień 2017. Szkolenia prowadzone są przez trenerów wewnętrznych, czyli pracowników przewidzianych do prowadzenia szkoleń pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz koordynatorów zespołów stałych komisji kolejowych. Uczestnicy bardzo wysoko ocenili szkolenie dla trenerów wewnętrznych. Uśredniona ocena to 4,7 w skali pięciostopniowej. 99% respondentów poleciłoby projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego innym osobom oraz zachęciłoby do skorzystania z tego typu inicjatyw.

Pozytywne informacje zwrotne i rekomendacje pracowników objętych projektem były ważnym głosem pomocnym w podtrzymaniu decyzji o długoterminowej realizacji projektu.

Poprzez realizację projektu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego PKP CARGO zwiększa bezpieczeństwo ruchu kolejowego. PKP CARGO otrzymało wyróżnienie UTK w II edycji Konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym.

Tabela 73 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	Liczba osób objętych szkoleniem w roku	
		2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej, Maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	18	14
Dyżurny ruchu	16	77	92
Nastawniczy	16	23	36
Kierownik pociągu	16	151	198
Rewident taboru	16	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 227	1 251
Manewrowy	16	706	752
Toromistrz	16	9	10
Zwrotniczy	16	68	59
Suma	160	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

2. PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

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

PKP CARGO jako największy towarowy przewoźnik kolejowy w Polsce i główny mecenas zabytków techniki kolejowej, od 14 lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 roku posiada status Instytucji Kultury.



PKP CARGO promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i z zagranicy,
- „Lato z Parowozami” – program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum oraz w parowozowniach: Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice.
- „Małopolskie Szlaki turystyczne” – cieszący się dużym zainteresowaniem produkt turystyczny realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Wykorzystuje zasoby kulturowe i przyrodnicze południowego regionu Małopolski oraz historyczne walory Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, której główną oś stanowi linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz wraz ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce. W 2017 r. z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu skorzystało blisko 11tys. podróżnych.
- Skansen w Chabówce - zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów kolejowych m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe i elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne i drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. Prowadzą one pociągi turystyczne po najbardziej malowniczych trasach Małopolski. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen skorzystało ok. 22 tys. osób, a sam Skansen odwiedziło ok. 30 tys. osób.

PKP CARGO współpracuje również z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki, wspierając je finansowo i technicznie.

PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu zorganizowała w Senacie RP ogólnopolską konferencję poświęconą ochronie zabytków kolejowych w Polsce oraz możliwościom ich adaptacji do nowych funkcji, postulując utworzenie Narodowego Muzeum Kolejnictwa. PKP CARGO aktywnie uczestniczyła w posiedzeniach senackiego zespołu ds. zabytków kolejnictwa, których celem było wypracowanie właściwych rozwiązań legislacyjnych służących rozwojowi kolei muzealnych i turystycznych.



Wieloletnia działalność PKP CARGO w obszarze dziedzictwa historycznego, a zwłaszcza realizacja wydarzeń z udziałem parowozów przynoszą znaczne korzyści wizerunkowe. W najbardziej spektakularnych wydarzeniach, jakimi są „Parowozjada”, „Lato z parowozami” czy program „Małopolskie Szlaki Turystyczne”, uczestniczyło łącznie ok. 19 tys. osób.

Z Chabówki wypożyczano czynny tabor muzealny do realizacji m.in. takich filmów, jak „Lista Schindlera”, „Skrawki”, „Przedwiośnie”, „Sława i Chwała”, „Przygody dzielnego wojaka Szwejka” czy „Katyń”, a z Parowozowni Wolsztyn - parowóz m. in. do filmu „Pianista”.

Innym wskaźnikiem obrazującym popularność Skansenu w Chabówce jest duża liczba odwiedzających, wynosząca około 30 tys. osób.



3. „BIEGAMY POMAGAMY”

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

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opierała się na dwóch filarach.

Jeden to sportowy, propagujący aktywność fizyczną, realizowany poprzez udział naszych zespołów w maratonach, także zagranicznych, a drugi to filar pomocowy. Pracownicy PKP CARGO biegając pomagali beneficjentom fundacji organizującej bieg.

Podobnie było także w 2017 roku, w którym projekt był zrealizowany wspólnie z Fundacją Poland Business Run. Jego celem była promocja zdrowego stylu życia wśród pracowników oraz pomoc osobom niepełnosprawnym – beneficjentom Fundacji Poland Business Run.

W projekcie wzięło udział około 80 pracowników z jednostek organizacyjnych usytuowanych w różnych częściach Polski, którzy wraz z członkami rodzin pobiegli w sześciu miastach: Warszawa, Poznań, Katowice, Wrocław, Kraków. Liczny zespół biegowy Grupy PKP CARGO stanowił część dużego przedsięwzięcia, w którym uczestniczyło ponad 20 tysięcy biegaczy.

Zaangażowanie pracowników oraz decyzja Zarządu o dodatkowym partnerskim zaangażowaniu w projekt biegowy przyczyniły się do zebrania kwoty ponad 1,6 mln zł. Zebrana kwota była przeznaczona na pomoc konkretnym beneficjentom fundacji, najczęściej osobom po amputacji kończyn.

PRAWA CZŁOWIEKA



W Grupie PKP CARGO w 2017 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej. Ponadto, w 2017 roku nie zanotowano w Grupie przypadków dyskryminacji, mobbingu czy molestowania seksualnego.

Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 74 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Ilość związków zawodowych w Grupie [szt.]	174	172
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	17 637	16 937
% uzwiązkowania	75,6%	73,0%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

Tabela 75 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	236	205
Wskaźnik wypadkowości [‰]	10,1	8,7

Źródło: Opracowanie własne

Grupa PKP CARGO dokłada wszelkich starań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do środowiska pracy, jak i przewożonych ładunków. Dzięki wykorzystaniu bezzałogowej floty dronów, wzrósł poziom bezpieczeństwa, znacząco ograniczona została kradzież przewożonych towarów (niemal o połowę).

Codzienne działania Grupy Operacyjnej, dzięki Bezzałogowym Statkom Powietrznym (dalej: BSP), powiększają zakres obserwacji w terenie, pozwalają na obserwację miejsc zagrożonych kradzieżami z poza ich terenu. Wykorzystanie BSP przy ujęciu sprawców kradzieży, poprzez możliwość obserwacji drogi ucieczki przestępców.

- Audyt bezpieczeństwa obszarów należących do PKP CARGO lub użytkowanych przez PKP CARGO na podstawie umowy z innymi spółkami Grupy. Analiza przetworzonych materiałów uzyskanych z wykorzystaniem BSP i ocena bezpieczeństwa z punktu widzenia infrastruktury zlokalizowanej w audytowanych obszarach;
- Oddziaływanie prewencyjne, prowadzone na terenie zakładów PKP CARGO
 - obloty mające na celu zaznaczenie częstej obecności BSP w miejscach zagrożonych zdarzeniami kradzieżowymi;
 - artykuły w prasie lokalnej i ogólnopolskiej skierowanych do segmentu odbiorców, wśród których znajdują się grupy przestępcze dokonujące kradzieży z pociągów PKP CARGO.
- Powiększanie floty BSP, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez PKP CARGO;

Wykorzystanie do monitorowania szlaków kolejowych BSP wyposażonych w kamerę RGB (umożliwiającą obserwację w dzień) lub kamerę termowizyjną (umożliwiającą obserwację w nocy).

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



PKP CARGO S.A., spółka z Grupy PKP CARGO, zawarła w 2017 r. umowę, która gwarantowała utrzymanie anonimowych kanałów informacyjnych dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zaliczamy: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną. Przeprowadzono szereg szkoleń oraz przygotowano wybranych pracowników PKP CARGO S.A. do roli Liderów Wartości i Rzecznika Etyki.

W dalszej kolejności planowane jest wdrożenie kodeksu etyki w pełnym zakresie w PKP CARGO S.A. oraz w spółkach Grupy, jak i rozwój działalności Sygnalistów.

10.1.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

Dla Grupy PKP CARGO jako przewoźnika kolejowego celem, w związku z wykonywaną działalnością jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Dzięki wdrożonemu Systemowi Zarządzania Bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem z dnia 17 marca 2007r., w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, gwarantujemy nie tylko wysoką jakość świadczonych usług i wysoko wykwalifikowaną kadrę, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem to gwarancja bezpiecznego funkcjonowania dziś i w przyszłości z korzyścią dla Grupy, jej klientów oraz uczestników systemu kolejowego.

Na każdym pracowniku bez względu na rodzaj, charakter i miejsce pracy ciąży obowiązek pełnej znajomości i zrozumienia priorytetów bezpieczeństwa.

Poprzez wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem pragniemy zapewnić:

- najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług bez rezygnacji z jakości,
- bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców),
- współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa,
- zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa,
- bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom;
- przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego,
- zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym,
- stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie,
- stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Opracowana w Grupie PKP CARGO Polityka Bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu SMS (System Zarządzania Bezpieczeństwem), jak również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje Grupa. Przyczynia się to do zaangażowania organizacji w tworzenie oraz doskonalenie etyki pracy, ponad to daje pracownikom wyraźne wytyczne ukierunkowane na działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa.

System SMS funkcjonuje w oparciu o krajowe i unijne akty prawne odnoszące się do bezpieczeństwa systemu kolejowego i jest wymogiem, bez spełnienia którego przedsiębiorstwo kolejowe nie może prowadzić działalności. System SMS oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania przez Spółkę działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na System SMS składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo procesu przewozowego.

Potwierdzeniem wdrożenia i funkcjonowania Systemu SMS jest Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez Urząd Transportu Kolejowego. Na tej podstawie po spełnieniu pozostałych wymagań Spółka może również prowadzić samodzielną działalność przewozową w 7 krajach UE: Czechach, Słowacji, Niemczech, Holandii, Austrii, Węgrzech, Litwie.

System SMS ma także zapewnić nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka związanymi z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - MMS (Maintenance Management System) oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada. Na System MMS

składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na procesy stosowane w utrzymaniu wagonów towarowych.

System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego.

System MMS został wdrożony w PKP CARGO w 2013 roku. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami. (pod tym względem jest to system podobny do Systemu SMS).

W oparciu o zatwierdzony System MMS, PKP CARGO otrzymała w 2013 roku Certyfikat Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (Certyfikat ECM) potwierdzający jego akceptację na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz właściwymi przepisami krajowymi (niniejsze rozporządzenie określa wymagania wobec Systemu MMS i jego podstawowe elementy).

Warunkiem zachowania certyfikatu jest pełne wdrożenie zasad i warunków utrzymania wagonów towarowych zawartych zarówno w prawie krajowym, jak i UE.

Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Bez Systemu MMS i Certyfikatu ECM Spółka nie mogłaby wykonywać działalności w tym zakresie, a utrzymanie wagonów towarowych musiałoby być zlecone podmiotowi zewnętrznemu (PKP CARGO posiada w/w certyfikat).

Certyfikat ECM ważny jest na okres do 5 lat, po którym to okresie podlega odnowieniu. Ważność obecnie obowiązującego certyfikatu mija w maju 2021 roku.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień społecznych

W związku z dążeniem do utrzymania przez Spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO najwyższych standardów ładu korporacyjnego, a także zapewnieniem spójności zasad finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu, wprowadzono do stosowania [REGULAMIN FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘĆ SPOŁECZNYCH W FORMIE DAROWIZNY I SPONSORINGU W SPÓŁKACH ZALEŻNYCH WCHODZĄCYCH W SKŁAD GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO](#). Przedmiotowa regulacja ma na celu ujednolicenie trybu postępowania przy rozpatrywaniu próśb o darowiznę i ofert o podjęcie działań sponsoringowych w Grupie PKP CARGO oraz usprawni przepływ informacji w tym obszarze. Regulamin określa główne obszary aktywności sponsoringowej oraz sfery wsparcia charytatywnego m.in. wspieranie innowacyjności w rozwoju branży TSL, współpracę z uczelniami, a także działania w dziedzinie kultury, bezpieczeństwa czy sportu. Regulamin określa procedury wewnętrzne, związane z prośbami o przyznanie darowizny bądź odpowiedzi na oferty sponsoringowe.

PKP CARGO S.A.

Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wypływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce.

O znaczeniu i roli związków zawodowych w PKP CARGO S.A. decydują przede wszystkim:

- uprawnienia wynikające z regulacji zarówno powszechnych, jak i wewnętrznych,
- udział w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie swoich przedstawicieli do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (powyżej 85%).

Zakres współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce w szczególności obejmuje:

- monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- opiniowanie wielkości zatrudnienia,

- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad SIP,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,
- udział w procedurze wymierzania kar porządkowych.

W PKP CARGO, będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny odbywa się na dwóch płaszczyznach:

- na szczeblu zakładowym – pomiędzy dyrektorem zakładu Spółki a zakładowymi i międzyzakładowymi organizacjami związkowymi,
- na szczeblu Spółki – pomiędzy Zarządem a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi oraz organizacjami szczebla zakładowego będącymi stroną ZUZP.

Podstawową formę dialogu stanowią cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień, odbywające się, co do zasady, na szczeblu zakładu raz w miesiącu, a na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Zarząd wspiera rozwój dialogu opartego na zasadach przestrzegania prawa, równości stron, wzajemnego zaufania i szukania kompromisu. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągnięcia wyznaczonych celów.

Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy w warunkach spokoju społecznego. Przykładem działań na rzecz doskonalenia dialogu społecznego były przeprowadzone w 2017 roku, z inicjatywy strony pracodawcy, wspólnie z przedstawicielami innych spółek sektora kolejowego, Warsztaty Partnerskiego Dialogu, które przyczyniły się do zwiększenia świadomości uczestników w budowaniu kultury dialogu i współuczestniczącego przywództwa w realizacji procesów biznesowych.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Realizując zalecenia PKP CARGO S.A. od września 2017 r., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. pracuje nad przyjęciem i wdrożeniem „Polityki biznesu społecznie odpowiedzialnego (CSR) w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”. Zakończenie prac zaplanowane jest na koniec pierwszego kwartału 2018 r. Mimo iż procedury CSR nie są ujęte w żadnym z systemów zarządzania Spółka już teraz działa prospołecznie na terenach swojej działalności, wspierając np. Fundację Stróże, Kolejowy Klub Honorowych Dawców Krwi oraz Fundację „Pomoc Transportowcom”. Sponsuruje także młodzieżowe kluby sportowe na terenie swojej działalności (Wola, Zabrze, Miedźna) i patronuje Studenckiej Sesji Naukowej Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., dążąc do świadczenia jak najwyższej jakości usług, opiera swoją działalność na obowiązującym prawie i nieustannie doskonalonych systemach zarządzania.

W Spółce obowiązuje siedem certyfikowanych systemów zarządzania:

- Zintegrowany System Zarządzania, obejmujący: System Zarządzania Jakością, System Zarządzania Środowiskowego, System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy, System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji,
- System Zarządzania Energią,
- System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS),
- System Zarządzania Utrzymaniem (MMS).

Oprócz systemów zarządzania w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. obowiązują regulaminy (w tym Regulamin Pracy i Regulamin Organizacyjny), do których przestrzegania zobowiązani są wszyscy pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. W skład systemów zarządzania i poszczególnych regulaminów wchodzi szereg zagadnień i procedur odnoszących się do tematyki społecznej, pracowniczej, środowiska naturalnego, poszanowania praw człowieka i przeciwdziałania korupcji.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje szereg inicjatyw, których skutki można zaobserwować zarówno w obszarze społecznym, jak i pracowniczym. Należą do nich:

Program „Poleć Pracownika” - to program rekomendowania nowych osób na stanowiska pracy w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Skierowany jest do obecnych pracowników i polega na poleceniu ofert pracy w Spółce osobom z ich otoczenia, posiadającym odpowiednie kwalifikacje. W Programie mogą wziąć udział wszyscy pracownicy Spółki z wyjątkiem tych, którzy

rekrutacją zajmują się w ramach obowiązków służbowych. Na polecenie osoby, która zostanie zatrudniona i przepracuje na umowie o pracy co najmniej 3 miesiące, rekrutującemu ją pracownikowi przysługuje nagroda finansowa. Kolejną nagrodę otrzyma ten pracownik, gdy jego protegowany, przepracuje w Spółce rok. Stanowiska, na które przeprowadzana jest rekrutacja oraz wysokość nagród są ustalone w regulaminie Programu. Z końcem grudnia 2017 r. program „Poleć Pracownika” działał tylko niecałe dwa miesiące, więc zbyt wcześnie jest ocenić czy i jakie miał skutki dla poziomu rekomendowania pracy w Spółce przez jej pracowników. PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. liczy jednak, że w kolejnych latach program ten nie tylko będzie oddziaływać pozytywnie na kształt zatrudnienia na stanowiskach, na których jest na to największe zapotrzebowanie, lecz również wpłynie pozytywnie na wizerunek Spółki w oczach pracowników, wzmocni jej związek ze społecznością lokalną na terenach funkcjonowania oraz zbuduje jej obraz jako jednostki społecznie odpowiedzialnej.

Na granicy polityk z obszaru społecznego i pracowniczego leży również rozpoczęta w 2011 r. współpraca Spółki z Powiatowymi Urzędami Pracy. Można mówić o trzech formach tej współpracy. Pierwsza – to szkolenie pracowników na podstawie umów trójstronnych podpisywanych pomiędzy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. (PKPCS), Powiatowym Urzędem Pracy (PUP) i Ośrodkiem Szkoleniowym. Druga – to pozyskiwanie pracowników na tzw. prace interwencyjne. Skierowani przez PUP do PKPCS bezrobotni, podejmują w Spółce pracę i szkolą się na stanowiska kolejowe, a PUP refunduje PKPCS część kosztów ich zatrudnienia. Trzecia – to zamieszczanie klasycznych ogłoszeń o pracę w urzędach pracy właściwych terytorialnie dla lokalizacji bocznic, na które poszukiwani są w danej chwili pracownicy. Spółka nie prowadzi jednak statystyk w zakresie ilości osób zatrudnianych na skutek takich działań. Współpraca PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z urzędami pracy jest proporcjonalna do aktualnego zapotrzebowania Spółki na nowych pracowników i skutkuje nie tylko korzyściami dla Spółki, czyli nowymi angażami na stanowiska, na które jest takie zapotrzebowanie, lecz również wpływa na aktywizację bezrobotnych i działa na rzecz obniżenia poziomu bezrobocia na terenach swojej działalności.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. przyjęło w 2017 roku regulamin darowizn i wsparć, który jest tożsamy z zasadami udzielania wsparć i pomocy organizacjom społecznym obowiązującymi w PKP CARGO S.A. Spółka przekazuje darowizny na rzecz organizacji społecznych oraz uczestniczy w akcjach sponsoringowych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o.

W 2017 r. kontynuowane były prace związane z pomocą dla pracujących rodziców. Udostępniono poradnik „Rodzic w pracy” poruszający tematykę uprawnień rodzicielskich.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. zapewnia pracownikom świadczenia socjalne obejmujące dofinansowanie do wypoczynku, dofinansowanie pobytu emeryta lub rencisty w placówkach leczniczo - senataryjnych i rehabilitacyjnych, dofinansowanie wypoczynku dzieci i młodzieży w formie zorganizowanej. Istnieje również możliwość dofinansowania pomocy szkolnej, finansowanie pomocy rzeczowej. Pracownicy mają również możliwość otrzymania pomocy w formie zapomogi losowej i bytowej oraz pożyczki na cele mieszkaniowe.

AWT

Podejście Grupy AWT do kwestii społecznych wyjaśnione zostało w zasadach spółki zwanych „Kodeksem odpowiedzialności społecznej”. Dokument ten porusza następujące kwestie:

- ład korporacyjny,
- środowisko naturalne,
- zużycie energii i wody,
- odpady, prewencja,
- zrównoważony rozwój,
- sposoby traktowania ludzi,
- współpraca ze szkołami,
- bezpieczeństwo i higiena pracy,
- wsparcie i pomoc,
- wsparcie działalności nienastawionej na zysk,
- komunikacja
- relacje zewnętrzne

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

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

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

W rezultacie stosowania takiej polityki władze Spółki mają dobre relacje z pracownikami oraz działającymi w Spółce związkami zawodowymi.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

PKP CARGO S.A.

Nabór pracowników

W 2017 r. PKP CARGO S.A. realizowało, podobnie jak w 2016 roku, wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Poza prowadzeniem standardowych działań rekrutacyjnych mających na celu pozyskanie ekspertów i specjalistów z wiedzą teoretyczną popartą doświadczeniem zintensyfikowało działania mające na celu pozyskanie kandydatów bez doświadczenia lub z relatywnie krótką historią zatrudnienia.

W 2017 roku uruchomiono 633 rekrutacje z czego ponad 10% to rekrutacje wewnętrzne. Udział rekrutacji zakończonych zatrudnieniem do rekrutacji ogółem wynosi ponad 72%.

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- liczbę rekrutacji wewnętrznych – 67,
- liczbę rekrutacji zewnętrznych – 566.

PKP CARGO skupiając swoje procesy rekrutacyjne wokół osób z niewielkim stażem pracy, dało możliwość realnego rozwoju kompetencji i zbudowania ścieżki kariery poprzez zdobywanie pierwszych doświadczeń zawodowych oraz kształtowania postaw i zachowań zgodnych z oczekiwaniami, które PKP CARGO S.A. stawia przed pracownikami.

W 2017 roku w ramach prowadzonych działań promujących zatrudnienie w Spółce, PKP CARGO S.A. uczestniczyło w Dniu Kariery organizowanym podczas Międzynarodowych Targów TRAKO. Jest to powrót do promocji pracodawcy w środowisku szkolnym i akademickim. Działania te będą kontynuowane.

Program adaptacyjny

W 2017 r. kontynuowane były prace związane ze stworzeniem przyjaznych i optymalnych warunków każdemu nowemu pracownikowi naszej firmy.

Programy adaptacyjne dla nowych pracowników dostosowane są do specyfiki pracy odmienne w Centrali i Zakładach Spółki.

W Centrali realizowany jest program adaptacyjny „CARGO WITA”, który ma na celu organizację procesu zatrudniania i adaptacji nowego pracownika. Dzięki niemu nowozatrudnieni pracownicy poznają organizację, jej strategię, misję i wizję, strukturę oraz zasady działania.

Oprócz szkolenia adaptacyjnego i listu powitalnego, nowi pracownicy zapraszani są na szkolenie ukierunkowane na zasady postępowania. Pracownicy w ramach programu realizowali również szkolenie e-learningowe nt. „Ochrona środowiska”.

W 2017 roku program adaptacyjny „CARGO WITA” został rozszerzony o wsparcie dla pracowników. Utworzona strona intranetowa dedykowana w szczególności nowym pracownikom zawiera wszystkie niezbędne kontakty do kompetentnych osób z różnych obszarów.

W Zakładach realizowane są programy przygotowania zawodowego oparte na kwalifikacjach wymaganych od kandydatów. Dla tej grupy nowych pracowników opracowywany jest program przygotowania zawodowego obejmujący szkolenie praktyczne i teoretyczne. Powyższe szkolenia kończą się egzaminem praktycznym oraz teoretycznym. W celu systematycznego podnoszenia wiedzy zawodowej prowadzone są również szkolenia okresowe i doraźne.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, właściwych dla realizacji celów biznesowych.

W 2017 r. kontynuowano działania mające na celu rozwój zawodowy pracowników poprzez umożliwienie uczestnictwa w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych, osadzonych w obszarze funkcjonowania spółek kolejowych. Ponadto kadra kierownicza uczestniczyła w zajęciach w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Ta forma wsparcia pracowników w rozwijaniu ich kompetencji cieszy się dużym uznaniem i zainteresowaniem wśród pracowników, dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować współpracę z ZPK w tym zakresie.

Dodatkowo, widząc duże zainteresowanie pracowników oraz potrzebę organizacyjną, w 2017 roku uruchomiono kurs nauki języków obcych w formie zajęć indywidualnych oraz grupowych. W ramach kursu uczestnicy odbywali zajęcia z lektorem oraz otrzymali dostęp do dedykowanej platformy e-learningowej, dzięki której pracownicy mogli utrwalić pozyskane umiejętności. Kurs ten w 2017r. realizowany był w formie pilotażu, który po zakończeniu został pozytywnie oceniony. Dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować działania rozwojowe polegające na nauce języków obcych rozszerzając kurs o kolejne grupy. W latach poprzednich wsparcie nauki języków obcych polegało na dofinansowaniu kosztów kursu, które ponosili pracownicy, zgodnie ze złożonymi Pracodawcy do rozpatrzenia wnioskami indywidualnymi.

W 2017 r. dbając o zapewnienie bezpiecznych warunków pracy, przeprowadzono szkolenia w zakresie BHP i pierwszej pomocy przedlekarskiej.

Kontynuowano także dzielenie się wiedzą w formie szkoleń e-learningowych, opracowywanych w całości przez pracowników Spółki.

Pracownicy Spółki uczestniczyli w szkoleniach specjalistycznych, zgodnie ze zgłaszanym potrzebami. W 2017 roku łączna liczba godzin szkoleniowych wyniosła 53 888 godzin. Zrealizowano 6 736 osoboszkoleń, tj. średnia liczba godzin na pracownika wyniosła ponad 3 godziny, w tym:

- 142 – liczba osoboszkoleń na stanowisku kierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła ponad 2 godziny),
- 6 594 – liczba osoboszkoleń na stanowisku niekierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,91 godz.), w tym 6 173 na stanowiskach robotniczych (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,73 godz.),
- 848 – liczba osoboszkoleń kobiet (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 1,53 godz.),
- 5 888 – liczba osoboszkoleń mężczyzn (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,74 godz.),

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy / całkowita liczba pracowników,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowisku niekierowniczym – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach nie kierowniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach niekierowniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowiskach robotniczych – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na kobietę – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyły kobiety / całkowita liczba kobiet,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na mężczyznę – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli mężczyźni/całkowita liczba mężczyzn,
- czas jednego szkolenia 8 godzin,
- liczbę pracowników na stanowiskach kierowniczych – 560,
- liczbę pracowników na stanowiskach niekierowniczych – 16 483, w tym robotniczych – 13 238,
- liczbę kobiet – 4 432,
- liczbę mężczyzn – 12 611.

Dodatkowo PKP CARGO S.A. umożliwiło uzupełnienie wykształcenia pracownikom, partycypując w kosztach związanych z opłatą za naukę, z czego:

- 81% dotyczyło studiów wyższych, 19% studiów podyplomowych
- 90% pracowników korzystających z dofinansowania to pracownicy zatrudnieni na stanowiskach nie kierowniczych, w tym 19% to stanowiska robotnicze
- 54% pracowników korzystających z dofinansowania to mężczyźni, 46% kobiety.

Roczny system ocen pracowniczych

W Centrali PKP CARGO S.A. obowiązuje roczny system ocen pracowniczych, który ma na celu wspieranie procesów biznesowych poprzez kształtowanie optymalnych kompetencji personelu pozwalających na dostosowanie się do zmieniającej się sytuacji gospodarczej.

System ocen opiera się na dokładnie zdefiniowanych kompetencjach o kluczowym znaczeniu dla całej firmy, którymi powinien się charakteryzować pracownik. Ocena tych kompetencji, a w konsekwencji pozyskanie przez uczestników wiedzy na temat swoich mocnych i słabych stron, zbudowanie planów rozwojowych uwzględniających oczekiwania pracowników i firmy, były podstawą systemu ocen.

W 2018 roku PKP CARGO S.A. planuje aktualizację systemu ocen. Nowy system skoncentruje się na budowaniu i kształtowaniu optymalnych kompetencji a wyniki oceny będą podstawą planowania rozwoju pracowników, szkoleń i innych decyzji kadrowych.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i ZUZP. Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki w oparciu o zakładowe regulaminy gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin.

Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych, kierując się kryteriami ustawowymi, tj. sytuacją życiową, rodzinną i materialną osób uprawnionych do korzystania z funduszu.

Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów, zawodów sportowych, imprez kulturalno-oświatowych, pobytu dziecka w żłobku, klubie dziecięcym lub przedszkolu, a także kart sportowych, dzięki którym pracownicy mogą korzystać z różnych zajęć sportowo-rekreacyjnych. Udzielana jest również pomoc w formie zapomóg bytowych i losowych, którą mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z pożyczek na cele mieszkaniowe.

W roku 2017 dokonano odpisu na ZFŚS w Spółce dla 42 468 uprawnionych, w tym 17 223 pracowników oraz 25 245 emerytów i rencistów, a realizacja świadczeń kształtowała się w podobnych proporcjach jak w roku poprzednim.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2017 r. wykupiono łącznie 28 507 ww. uprawnień, w tym:

- dla pracowników – 13 429 (78%),
- dla członków rodzin pracowników – 2 283,
- dla emerytów i rencistów kolejowych – 12 795.

Kilkaset osób rocznie (322 wnioski w 2016 r., 265 wniosków w 2017 r.) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o.

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

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

Działania skierowane w kierunku wzmacniania kompetencji pracowniczych określają „Zasady przeprowadzania pracowniczych ocen okresowych”. Celem tych zasad jest również dostarczenie pracownikowi informacji o ocenie jego efektywności pracy z punktu widzenia aktualnych potrzeb i wymagań Spółki oraz jego udziału w realizacji strategii, wyznaczenie obszarów do dalszego rozwoju oraz celów na najbliższy okres oceny, planowanie rozwoju zawodowego i szkoleń pracowników oraz tworzenia planów sukcesji (kadry rezerwowej) oraz grup trendów wewnętrznych.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. od początku swojej działalności prowadzi bardzo transparentną politykę w zakresie spraw pracowniczych.

Spółka dba, by pracownicy byli traktowani zgodnie z obowiązującym prawem, na co dowodem są pozytywne wyniki kontroli prowadzonych przez Państwową Inspekcję Pracy, Urząd Transportu Kolejowego i Zakład Ubezpieczeń Społecznych.

Oprócz przestrzegania szczegółowych zapisów Kodeksu Pracy, Kodeksu Cywilnego i zasad BHP Spółka, po konsultacjach z PKP CARGO S.A., wdraża również własne polityki i regulaminy, bazujące na tych obowiązujących w Grupie Kapitałowej. Są one znane wszystkim pracownikom PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. i muszą się z nimi zapoznać wszyscy przyjmowani do pracy. Do takich dokumentów należą:

- Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Procedury Zintegrowanego Systemu Zarządzania dotyczące zarządzania zasobami ludzkimi (np. dot. zatrudniania i szkolenia pracowników, kwestii doskonalenia zawodowego), bezpieczeństwa danych osobowych i BHP (np. procedury badania wypadków przy pracy, nadzorowania zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz chorób zawodowych, identyfikacji zagrożeń na stanowiskach pracy),
- Regulamin Organizacyjny PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulamin wynagradzania pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulamin premiowania pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- Regulamin Bezpieczeństwa i Higieny Pracy dla pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- Polityka bezpieczeństwa danych osobowych
- Regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulaminy pracy poszczególnych jednostek organizacyjnych.

Szczególnie ważną rolę, w odniesieniu do zagadnień pracowniczych, spełnia Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Określa on organizację i porządek pracy w Spółce jako Pracodawcy oraz związane z tym prawa i obowiązki Pracodawcy i Pracowników (bez względu na zajmowane przez nich stanowisko oraz podstawę nawiązania stosunku pracy). Regulamin ujmuje również zasady współżycia społecznego w Spółce. W sprawach nie uregulowanych ww. regulaminem mają zastosowanie obowiązujące przepisy prawa, a w szczególności Kodeks Pracy i przepisy wykonawcze wydane na jego podstawie. Regulamin Pracy szczegółowo opisuje obowiązki Pracodawcy i Pracowników, traktuje również o karach porządkowych za naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych oraz nagrodach i wyróżnieniach za wzorowe ich wypełnianie. Szeroko ujmuje tematykę czasu pracy, urlopów i zwolnień, ochronę pracy kobiet i młodocianych, a także kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej. O zmianach w regulaminach są informowani pracownicy przez swoich zwierzchników służbowych, a wszystkie obowiązujące dokumenty są dostępne do wglądu i publikowane w firmowym Intranecie.

Oprócz kwestii związanych z regulaminami pracy, transparentnością wynagrodzenia, szkoleń, doskonalenia zawodowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje również szereg dodatkowych inicjatyw, by być postrzeganą przez swoich pracowników jako przyjazne i otwarte miejsce pracy. Spółka działa na rzecz rozwijania pasji sportowych pracowników. Poprzez zorganizowanie wyjazdu szkoleniowego, zakup strojów sportowych i dofinansowanie startu

w branżowych zawodach wspiera zakładową drużynę narciarską, która od lat zajmuje wysokie miejsca w Otwartych Mistrzostwach Polski Kolarzy w Narciarstwie Alpejskim. Narciarze PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. zdobywają puchary zarówno w kategorii indywidualnej, jak i drużynowej oraz rodzinnej. W 2016 roku reprezentacja Spółki zdobyła trzy złote, dwie srebrne i dwie brązowe statuetki oraz 2. miejsce w kategorii drużynowej. W 2017 roku drużyna, wróciła z mistrzostw z dwoma złotymi, dwoma srebrnymi i dwoma brązowymi medalami, a wysoko punktowane miejsca w wielu kategoriach pozwoliły reprezentacji zająć 1. miejsce w kategorii drużynowej. Organizatorem Otwartych Mistrzostw Polski Kolarzy w Narciarstwie Alpejskim jest Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz”, organizacja działająca na rzecz pracowników i rodzin pracowników spółek zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych oraz rencistów i emerytów kolejowych, której celem jest promowanie, kultury fizycznej, sportu, turystyki oraz innych form czynnego wypoczynku i działalności kulturalnej m.in. poprzez organizowanie lub współorganizowanie wydarzeń sportowych. Oprócz wsparcia dla drużyny narciarskiej Spółka zakupiła również sprzęt sportowy dla pracownika, który w barwach klubu Silesia Skating osiąga sukcesy w dziedzinie wrotkarstwa szybkiego na długich dystansach.

Celem Spółki jest posiadanie wykwalifikowanej kadry, więc dofinansowuje doszkalanie pracowników, którzy chcą się doskonalić zawodowo i poszerzać swoje kwalifikacje, organizuje i finansuje szkolenia pracowników w ramach przeznaczonych na ten cel budżetów poszczególnych biur i zespołów.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. organizuje także tradycyjne spotkania Zarządu z pracownikami na koniec roku oraz edukuje i inspiruje pracowników poprzez wyjazdy szkoleniowe i szkoleniowo-integracyjne, zajęcia sportowe i pikniki dla rodzin pracowników.

Klientami PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. są głównie firmy z branży energetycznej i górniczej, działające w warunkach szczególnie niebezpiecznych, często zagrażających zdrowiu i życiu ich pracowników. Przy spółkach tych działają fundacje, które zajmują się osobami pokrzywdzonymi w pracy bądź ich rodzinami. Realizując kompleksową obsługę bocznic kolejowych, przy okazji kontaktów biznesowych, w tym też obchodów święta energetyków i górników, na które przedstawiciele spółki są zapraszani, niejednokrotnie pojawiały się prośby ze strony tych fundacji o wsparcie w formie darowizny. Widząc trudną sytuację fundacji oraz ich podopiecznych oraz dążąc do wypracowania systemowego podejścia do kwestii pomocy charytatywnej, Spółka bierze udział w rozmowach nad przyjęciem „Regulaminu finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu w spółkach zależnych, wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

CARGOTOR Sp. z o.o.

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

AWT

Sprawy pracownicze opisane są głównie w Układzie Zbiorowym Pracy. Pracownicy mają również dostęp, za pośrednictwem intranetu i departamentu prawnego, do ogólnie dostępnych dokumentów obowiązujących w Czechach, tj. do Ustawy o zatrudnieniu, Ustawy o ochronie danych osobowych i Kodeksu Pracy.

Część zasad obowiązujących w AWT określa Kodeks Etyczny, który zawiera zasady postępowania pracowników spółki. Zasady te wynikają z wartości spółki oraz ogólnie przyjętych norm etycznych. Wszyscy pracownicy AWT muszą przestrzegać przepisów prawa państwa, w którym pracują, oraz regulacji wewnętrznych spółki. Mają oni obowiązek działania w sposób zgodny z wartościami AWT. Pracownicy muszą realizować swoje obowiązki z poszanowaniem wartości etycznych i moralnych oraz różnic kulturowych i tradycji państw i regionów, w których pracują.

Inne zasady, dotyczące ubioru, określone są w Zasadach dotyczących stroju. Zasady dotyczące stroju obowiązują wszystkich pracowników AWT wykonujących swoje obowiązki w biurach, którzy nie otrzymali wytycznych co do strojów roboczych.

Szerszy opis zasad spółki obowiązujących pracowników zawiera dokument pt. „Zasady zachowania i postępowania w AWT”. Ten dokument jest jednym z filarów organizacji. Określa on zasady zachowania pracowników, także poza organizacją i pomiędzy pracownikami. Ustanawia on istotne zasady profesjonalnego i prawidłowego podejścia pracowników do różnych niestandardowych sytuacji. Określa normy wzmacniające odpowiedzialność pracowników za podejmowane przez nich działania i za ich skutki.

Celem tego dokumentu jest dostarczenie pracownikom wskazówek, w jaki sposób mogą prawidłowo zachować się w określonych, trudnych etycznie lub skomplikowanych sytuacjach. W związku z tym nie da się pomylić tego dokumentu z innymi dokumentami przyjętymi w spółce, np. z wartościami, wizją, misją lub regulaminem pracy organizacji.

AWT gwarantuje doskonałą jakość swoich produktów i usług. Dąży do osiągnięcia najwyższych standardów osobistego i zawodowego postępowania, co pozwala pozyskiwać zaufanie klientów i spełniać ich wymagania. Sukces i reputacja AWT uzależnione są od pracowników spółki, od ich zachowania i tego, w jaki sposób rozwiązują oni problemy. W związku z tym niezwykle istotne jest ich zachowanie we wszystkich czynnościach związanych z działalnością AWT. Celem tego dokumentu jest objaśnienie w jaki sposób AWT postrzega moralne postępowanie, jakiego zachowania oczekuje od swoich pracowników i jakiego z kolei oni mogą oczekiwać od swojego pracodawcy. Zasady etyczne mają zastosowanie do wszystkich pracowników, niezależnie od ich statusu. Zasady te obowiązują wszystkich, a przestrzeganie ich jest monitorowane przez bezpośrednich zwierzchników, regularnie oceniających zachowanie poszczególnych pracowników. Niniejszy dokument w wielu miejscach opiera się na przepisach ustawowych.

Pracodawca reaguje na wszelkie możliwe naruszenia tych przepisów, biorąc pod uwagę charakter i wagę naruszenia, przepisy prawa pracy oraz regulacje wewnętrzne. AWT zachęca swoich pracowników do podejmowania inicjatywy i zgłaszania do przełożonych ewentualnych naruszeń tych postanowień, jeżeli zetkną się z nimi przy wykonywaniu swoich obowiązków. W takich sytuacjach pracownicy nie powinni pozostawać pasywni lub obojętni. AWT zobowiązuje się zachować pełną dyskrecję i gwarantuje anonimowość pracownika zgłaszającego naruszenie. Inne sposoby obsługi skarg, zgłoszeń i sugestii opisane są w Zarządzeniu 22/2002 Q „Kontrola”. Nieuzasadnione skargi nie są mile widziane i nie będą rozpatrywane. Niniejsza broszura została podzielona na 15 tematów, które są następnie omawiane bardziej szczegółowo. Siedem pierwszych tematów dotyczy zasad postępowania AWT wobec interesariuszy, tj. pracowników, klientów, właścicieli (akcjonariuszy, inwestorów itp.), dostawców i otoczenia społecznego (odpowiedzialność korporacyjna). Pozostałe tematy dotyczą standardów moralnych w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi, głównie w zakresie uczciwego i sprawiedliwego podejścia do pracowników. Pracownicy zapoznają się z treścią tych wytycznych podczas regularnych spotkań w obszarach operacyjnych, sekcjach, pionach, departamentach itp.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

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

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

W rezultacie stosowania takich polityk minimalizowane są wszelkie konflikty związane ze stosunkami prawnopracowniczymi.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do środowiska naturalnego

Przyjęta przez Grupę polityka środowiskowa jest spójnym elementem Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ) i obejmuje:

- ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom,
- racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii i wody zgodnie z wymaganiami prawnymi zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego



Rezultat stosowania tych polityk to:

- prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe;
- inwestycje w zakupy nowego taboru i modernizacje taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru, co skutkuje wysokimi standardami utrzymania taboru i ochroną środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru;
- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi- adekwatnie do potrzeb aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na gospodarcze korzystanie ze środowiska, zgodność z przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi wytycznymi sprawdzana jest podczas audytów oraz kontroli wewnętrznych i zewnętrznych;
- minimalizacja wpływu na środowisko naturalne, ograniczanie ilości emitowanych do środowiska substancji i zanieczyszczeń - co roku tworzony jest program działań środowiskowych, realizacja którego przynosi efekty w postaci zmniejszania wskaźników zużycia paliwa trakcyjnego, energii elektrycznej i zużycia wody; działamy także w kierunku podwyższenia efektywności energetycznej naszych instalacji, sukcesywnie likwidujemy stare kotłownie węglowe zmieniając je na źródła oparte na oleju i gazie lub na nowoczesne kotłownie na paliwa stałe;
- świadomość ekologiczna naszych pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy (elementy ochrony środowiska pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami; kadra zajmująca się sprawami ochrony środowiska uczestniczy w szkoleniach specjalistycznych z prawa ochrony środowiska)

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wprowadziło Politykę środowiskową oraz procedury i instrukcje w zakresie ochrony środowiska m. in.:

- P01_Ś „Postępowanie z odpadami”
- P02_Ś „Identyfikacja i dostęp do wymagań prawnych i innych dotyczących ochrony środowiska oraz ocena zgodności”
- P03_Ś „Identyfikacja i ocena aspektów środowiskowych”
- P04_Ś „Monitorowanie i pomiary środowiskowe”
- P05_Ś „Wyznaczanie celów i planowanie działań”
- P06_Ś „Ocena ryzyka środowiskowego”
- P07_Ś „Gotowość i reagowanie na zagrożenia i awarie środowiskowe”
- P08_Ś „Sterowanie operacyjne związane ze znaczącymi aspektami środowiskowymi”
- INS01_Ś „Instrukcja postępowania na wypadek awarii pojazdów oraz maszyn/urządzeń
- INS02_Ś „Instrukcja rozliczania zużycia paliw przez jednostki sprzętowe pracujące na Terminalach”
- INS03_Ś „Instalacje i urządzenia eksploatowane przez spółkę”
- INS04_Ś „Zasady środowiskowe dla podwykonawców / dostawców usług”

Polityka środowiskowa PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania firmą. Główne założenia polityki środowiskowej to:

- przestrzeganie wszystkich istotnych dla środowiska wymagań prawnych
- systematyczna identyfikacja zagrożeń oraz istotnych aspektów środowiskowych,
- eliminowanie bądź minimalizowanie wystąpienia zagrożeń dla środowiska naturalnego
- racjonalne wykorzystanie i oszczędzanie wody, energii i paliw
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery
- proekologiczna gospodarka odpadami zgodna z wymaganiami prawa ochrony środowiska
- zwiększenie świadomości ekologicznej pracowników poprzez odpowiednie informowanie i szkolenie.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. reagując na zmiany w przepisach prawnych w zakresie ochrony środowiska, dokonuje przeglądu i aktualizacji wymagań prawnych i innych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. sporządza ustawowo wymagane informacje, sprawozdania, raporty do odpowiednich organów z tytułu korzystania ze środowiska naturalne m. in.

- Raporty do Krajowej bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE),
- Informacje o rodzajach i ilościach odpadów oraz o sposobach ich zagospodarowania nimi oraz o instalacjach i urządzeniach służących do odzysku i unieszkodliwiania tych odpadów,
- Informacje o wyrobach zawierających azbest,
- Przekazanie wyników pomiarów ilości i jakości ścieków wprowadzanych do wód lub do ziemi oraz inne badania,
- Zbiorcze zestawienia informacji o zakresie korzystania ze środowiska oraz wysokości należnych opłat.

Pozostałe spółki z Grupy nie posiadają szczególnych, wewnętrznych zasad dotyczących ochrony środowiska. Spółki stosują ogólnie obowiązujące zasady, łącznie z rocznym raportowaniem dotyczącym zużytych materiałów, paliw stałych i płynnych.

AWT

Zasady dotyczące środowiska naturalnego są określone w zarządzeniu pt. „Kwestie środowiskowe i energetyczne”. Zarządzenie to określa procedurę identyfikacji, rejestracji, oceny istotności oraz aktualizacji kwestii środowiskowych i energetycznych oraz zachowania ciągłości przy ustalaniu celów i programów środowiskowych (w systemie zarządzania kwestiami środowiskowymi, EMS) oraz przy ustalaniu celów energetycznych i planów działania (w ramach zarządzania kwestiami energetycznymi).

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka stosuje polityki mające na celu intensyfikację działań ukierunkowanych na implementację procedur regulujących zagadnienia związane z szeroko pojmowaną ochroną środowiska. Oprócz powołania stanowiska Głównego Specjalisty ds. Ochrony Środowiska, w Spółce wdrożono liczne regulacje w omawianym zakresie, w tym: procedurę gospodarowania złomem, procedurę postępowania z odpadami, warunki sprzedaży żużlu, warunki sprzedaży drewna opadowego.

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

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do poszanowania praw człowieka

Przestrzeganie praw człowieka w Polsce jest zapisane w polskiej konstytucji i dodatkowo chronione przez ratyfikowane traktaty międzynarodowe. Takie prawa człowieka jak równość bez względu na płeć, zakaz dyskryminacji, wolność i nietykalność osobista, prawo do prywatności i ochrony danych osobowych oraz wolność zrzeszania się i wolność poglądów, stanowią punkt odniesienia dla polskich prawa, w tym prawa pracy, i są podstawą działań związanych z obszarem pracowniczym także w Grupie PKP CARGO.

PKP CARGO S.A.

Mając na uwadze ustawowy obowiązek przeciwdziałania mobbingowi wynikający z Kodeksu pracy, jak również dostrzegając potrzebę zwalczania wszelkich praktyk dyskryminacyjnych, przestrzegania zasad etyki przez każdego pracownika oraz kształtowania właściwych stosunków międzyludzkich w środowisku pracy, w PKP CARGO S.A. wprowadzone zostały zasady przeciwdziałania mobbingowi.

W oparciu o regulację wewnętrzną wdrożono szereg działań o charakterze organizacyjnym, prawnym, informacyjnym i kulturowym, stwarzając podstawy wewnętrznej polityki antymobbingowej realizowanej w Spółce.

Obowiązek przeciwdziałania mobbingowi został zamieszczony w regulaminach pracy obowiązujących u pracodawców wchodzących w skład PKP CARGO S.A. W każdym zakładzie i Centrali zostały powołane Komisje Antymobbingowe oraz Mężowie Zaufania, tworząc tym samym warunki do nieskrępowanego, z zachowaniem zasady poufności, złożenia skargi przez każdego pracownika, który uważa, że jest mobbingowany, bądź zauważył przejawy mobbingu, a następnie sprawnego, obiektywnego rozpatrzenia każdego zgłoszonego przypadku wraz z wyciągnięciem odpowiednich wniosków.

Niezależnie od ciągłego doskonalenia przyjętych w Spółce procedur antymobbingowych, szczególny nacisk w toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi kładziony jest na działania zapobiegawcze, zwłaszcza w sferze edukacyjno-informacyjnej, polegające na poszerzeniu wiedzy o zjawisku mobbingu oraz podnoszeniu świadomości załogi w szerszym aspekcie, uwzględniającym preferowane w firmie postawy etyczne, kulturę organizacji czy umiejętności rozwiązywania konfliktów.

Temu celowi służą m. in.:

- szkolenia pracowników ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk kierowniczych,
- udostępnianie pracownikom materiałów informacyjnych na temat mobbingu przy pomocy strony intranetowej,
- sygnalizowanie zagrożenia ochrony przed mobbingiem u pracodawcy w trakcie szkoleń z zakresu bhp,
- udostępnienie adresu e-mail do zgłaszania przypadków mobbingu.

W zależności od oceny skuteczności stosowanych w Spółce rozwiązań oraz bieżących potrzeb metody zwalczania przejawów mobbingu oraz stosowane w tym zakresie środki profilaktyczne są stale rozwijane.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

W ramach budowania długofalowej polityki zarządzania podwykonawcami, przyjęto do stosowania w PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Kodeks Postępowania z Dostawcami.

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

Ma to służyć:

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

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Społeczne prawa człowieka, do których należą prawo do ochrony socjalnej i prawa pracownicze, w tym zakaz dyskryminacji w zatrudnieniu, prawo do godziwych warunków pracy oraz godziwego i równego wynagrodzenia za pracę równej wartości, a także prawo do organizowania się i strajku, są podstawą wspominanych wcześniej regulaminów i procedur obowiązujących w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Zintegrowany System Zarządzania w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. gwarantuje ścisłe przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwo danych osobowych pracowników, a regulaminy i procedury jasno określają prawa pracowników i ich obowiązki. Chronią również ich interesy, zapewniając równość i zakaz dyskryminacji.

Opisywany już Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. czyni pracodawcę odpowiedzialnym m.in. za:

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

Oprócz Regulaminu Pracy, Regulaminu Wynagradzania Pracowników, Regulaminu Premiowania, Regulaminu Funduszu Świadczeń Socjalnych czy Regulaminu Bezpieczeństwa i Higieny Pracy obowiązują w Spółce również inne rozporządzenia i dokumenty chroniące interesy pracowników jak np.:

- „Zasady prowadzenia postępowań wyjaśniających, dotyczących naruszenia obowiązków przez pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Regulamin podnoszenia kwalifikacji zawodowych dla pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- „Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna”, powołana została również stała Komisja ds. rozwiązywania konfliktów zgodnie z „Procedurą Antymobbingową i Antydyskryminacyjną”.

Szczególnie ważna w temacie praw człowieka jest kwestia otwartego dialogu z pracownikami i umożliwienie im zabierania głosu w sprawach firmy. Pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. biorą aktywny udział w budowaniu kultury Spółki i wzmacnianiu jej pozycji na rynku, są jej siłą napędową. Jako jedna z najważniejszych grup interesariuszy Spółki są motywowani do wychodzenia z inicjatywą, proponowania nowych, lepszych rozwiązań, podnoszenia własnych kwalifikacji. Za wzorowe wypełnianie obowiązków, przejawianie inicjatywy w pracy i podnoszenie jej jakości, zgodnie z Regulaminem Pracy, mogą uzyskać nagrody i wyróżnienia.

Otwarty dialog i pozytywne relacje między Spółką a jej pracownikami należą do filarów Polityki Biznesu Społecznie Odpowiedzialnego, którą PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. planuje wdrożyć pod koniec pierwszego kwartału 2018 r.

Pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. nierzadko są wybierani na kierownicze stanowiska w swoich związkach. Zgodnie z obowiązującym prawem na czas wykonywania prac statutowych są zwolnieni z obowiązku świadczenia pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia. Spółka aktywnie współpracuje ze związkami zawodowymi, negocjując z nimi kwestie wdrożenia regulaminów pracowniczych np. Regulaminu Wynagradzania czy Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Biorąc pod uwagę jak ważny dla spółki jest dialog społeczny, PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. na mocy Uchwały Zarządu, Spółka przystąpiła do Związku Pracodawców Kolejowych (ZPK). Organizacja ta, zrzeszająca obecnie 30 spółek kolejowych, ma na celu ochronę praw i reprezentowanie interesów zrzeszonych członków wobec związków zawodowych, organów władzy i administracji państwowej oraz organów samorządu terytorialnego. Przynależność do Związku umożliwia Spółce skorzystania ze wsparcia organizacji podczas ewentualnych negocjacji ze związkami zawodowymi czy też postępowań mediacyjnych. ZPK wspiera również pracodawców poprzez organizowanie doradztwa prawnego, ekonomicznego i organizacyjnego oraz dba o rozwój kompetencji pracowników. Mieli o tym okazję się przekonać między innymi wybrani przedstawiciele kadry menadżerskiej PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., kształcący się na podyplomowych studiach MBA dofinansowywanych przez ZPK.

Wobec funkcjonujących w Grupie PKP CARGO procedur oraz zapewnionej bieżącej kontroli menadżerskiej, istotne ryzyko w obszarze polityki poszanowania praw człowieka w spółkach Grupy nie występuje.

AWT

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

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Działalność Spółki odbywa się z poszanowaniem wszystkich praw człowieka. Spółka prowadzi bieżący nadzór nad zapewnieniem zgodności obowiązujących regulacji i procedur z całym katalogiem praw człowieka zawartym w Konstytucji i właściwych regulacjach międzynarodowych. Funkcjonująca Komisja ds. Compliance prowadzi szczegółowe analizy wewnętrznych procedur w celu wyeliminowania ryzyka naruszania praw człowieka w bieżącej działalności Spółki.

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

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

PKP CARGO S.A.

Z dniem 01.01.2018 r. weszła w życie Decyzja Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 31.10.2017r. Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A. Niniejsza procedura reguluje:

- sposób zgłaszania przypadków korupcji lub podejrzenia korupcji;
- rejestrowanie zdarzeń korupcyjnych;
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami korupcji;
- postępowanie wobec osób zgłaszających przypadki korupcji;
- informowanie Zarządu o przypadkach korupcji;
- zgłaszanie przypadków korupcji organom ścigania oraz współpraca z tymi organami;
- analizowanie przypadków korupcji;
- zapobieganie ponownemu występowaniu przypadków korupcji;
- współpracę z otoczeniem, partnerami, kontrahentami i instytucjami administracji;
- współpraca z komórkami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

Procedura obowiązuje wszystkich pracowników Spółki PKP CARGO S. A., jak również osoby wchodzące w skład Zarządu. Ponadto procedura reguluje status Sygnalisty, jak również politykę przyjmowania i wręczania prezentów.

Realizacją polityki antykorupcyjnej jest Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A.

Spółka PKP CARGO S.A. dostrzega pozytywne skutki działalności sygnalistów. Tym samym władze Spółki zdecydowały się na wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych na potrzeby zgłaszania nieprawidłowości, dając pracownikowi możliwość zadecydowania w jaki sposób chce zgłosić zjawisko o charakterze korupcyjnym. To pracownik podejmuje decyzję czy zgłoszenie takie powinno być anonimowe czy imienne, zanim podejmie taką decyzję winien zapoznać się z korzyściami jakie dają mu obie formy. Dla pracodawcy każde zgłoszenie jest ważne, gdyż wskazuje na możliwość zaistnienia nieprawidłowości, które należy jak najszybciej skorygować za pośrednictwem odpowiednich narzędzi.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dba o to, by swoją działalność prowadzić w sposób uczciwy, zgodny z prawem i obowiązującymi przepisami. Przyjęty kodeks postępowania etycznego ma posłużyć utrzymaniu zaufania Klientów, Pracowników oraz organów administracji państwowej i opinii publicznej.

Kodeks składa się z dwóch części:

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

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

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. nie posiada jednego dokumentu, który można określić mianem „procedury antykorupcyjnej”. O działaniu PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. zgodnie z obowiązującym prawem świadczą posiadane certyfikaty i licencje, wyniki przeprowadzanych kontroli (w tym kontroli zakupów) oraz wyniki działań sprawozdawczych prowadzonych przez zakładowe Biuro Kontrolingu na potrzeby spółki dominującej czyli PKP CARGO S.A.

W Spółce obowiązują jednak liczne regulaminy, polityki, procedury i uchwalone zasady postępowania, które działają na rzecz przeciwdziałania nieuczciwym praktykom.

Należą do nich m.in.

W obszarze organizacyjnym i nadzoru:

- Akt Założycielski i Regulamin Organizacyjny Spółki
- Regulamin Rady Nadzorczej PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulamin Zarządu PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

W obszarze zamówień:

- „Regulamin udzielania zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- „Zasady organizacji postępowań o udzielenie zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Instrukcja Zakupowa PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Wszelkie działania mające na celu weryfikację obecnych i potencjalnych klientów

W obszarze inwestycji i finansów:

- Badanie Sprawozdania Finansowego Spółki przez niezależnego audytora
- „Polityka zarządzania płynnością w Grupie PKP CARGO”, „Polityka zarządzania ryzykiem finansowym”, „Polityka zarządzania należnościami” oraz „Regulamin użytkowania służbowych kart płatniczych”
- „Procedura sporządzania dokumentacji transakcji pomiędzy podmiotami powiązanymi w Grupie PKP” oraz „Polityka Cen Transferowych w Grupie PKP”
- „Zasady przyjmowania i monitorowania Planów Inwestycji oraz Projektów kosztowych w Grupie PKP CARGO”
- Przepisy wewnętrzne dotyczące wypełniania obowiązków informacyjnych przez PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., wynikających z posiadania statusu spółki publicznej przez PKP CARGO S.A.
- „Polityka zarządzania projektami w Grupie PKP CARGO”

W obszarze pracowniczym:

- Regulamin Wynagradzania Pracowników i Regulamin Premiowania
- Zarządzenie w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu i obecność narkotyków w organizmie pracowników
- System e-kolej-CS

W obszarze floty samochodowej i taboru kolejowego:

- „Polityka flotowa” oraz „Regulamin korzystania z samochodów służbowych w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Uruchomienie pilotażu systemu kontroli zużycia paliwa

W pozostałych spółkach z Grupy PKP CARGO z racji wieloetapowego procesu decyzyjnego, ryzyko wystąpienia korupcji jest w istotny sposób ograniczone.

AWT

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

PKP CARGOTABOR SP. Z O.O.

Powołano stanowisko ds. kontroli wewnętrznej, którego celem jest wykrywanie i przeciwdziałanie potencjalnym i zaistniałym ryzykom w omawianym obszarze. Ponadto Spółka przywiązuje dużą wagę do współpracy z wszystkimi właściwymi organami państwowymi powołanymi do ścigania tego zjawiska. W rezultacie brak jest sygnałów wskazujących na występowanie zjawiska korupcji w Spółce.

10.1.4 Procedury należytej staranności

Grupa dokłada należytej staranności aby wzmocnić jej wizerunek na rynku, jako kompetentnej i rzetelnej, a zarazem wskazuje na jej sprawne dostosowanie do zmieniających się wymagań, zmian prawa oraz nowych tendencji jeśli chodzi o narzędzia biznesowe. Wdrażane procedury służą do identyfikacji zagrożeń, jak również umożliwiają podjęcie odpowiednich działań w przypadku wystąpienia potencjalnych nieprawidłowości. Wspólnie z naszymi Klientami i Partnerami Biznesowymi chcemy budować trwałe relacje oparte na uczciwości, przejrzystości i profesjonalizmie w działaniu.

W spółkach Grupy nie funkcjonuje dokument pod nazwą „procedury należytej staranności”, ale większość spółek z Grupy PKP CARGO podejmuje szereg działań mających na celu weryfikację swoich klientów i potencjalnych klientów:

- Sprawdzenie danych rejestrowych (KRS, NIP, REGON, CEIDG) połączone z archiwizacją dokumentów rejestrowych dla celów dowodowych
- Sprawdzenie statusu czynnego podatnika VAT na Portalu Podatkowym Ministerstwa Finansów
- Sprawdzenie wiarygodności kontrahentów w Krajowym Rejestrze Długów (KRD)
- Ocena wiarygodności finansowej na podstawie danych w bazach PKP CARGO S.A.
- Sprawdzanie wiarygodności kontrahentów, zgodnie z procedurami prowadzenia postępowań przetargowych - „Regulaminu udzielania zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” oraz „Zasad organizacji postępowań o udzielenie zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” (uzyskanie zaświadczenia o niezaleganiu w podatkach i płatnościach ZUS oraz o niekaralności członków zarządu podmiotu, z którym może dojść do współpracy)
- Weryfikowanie upoważnień i pełnomocnictw osób reprezentujących kontrahenta (jeśli charakter umocowania nie wynika z KRS)
- Sprawdzenie odpowiednich uprawnień, zezwoleń, certyfikatów (jeśli są wymagane)
- Sprawdzanie referencji
- Zgodnie z regulaminami i instrukcją zakupową po wykonaniu zamówienia sporządzana jest karta oceny końcowej wykonawcy

Grupa PKP CARGO prowadzi odpowiedzialną politykę w zakresie ochrony środowiska i dokłada należytej staranności, aby prowadzona przez nią działalność była zgodna z wymogami prawnymi i wewnętrznymi zobowiązaniami.

Ryzyko w ochronie środowiska jest oceniane i ustalono sposoby jego ograniczania. Ustanowiono sposoby zapobiegania niekorzystnym wpływom na środowisko, zasady prawidłowej eksploatacji urządzeń ochrony środowiska oraz sprawne procedury awaryjne.

Sprawy ochrony środowiska zostały powierzone pracownikom kompetentnym dzięki wykształceniu, przeszkoleniu i doświadczeniu. Pracownicy pionu ochrony środowiska zostali wyposażeni w specjalistyczny program (Centralny System Informacji o Środowisku; ATMOTERM S.A.) do gromadzenia danych o zakresie korzystania ze środowiska, naliczania opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz raportowania zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa oraz w serwis internetowy stanowiący zbiór aktualnych informacji z zakresu prawa ochrony środowiska. Dzięki umiejętnościom i narzędziom jakie posiadają pracownicy, możliwa jest regularna analiza danych środowiskowych pod kątem prawidłowości działania systemu i reagowanie w sytuacjach wymagających podjęcia działań.

Pracownicy nie związani z pionem ochrony środowiska, otrzymują jasne wytyczne i procedury postępowania chroniącego środowisko (szkolenia, instrukcje, regulaminy itp.) oraz mają dostęp do informacji o obowiązujących przepisach i wpływie na środowisko. Prawidłowość stosowania ustalonych w ochronie środowiska zasad oraz realizacji wytycznych decyzji i zezwoleń, jest sprawdzana w toku kontroli i audytów prowadzonych na terenie działania poszczególnych zakładów.

W odniesieniu do kwestii społecznych, pracowniczych oraz poszanowania praw człowieka, Grupa PKP CARGO nie przyjęła sformalizowanego dokumentu polityk, natomiast stosuje praktyki i regulacje opisane w punkcie dotyczącym polityk stosowanych przez Grupę PKP CARGO.

10.1.5 Ryzyka związane z działalnością Grupy i zarządzanie tymi ryzykami

W odniesieniu do polityki społecznej, w świetle obowiązującej od 2017 roku polityki udzielania wsparć finansowych (tożsamy z zasadami obowiązującymi w PKP CARGO S.A.), ryzyko jest weryfikowane wieloetapowo, co znacznie mniejsza możliwość nieprawidłowości.

Wobec funkcjonujących w Grupie procedur oraz zapewnionej bieżącej kontroli menedżerskiej, istotne ryzyko w obszarze polityki pracowniczej czy polityki poszanowania praw człowieka nie występuje. W odniesieniu do polityki przeciwdziałania korupcji, z racji wieloetapowego procesu decyzyjnego, ryzyko wystąpienia korupcji jest w istotny sposób ograniczone.

W 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. przyjął Uchwałę o wprowadzeniu do stosowania Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A. Na mocy tej uchwały połączone zostały dwa, działające dotychczas odrębnie systemy zarządzania ryzykiem: system zarządzania ryzykiem biznesowym oraz system związany z bezpieczeństwem informacji, wynikający z normy ISO 27001. Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu wraz z Biurem Bezpieczeństwa zostały zobowiązane do sprawowania nadzoru nad wdrożeniem i realizacją postanowień Polityki.

Proces zarządzania ryzykiem przenika przez całą organizację i każdy, w miarę swoich możliwości, zarządza ryzykiem. Poszczególne role jednak się zmieniają się wraz z hierarchią w Grupie.

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

Zarząd PKP CARGO S.A. odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju Grupy oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem.

Dyrektor Zakładu bądź Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Odpowiedzialnością jest zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w jego działalności, przeanalizowanie ich i dokonanie oceny, a następnie porównanie z oczekiwanym wynikiem. W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są różne działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy Grupy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji.

W Polityce wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem, gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN.

Ryzyka, które z punktu widzenia Grupy są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi. W odniesieniu do ryzyk wskazanych przez Członków Zarządu zaprojektowane zostały wskaźniki, które obrazują poziom ryzyka. Raz w miesiącu Zarząd PKP CARGO otrzymuje raport, w którym wskazane są poziomy wskaźników (neutralny, alarmowy i katastroficzny),

tendencja panująca w danym wskaźniku oraz informacja na temat przyczyn zaistniałych odchyśleń oraz działań podejmowanych przez właścicieli ryzyka w związku z odchyleniami.

Wskaźniki w większości przypadków mają charakter ilościowy i przedstawiają informację, która jest weryfikowalna i bez ponoszenia nadmiernych kosztów, wygenerowana z systemów informatycznych PKP CARGO. Zarząd PKP CARGO ma możliwość zmiany monitorowanych wskaźników w zależności od swoich potrzeb informacyjnych.

Polityka została opracowana w oparciu o postanowienia normy ISO 31000 „Zarządzanie ryzykiem”.

Proces oceny ryzyka odbywa się co najmniej raz w roku, w ramach prowadzonej samooceny. W jej trakcie właściciele ryzyk identyfikują ryzyka w swoim obszarze oraz aktywa informacyjne, w odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji oraz planują działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka w przypadku, gdy poziom ryzyka jest nieakceptowalny. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności istotnie wpływające na poziom ryzyka, właściciel ryzyka powinien dokonać samooceny przed upływem roku.

Proces oceny odbywa się w trzech etapach: rozpoczyna się identyfikacją ryzyka, następnie ryzyko jest analizowane, a otrzymane wyniki porównywane są z oczekiwaniami i od tego zależy dalsze postępowanie z ryzykiem. Ryzyko może zostać zaakceptowane lub właściciel ryzyka przygotowuje Plan postępowania z ryzykiem.

W odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji, w odniesieniu do aktywów, które zostały przez właścicieli uznane za krytyczne, tworzy się Plany ciągłości działania. Właściciel aktywa jest odpowiedzialny za utrzymanie, aktualizację i testowanie Planu. Cykliczność procesu zakłada jego ciągłe zmiany mające na celu doskonalenie.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Dialog społeczny

Sformalizowanie zasad współdziałania ze związkami zawodowymi poprzez wdrożenie regulacji wewnętrznych, wśród których kluczowe znaczenie ma Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO zawarte w dniu 14 lutego 2005 r., pozwoliło na uporządkowanie i usprawnienie obszaru dialogu społecznego. Wynikające z przyjętych wspólnie przez strony dialogu systematyczne spotkania, odrębnie na szczeblu Spółki i zakładu, oraz wzajemne informowanie się partnerów społecznych o istotnych dla strony pracodawcy i załogi sprawach zapobiega sytuacjom konfliktowym i sporom, zapewniając realizację procesów biznesowych w warunkach pokoju społecznego. Funkcjonowanie procedur dialogu społecznego jest monitorowane i w zależności od oceny proponowana jest stronie społecznej modyfikacja wspólnych zapisów.

Zasiadanie przedstawicieli pracowników w organach korporacyjnych PKP CARGO z jednej strony stwarza ryzyko w obszarze ochrony informacji, jednakże z drugiej strony pozytywnie wpływa na funkcjonowanie Grupy. Będąc istotną formą partycypacji pracowników w procesie zarządzania, przenosi część odpowiedzialności za losy firmy na stronę społeczną, podnosi poziom świadomości ekonomicznej załogi oraz oceny możliwości spełnienia ewentualnych żądań związkowych.

Z uwagi na liczne działające w spółce związki zawodowe, które reprezentują stronę społeczną problemem może być osiągnięcie kompromisu pomiędzy poszczególnymi związkami, z uwagi na odmienne interesy, które reprezentują.

Polityka socjalna i ulgowe usługi transportowe

Tworzenie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i gospodarowanie jego środkami samodzielnie przez pracodawców spółek Grupy, przy współdziałaniu z przedstawicielami załogi, stwarza optymalne warunki zaspokajania socjalnych i bytowych potrzeb pracowników oraz byłych pracowników i członków ich rodzin, gwarantując kierowanie pomocy zgodnie z obowiązującymi regulacjami, jak również lokalnymi potrzebami i specyfiką danego zakładu.

Uprawnienia do ulgowych usług transportowych stanowią jeden z podstawowych, ukształtowanych historycznie, bodźców pozapłatowych pracowników Spółki, odgrywając nadal istotną rolę w procesie rekrutacji oraz integracji pracowników z firmą.

Polityka antymobbingowa

Wprowadzone regulacje antymobbingowe tworzą filar całego pakietu przedsięwzięć zmierzających do minimalizowania zjawisk mobbingu. Stworzenie instytucjonalnych podstaw zwalczania mobbingu w formie wyłanianego przez załogę Męża Zaufania oraz powoływanej decyzją Prezesa Zarządu Komisji Antymobbingowej, w połączeniu z aktywnością tych organów i nadzorem sprawowanym przez Dyrektora Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi, pozwala na sprawne funkcjonowanie procedury skargowej i prowadzenie skutecznych działań prewencyjnych.

Środowisko naturalne

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska- konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) -negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;
- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie normy PN-EN ISO 14001



Ryzyka te zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Wg. kryterium prawdopodobieństwa wystąpienie ryzyka jest mało prawdopodobne natomiast wg. kryterium następstw ryzyka oceniono jako poważne. Reakcją na ryzyko jest działanie

W ramach zarządzania ryzykiem corocznie zbierane są informacje o korzystaniu ze środowiska oraz identyfikowane ryzyka dla każdego obszaru. Określono metody postępowania z ryzykiem, których celem jest eliminowanie lub obniżanie ryzyka do wartości akceptowalnej. Aktualizacji podlegają wewnętrzne procedury ZSZ i wytyczne wewnętrzne dotyczące ochrony środowiska (Instrukcja postępowania w PKP CARGO S.A. z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami). Prowadzone są rejestry pozwoleń wymaganych w związku z korzystaniem ze środowiska. Spółka organizuje okresowe szkolenia specjalistyczne dla pionu ochrony środowiska.

Pracownicy są wyposażeni w bieżący dostęp do przepisów prawnych.

Przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu

W celu zagwarantowania bezpieczeństwa ekonomicznego zleca się przeprowadzenie wywiadów gospodarczych, mających uchronić PKP CARGO przed utratą wizerunku oraz stratami finansowymi. Minimalizacja ryzyka poprzez wprowadzenie Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer'a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy PKP CARGO, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).

10.2 Oświadczenie PKP CARGO S.A.

Poniżej przedstawiamy **Oświadczenie PKP Cargo S.A. na temat informacji niefinansowych za rok 2017** (dalej: Oświadczenie), stanowiące wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmujące informacje niefinansowe, dotyczące PKP CARGO S.A. (dalej: PKP CARGO, Spółka) za okres od 1 stycznia 2017 roku do 31 grudnia 2017 roku. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

W Oświadczeniu zawarte zostały dane niefinansowe, które zostały opracowane w wyniku przeprowadzonego dialogu z interesariuszami Spółki, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

10.2.1 Opis modelu biznesowego

Model Biznesowy

Zasoby



TABOR



TERMINALE



KAPITAŁ
LUDZKI

Kluczowi dostawcy



INFRASTRUKTURA
KOLEJOWA
CENY REGULOWANE



OLEJ NAPĘDOWY
CENY RYNKOWE

GLÓWNI DOSTAWCY
PALIW
NA POLSKIM RYNKU



ENERGIA TRAKCYJNA
CENY RYNKOWE

GLÓWNI DOSTAWCY
ENERGII
NA POLSKIM RYNKU

Klienci



ELEKTROWNIE



KOPALNIE



HUTY



PRZEMYSŁ
NAFTOWY



PRODUKCJA
KRUSZYW

PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce i czołowym operatorem w Unii Europejskiej.

Posiada największą flotę taboru kolejowego w kraju. Działalność obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody PKP CARGO z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 96 % całości przychodów z działalności operacyjnej Spółki. PKP CARGO oferuje usługi uzupełniające realizację przewozów kolejowych, takie jak kompleksowe usługi intermodalne, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe na terminalach, obsługę bocznic kolejowych oraz usługi naprawy i utrzymania taboru.

Podstawową działalnością Spółki, jak i Grupy, jest transport kolejowy towarów. Działalność przewozowa w 2017 r. realizowana była przez pięć podmiotów Grupy, tj. PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., Advanced World Transport a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s. Grupa PKP CARGO posiada uprawnienia do realizacji przewozów kolejowych oraz świadczy usługi przewozów kolejowych w następujących krajach: Polska, Niemcy, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Holandia, Litwa. Kluczowe grupy towarów obsługiwane przez PKP CARGO obejmują w szczególności: paliwa stałe, w tym węgiel kamienny, kruszywa i materiały budowlane, metale i rudy, produkty chemiczne, paliwa płynne, drewno i płody rolne oraz przewozy intermodalne. W uzupełnieniu kolejowych przewozów towarowych, oferowane są również usługi dodatkowe takie jak: usługi spedycyjne, usługi kompleksowej obsługi bocznic, usługi terminalowe i przeładunkowe, usługi logistyki intermodalnej, usługi naprawcze taboru oraz usługi rekultywacji, które są świadczone również przez spółki z Grupy.

Do kluczowych klientów PKP CARGO zaliczamy m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węglokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez PKP CARGO usług transportowych.

Usługi świadczone przez samo PKP CARGO, jak i spółki z Grupy, pozwalają na uczestnictwo w całym logistycznym łańcuchu wartości, włącznie ze spedycją, usługami bocznicowymi, przewozami towarowymi, usługami przeładunku i składowania i przy wykorzystaniu terminali. Powyższe usługi stanowią naturalną przewagę konkurencyjną w zakresie pozyskiwania i obsługi klientów.

PKP CARGO zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę działalności Spółki. Według stanu na dzień 31.12.2017 roku w PKP CARGO było zatrudnionych ponad 17 tys. pracowników.

Działalność Grupy opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami, w szczególności umowy dostępu do infrastruktury kolejowej, dostawy energii trakcyjnej, dzierżawy nieruchomości, sprzedaży oleju napędowego oraz dotyczących napraw i modernizacji taboru kolejowego.

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

Badanie klientów PKP CARGO przeprowadzone zostało w 2017 r. Było ono realizowane metodą CATI poprzez kontakt telefoniczny z Klientami znajdującymi się w bazie. Analizie poddano wyłącznie dane z ankiet wypełnionych do końca. Przed analizą dane zostały dokładnie sprawdzone pod kątem poprawności i spójności logicznej. Poziom istotności dla testów różnic wynosi 95%.

Główne wnioski z badań to m. in.:

1. Wśród badanych firm PKP CARGO jest najbardziej rozpoznawalnym przewoźnikiem. Dla 83% jest firmą, z którą zrealizowano największą wartość usług. Na badane firmy przypada 65% obsługiwanych przez PKP CARGO.
2. PKP CARGO jest wybierana głównie ze względu na dobrą cenę, korzystną ofertę, dostępność wagonów i dużą ilość taboru oraz zaufanie wynikające z wieloletniej współpracy. Dobra cena, korzystna oferta są jednak silniejszym motorem dla innych firm. PKP CARGO jest relatywnie najsilniejsze wobec konkurencji w kwestii dostępności oraz zaufania i wiarygodności.
3. PKP CARGO najczęściej jest spontanicznie kojarzona jako największy przewoźnik w Polsce. Relatywnie często jest też opisywana jako solidny i pewny przewoźnik, posiadający dużą ilość taboru z dobrą obsługą.

4. Cechami najbardziej charakterystycznymi dla PKP CARGO jest dysponowanie największym potencjałem taborowym, utrzymanie pozycji lidera rynku dla przewozów kolejowych oraz miano firmy godnej zaufania.
5. Z wyjątkiem DB Schenker oraz Freightliner PL, reszta firm nie posiada wyraźnego wizerunku. DB Schenker jest postrzegany jako zajmujący ważną pozycję w przewozach międzynarodowych, ceniony zagranicą oraz oferujący europejski standard usług. Freightliner jest postrzegany jako nowoczesny, posiadający najlepszą obsługę na europejskim poziomie.
6. Zdecydowana większość uczestników badania zgadza się, że PKP CARGO jest liderem rynku przewozów kolejowych oraz dysponuje największym potencjałem taborowym. Większość firm planuje korzystać w najbliższej przyszłości z usług PKP CARGO.
7. Ogólnie zadowolenie ze współpracy z PKP CARGO jest na umiarkowanym poziomie – co dziesiąta firma jest całkowicie zadowolona, a zadowolenie połowy firm plasuje się w TOP 3 BOXES wszystkich ocen (w 10-stopniowej skali). Firmy, które są ogólnie zadowolone ze współpracy z PKP CARGO wskazują jako powody satysfakcjonującej współpracy dobrą obsługę, zaangażowanie i elastyczność oraz wysoką jakość usług. Najwięcej wskazań przypada na ogólne zadowolenie, co sugeruje na brak wyraźnych, wyróżniających przewag. W kontekście pojawienia się wyraźnego konkurenta może to być poważne zagrożenie. Obszarami, które są najczęściej wskazywane jako wymagające poprawy to pilnowanie terminów, poprawa przepływu informacji o stanie realizacji zamówienia, zwiększenie dostępności wagonów, uproszczenie procedur oraz zwiększenie elastyczności. Niemniej jednak, w stosunku do 2014 roku, kiedy to miało miejsce poprzednie badanie klientów, PKP CARGO odnotowała poprawę ocen szczególnie w zakresie jakości: realizacji usług, jakości obsługi reklamacji oraz jakości obsługi przez opiekunów handlowych. Generalnie osoby badane są najbardziej zadowolone z jakości obsługi oferowanej przez opiekunów handlowych, relatywnie wysoko oceniają także jakość obsługi oferowanej przez biura handlowe oraz opiekunów logistycznych. Najniższe zadowolenie generuje m.in. obszar jakości obsługi reklamacji.
8. W kontekście jakości realizowanych usług zdecydowanie najwyżej oceniane jest bezpieczeństwo przesyłek i towarów, na drugim miejscu szerokość oferty wagonów. Z kolei wyraźnie najsłabszym punktem są stan techniczny wagonów oraz terminowość przewozów i podstawiania wagonów, a także czas przewozów.
9. W polityce cenowej PKP CARGO najwyżej oceniana jest stabilność i przewidywalność cen oraz terminy płatności. Najniższe zadowolenie dotyczy elastyczności podejścia do cen, możliwości uzyskania kompleksowej oferty cenowej oraz system upustów i rabatów.
10. W kontekście jakości obsługi reklamacji zdecydowanie najwyżej oceniana jest kultura pracowników. Zdecydowanie najniżej oceniono elastyczność proponowanych rozwiązań, informowanie o stanie sprawy oraz czas zakończenia reklamacji.
11. Kultura osobista jest najmocniejszą stroną opiekunów handlowych. Ogólnie, opiekunowie handlowi zostali ocenieni bardzo wysoko niemal we wszystkich kategoriach. Najniżej oceniona została decyzyjność pracowników.
12. W obszarze jakości obsługi logistycznej zdecydowanie najwyżej jest oceniane bezpieczeństwo powierzonych przesyłek. Są także elementy, które uzyskały niskie wyniki: terminowość podstawienia wagonów, czas przewozów, zmiany w terminach, ale przede wszystkim stan techniczny wagonów.
13. Jako główny obszar do poprawy w sferze jakości realizowanych usług firmy badane zdecydowanie najczęściej wskazują na pilnowanie terminów zgodnie z umową. Dalej jest to przepływ informacji oraz zwiększenie ilości taboru.
14. Opiekunowie logistyczni, podobnie jak handlowi są bardzo wysoko oceniani za kulturę osobistą, a w przypadku pozostałych kategorii uzyskują także wysokie wskaźniki. Zostali ocenieni relatywnie naj słabiej w kontekście dostarczania informacji na temat dostępnych rozwiązań oraz częstotliwości kontaktów. W sferze obsługi logistycznej, jako główny obszar do poprawy, najczęściej wskazano na pilnowanie terminów. Względnie często wymieniano również potrzebę zwiększenia taboru i dostępności wagonów oraz poprawy przepływu informacji.

Wskazywana jest potrzeba poprawy w 2 obszarach:

1. **Potencjał taborowy i jego dostępność – poprawa stanu technicznego taboru, zwiększenie dostępności wagonów i lokomotyw, a co za tym idzie czasu obsługi (podstawienia i dowozu).**
2. **Jakość świadczenia usług oraz obsługa: głównie terminowość (dowóz oraz podstawienie zgodnie z terminem) informacja (status zamówienia, ale i dostępność oraz łatwość kontaktu, a także możliwość podejmowania decyzji przez osoby kontaktowe) szybkość podejmowania decyzji obsługa reklamacji.**

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO
Kluczowe wskaźniki środowiskowe


Tabela 76 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]	
	2017	2016
Trakcyjna	616 394	597 922
Nietrakcyjna	22 436	22 714

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 77 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Emisje do powietrza - rodzaj substancji	Emisja ogółem [Mg]	
	2017	2016
Dwutlenek siarki	1 097	1 075
Dwutlenek azotu	2 912	2 641
Tlenek węgla	516	484
Dwutlenek węgla	495 134	482 575
Benzoalfapiren	0	0
Pyły i sadza	190	189
Suma węglowodorów	156	118
Hfc	0	0
Inne	34	16



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 78 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż wymienione w 03 01 04	03 01 05	1,170	0,550	6,407	1,170
Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemysłu i ciecze macierzyste	07 01 04*	0,000	0,000	0,007	0,000
Odpadowy toner drukarski zawierający substancje niebezpieczne	08 03 17*	0,000	0,000	0,051	0,000
Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,176	0,000	0,176	0,176
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 100104)	10 01 01	162,334	63,003	93,826	162,334
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	59,440	39,760	121,628	59,440
Odpady spawalnicze	12 01 13	0,000	0,019	0,018	0,000
Inne niewymienione odpady	12 01 99	0,100	0,100	0,100	0,100
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	26,149	6,090	30,870	26,149
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	25,594	22,369	22,532	25,594
Szlamy z odwadniania olejów w separatorach (szlamy z myjek)	13 05 02*	0,000	0,900	0,467	0,000
Olej z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06*	2,500	0,000	0,070	2,500
Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 08*	2,300	0,000	0,000	2,300
Olej opałowy i olej napędowy	13 07 01	0,000	0,450	0,000	0,000
Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10*	0,200	0,328	0,199	0,200
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	13,725	9,256	9,473	13,725
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ściereczki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	1,691	1,320	1,999	1,691
Zużyte opony	16 01 03	1,404	2,039	0,962	1,404
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy	16 01 04*	81,040	0,000	0,000	81,040
Zużyte filtry i oleje	16 01 07*	1,564	0,293	1,116	1,564
Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	0,000	0,000	1,729	0,000
Zbiorniki na gaz skroplony	16 01 16	0,000	0,000	0,140	0,000
Metale żelazne (złom)	16 01 17	1 588,460	3 360,786	4 235,472	1 588,460
Metale nieżelazne	16 01 18	9,547	14,438	21,916	9,547
Tworzywa sztuczne	16 01 19	0,529	0,026	0,314	0,529
Szkło	16 01 20	0,386	0,000	0,350	0,386
Niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160107 do 160111, 160113 i 160114	16 01 21*	0,000	0,554	0,282	0,000
Inne niewymienione elementy	16 01 22	3,201	1,631	0,401	3,201
Inne niewymienione odpady	16 01 99	3,861	32,547	2,618	3,861
Zużyte urządzenia zawierające freony hfc, hfc	16 02 11*	0,085	0,000	0,163	0,085

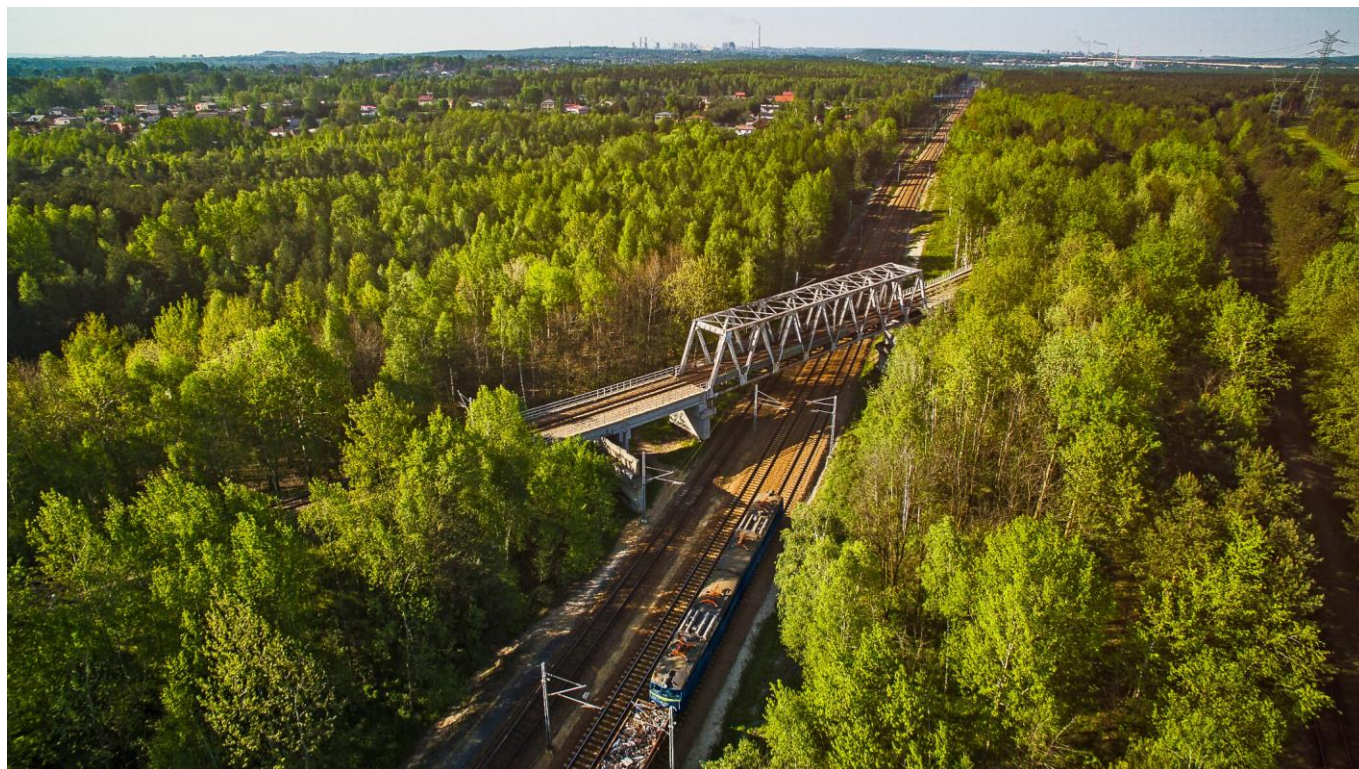
		Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
Nazwa odpadu	Kod odpadu	stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Zużyte urządzenia zawierające wolny azbest	16 02 12*	0,000	0,493	0,000	0,000
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 do 160212	16 02 13*	0,793	2,377	1,593	0,793
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	3,715	10,003	7,764	3,715
Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń	16 02 15*	0,336	0,336	0,340	0,336
Elementy usunięte ze zużytych urządzeń (tonery)	16 02 16	3,296	0,515	2,855	3,296
Nieorganiczne odpady inne niż wymienione w 16 03 03, 16 03 80	16 03 04	1,010	1,043	0,269	1,010
Gazy w pojemnikach (w tym halony) zawierające substancje niebezpieczne	16 05 04*	0,116	0,048	0,002	0,116
Gazy w pojemnikach inne niż wymienione w 16 05 04	16 05 05	1,030	0,338	0,102	1,030
Chemikalia laboratoryjne i analityczne (np. odczynniki chemiczne) zawierające substancje niebezpieczne, w tym mieszaniny chemikaliów laboratoryjnych i analitycznych	16 05 06*	0,150	0,120	0,105	0,150
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	18,442	7,380	4,395	18,442
Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02*	3,175	4,428	4,309	3,175
Inne baterie i akumulatory	16 06 05	0,380	0,414	0,582	0,380
Magnetyczne i optyczne nośniki informacji	16 80 01	0,000	0,001	0,001	0,000
Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01*	0,000	0,612	0,000	0,000
Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	0,000	0,048	0,000	0,000
Drewno	17 02 01	10,860	7,590	6,145	10,860
Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,726	0,218	0,588	0,726
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	17 02 04*	8,000	8,000	12,150	8,000
Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	0,060	0,000	0,375	0,060
Aluminium	17 04 02	4,819	0,430	2,349	4,819
Żelazo i stal	17 04 05	21,696	15,951	52,549	21,696
Kable inne niż wymienione w 170410	17 04 11	0,079	0,241	0,835	0,079
Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne1)	17 05 07*	5,000	0,000	0,000	5,000
Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażów inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	0,000	0,010	0,612	0,000
Szlamy z innego niż biologiczne oczyszczania ścieków przemysłowych inne niż wymienione w 19 08 13	19 08 14	0,000	0,000	10,000	0,000
Drewno	19 12 07	10,615	23,392	36,081	10,615
Odpady ciekłe i stężone uwodnione odpady ciekłe (np. koncentraty) z oczyszczania wód podziemnych zawierające substancje niebezpieczne	19 13 07*	0,066	0,000	0,000	0,066

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 79 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	898	747
Kotłownie	63	73
Procesy technologiczne	66	54
Samochody i maszyny	9	9
Lokomotywy	753	599
Parowozy	7	13
Inne	0	0
Ochronę wód, w tym:	52	38
Pobór wody	0	1
Odprowadzanie ścieków	10	4
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	5	5
Inne	37	29
Wycinkę drzew i krzewów	5	0
Ochronę powierzchni ziemi	0	108
Gospodarowanie odpadami	392	266
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	138 042	248 736

Źródło: Opracowanie własne



OBSZAR PRACOWNICZY
Kluczowe wskaźniki dotyczące zatrudnienia

Tabela 80 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w osobach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [osoby] w tym:	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
Kobiety	4 432	4 420
Wykształcenie wyższe	1 039	1 012
Wykształcenie średnie	2 660	2 656
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	733	752
Mężczyźni	12 611	13 009
Wykształcenie wyższe	1 502	1 488
Wykształcenie średnie	5 876	5 922
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	5 233	5 599
Suma	17 043	17 429

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 81 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w etatach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [etaty] w tym:	2017	2016
Kobiety	4 412	4 440
Wykształcenie wyższe	1 018	1 005
Wykształcenie średnie	2 655	2 674
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	739	761
Mężczyźni	12 765	13 259
Wykształcenie wyższe	1 480	1 484
Wykształcenie średnie	5 870	6 007
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	5 415	5 767
Suma	17 177	17 698

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 82 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	15	7
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	0	1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 83 Liczba nowych pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	502	198
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	502	198

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 84 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	53 888	66 520
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba], w tym:	3	4

Źródło: Opracowanie własne



OBSZAR SPOŁECZNY



W 2016 r. PKP CARGO przyjęło Politykę społecznej odpowiedzialności biznesu. Dokument ten jest kierunkowskazem odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych. Polityka CSR promuje ideę biznesu społecznie odpowiedzialnego zarówno wśród swoich pracowników, jak i na zewnątrz.

Pełna szacunku i profesjonalna postawa względem interesariuszy jest elementem procesu wzmacniania pozycji PKP CARGO jako nowoczesnego i samodzielnego operatora logistycznego. Biznes społecznie odpowiedzialny w PKP CARGO oznacza koncepcję prowadzenia działalności, która wspiera tworzenie pozytywnych i trwałych relacji ze społeczeństwem oraz otoczeniem biznesowym oraz zrównoważone oddziaływanie na środowisko, przy jednoczesnym wspieraniu realizacji celów biznesowych.

Biznes społecznie odpowiedzialny (CSR) łączy odpowiedzialną postawę względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego z profesjonalnym realizowaniem celów biznesowych.

Zarządzanie Biznesem Społecznie Odpowiedzialnym (CSR) dotyczy obszarów wyszczególnionych w normach tworzących wytyczne dla odpowiedzialnego biznesu i zrównoważonego rozwoju. Odwołując się do Normy ISO 26000, są to następujące płaszczyzny:

- ◆ **ŁAD KORPORACYJNY**
- ◆ **PRAWA CZŁOWIEKA**
- ◆ **STOSUNKI PRACY**
- ◆ **OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO**
- ◆ **UCZCIWE PRAKTYKI RYNKOWE**
- ◆ **RELACJE Z KONSUMENTAMI**
- ◆ **ZAANGAŻOWANIE SPOŁECZNE**

Korzyści z działań CSR można dostrzec w następujących trzech obszarach:

- Organizacyjnym, m.in. podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej firmy oraz zwiększenie wydajności pracy i bezpieczeństwa przewozów;
- Relacjach z klientem, m.in. zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie lojalności klientów;
- Relacjach z pracownikami, m.in. budowanie pozytywnego wizerunku pracodawcy; zmniejszenie rotacji pracowników;

Podstawowe założenia do rozwoju zagadnień społecznej odpowiedzialności biznesu opierają się na dwóch filarach. Pierwszy z nich dotyczy identyfikacji i wykorzystania posiadanych zasobów oraz kontynuowania dobrych praktyk CSR, natomiast drugi to nowe inicjatywy CSR.

Działanie odpowiedzialne i zrównoważone to stałe poszukiwanie najlepszych rozwiązań biznesowych uwzględniających aspekty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, które mają na celu wytworzenie wartości zrównoważonej tj. takiej, która przynosi korzyść zarówno dla interesariuszy, jak i akcjonariuszy.

Zasoby wykorzystywane do prowadzenia biznesu w sposób odpowiedzialny oraz zrównoważone dobre praktyki, które jasno komunikują odpowiedzialną postawę względem interesariuszy, wdrożone procesy, zasady oraz przyjęte dokumenty będą podlegać monitorowaniu. Ich opis będzie cyklicznie aktualizowany w raportach zawierających dane niefinansowe.

W roku 2017 w PKP CARGO realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów.

Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2017 na szczególną uwagę zasługują następujące trzy projekty:

1. PWP „PSYCHOLOGICZNE WSPARCIE POWYPADKOWE dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych”

Celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne czynnika ludzkiego.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych obejmuje ponad 7000 pracowników.

Dedykowany jest dla członków drużyn trakcyjnych oraz pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego a także członków stałych komisji kolejowych.

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego obsługiwana jest przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp kluczowi pracownicy bezpośrednio wpływający na poziom ruchu kolejowego. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo i co ważne brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych.
- Spotkanie z psychologiem - podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia Psychologicznego w uzasadnionych przypadkach jest możliwość umówienia się na spotkanie w gabinecie psychologicznym.

Szkolenia kaskadowe z obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych - obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego. Szkolenia dotyczące stresu zawodowego realizowane były w trakcie pouczeń okresowych w terminie lipiec – grudzień 2017. Szkolenia prowadzone są przez trenerów wewnętrznych, czyli pracowników przewidzianych do prowadzenia szkoleń pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz koordynatorów zespołów stałych komisji kolejowych. Uczestnicy bardzo wysoko ocenili szkolenie dla trenerów wewnętrznych. Uśredniona ocena to 4,7 w skali pięciostopniowej. 99% respondentów poleciłoby projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego innym osobom oraz zachęciłoby do skorzystania z tego typu inicjatyw.

Pozytywne informacje zwrotne i rekomendacje pracowników objętych projektem były ważnym głosem pomocnym w podtrzymaniu decyzji o długoterminowej realizacji projektu.



Poprzez realizację projektu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego zwiększa się bezpieczeństwo ruchu kolejowego. PKP CARGO otrzymało wyróżnienie UTK w II edycji Konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym.

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe (PWP) dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych.

Tabela 85 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	Liczba osób objętych szkoleniem w roku	
		2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej, Maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	18	14
Dyżurny ruchu	16	77	92
Nastawniczy	16	23	36
Kierownik pociągu	16	151	198
Rewident taboru	16	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 227	1 251
Manewrowy	16	706	752
Toromistrz	16	9	10
Zwrotniczy	16	68	59
Suma	160	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

2. PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

PKP CARGO, jako największy towarowy przewoźnik kolejowy w Polsce i główny mecenas zabytków techniki kolejowej, od 14 lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 roku posiada status Instytucji Kultury.

PKP CARGO promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i z zagranicy,
- „Lato z Parowozami” – program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum oraz w parowozowniach: Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice.
- „Małopolskie Szlaki turystyczne” – cieszący się dużym zainteresowaniem produkt turystyczny realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Wykorzystuje zasoby kulturowe i przyrodnicze południowego regionu Małopolski oraz historyczne walory Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, której główną oś stanowi linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz wraz ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce. W 2017 r. z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu skorzystało blisko 11 tys. podróżnych.
- Skansen w Chabówce – zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów kolejowych m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe i elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne i drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. Prowadzą one pociągi turystyczne po najbardziej malowniczych trasach Małopolski. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen skorzystało ok. 22 tys. osób, a sam Skansen odwiedziło ok. 30 tys. osób.

PKP CARGO współpracuje również z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki, wspierając je finansowo i technicznie.

PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu zorganizowała w Senacie RP ogólnopolską konferencję poświęconą ochronie zabytków kolejowych w Polsce oraz możliwościom ich adaptacji do nowych funkcji, postulując utworzenie Narodowego Muzeum Kolejnictwa. PKP CARGO aktywnie uczestniczyła w posiedzeniach senackiego zespołu ds. zabytków kolejnictwa, których celem było wypracowanie właściwych rozwiązań legislacyjnych służących rozwojowi kolei muzealnych i turystycznych.

Wieloletnia działalność PKP CARGO w obszarze dziedzictwa historycznego, a zwłaszcza realizacja wydarzeń z udziałem parowozów przynoszą znaczne korzyści wizerunkowe. W najbardziej spektakularnych wydarzeniach, jakimi są „Parowozjada”, „Lato z parowozami” czy program „Małopolskie Szlaki Turystyczne”, uczestniczyło łącznie ok. 19 tys. osób. Innym wskaźnikiem obrazującym popularność Skansenu w Chabówce jest duża liczba odwiedzających, wynosząca około 30 tys. osób.

Z Chabówki wypożyczano czynny tabor muzealny do realizacji m.in. takich filmów, jak „Lista Schindlera”, „Skrawki”, „Przedwiośnie”, „Sława i Chwała”, „Przygody dzielnego wojaka Szwejka” czy „Katyń”, a z Parowozowni Wolsztyn - parowóz m. in. do filmu „Pianista”.

3. „BIEGAMY POMAGAMY”

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opierała się na dwóch filarach. Jeden to sportowy, propagujący aktywność fizyczną, realizowany poprzez udział naszych zespołów w maratonach, także zagranicznych, a drugi to filar pomocowy. Pracownicy PKP CARGO biegając, pomagali beneficjentom fundacji organizującej bieg.

Podobnie było także w 2017 roku, w którym projekt był zrealizowany wspólnie z Fundacją Poland Business Run. Jego celem była promocja zdrowego stylu życia wśród pracowników oraz pomoc osobom niepełnosprawnym – beneficjentom Fundacji Poland Business Run.

W projekcie wzięło udział około 80 pracowników z jednostek organizacyjnych usytuowanych w różnych częściach Polski, którzy wraz z członkami rodzin pobiegli w sześciu miastach: Warszawa, Poznań, Katowice, Wrocław, Kraków. Liczny zespół biegowy PKP CARGO stanowił część dużego przedsięwzięcia, w którym uczestniczyło ponad 20 tysięcy biegaczy.

Zaangażowanie pracowników oraz decyzja Zarządu o dodatkowym partnerskim zaangażowaniu w projekt biegowy przyczyniły się do zebrania kwoty ponad 1,6 mln zł. Zebrana kwota była przeznaczona na pomoc konkretnym beneficjentom fundacji, najczęściej osobom po amputacji kończyn.



PRAWA CZŁOWIEKA



W PKP CARGO w 2017 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej. Ponadto, w 2017 roku nie zanotowano przypadków dyskryminacji, mobbingu czy molestowania seksualnego.

Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 86 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Ilość związków zawodowych w spółce [szt.]	129	131
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	14 595	14 944
% uzwiązkowienia	85,6%	85,7%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

Tabela 87 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	119	118
Wskaźnik wypadkowości [‰]	6,9	6,7

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO, jako największy w Polsce kolejowy przewoźnik towarowy, dokłada wszelkich starań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do środowiska pracy, jak i przewożonych ładunków. Dzięki wykorzystaniu bezzałogowej floty dronów, wzrost poziom bezpieczeństwa, znacząco ograniczona została kradzież przewożonych towarów (niemal o połowę).

Codzienne działania Grupy Operacyjnej, dzięki Bezzałogowym Statkom Powietrznym (dalej: BSP), powiększają zakres obserwacji w terenie, pozwalają na obserwację miejsc zagrożonych kradzieżą z poza ich terenu.

Wykorzystanie BSP przy ujęciu sprawców kradzieży, poprzez możliwość obserwacji drogi ucieczki przestępców.

- Audyt bezpieczeństwa obszarów należących do PKP CARGO lub użytkowanych przez PKP CARGO na podstawie umowy z innymi spółkami Grupy. Analiza przetworzonych materiałów uzyskanych z wykorzystaniem BSP i ocena bezpieczeństwa z punktu widzenia infrastruktury zlokalizowanej w audytowanych obszarach;
- Oddziaływanie prewencyjne, prowadzone na terenie zakładów PKP CARGO
 - obloty mające na celu zaznaczenie częstej obecności BSP w miejscach zagrożonych zdarzeniami kradzieżowymi;
 - artykuły w prasie lokalnej i ogólnopolskiej skierowanych do segmentu odbiorców, wśród których znajdują się grupy przestępcze dokonujące kradzieży z pociągów PKP CARGO.
- Powiększanie floty BSP, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez PKP CARGO;

Wykorzystanie do monitorowania szlaków kolejowych BSP wyposażonych w kamerę RGB (umożliwiającą obserwację w dzień) lub kamerę termowizyjną (umożliwiającą obserwację w nocy).

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



PKP CARGO S.A. zawarła w 2017 r. umowę, która gwarantowała utrzymanie anonimowych kanałów informacyjnych dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zaliczamy: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną. Przeprowadzono szereg szkoleń oraz przygotowano wybranych pracowników PKP CARGO S.A. do roli Liderów Wartości i Rzecznika Etyki.

W dalszej kolejności planowane jest wdrożenie kodeksu etyki w pełnym zakresie w PKP CARGO S.A. oraz w spółkach Grupy, jak i rozwój działalności Sygnalistów.

10.2.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

Dla PKP CARGO jako przewoźnika kolejowego celem, w związku z wykonywaną działalnością, jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Dzięki wdrożonemu Systemowi Zarządzania Bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem z dnia 17 marca 2007r., w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, gwarantujemy nie tylko wysoką jakość świadczonych usług i wysoko wykwalifikowaną kadrę, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem to gwarancja bezpiecznego funkcjonowania dziś i w przyszłości z korzyścią dla Grupy, jej klientów oraz uczestników systemu kolejowego.

Na każdym pracowniku bez względu na rodzaj, charakter i miejsce pracy ciąży obowiązek pełnej znajomości i zrozumienia priorytetów bezpieczeństwa.

Poprzez wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem pragniemy zapewnić:

- najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług, bez rezygnacji z jakości,
- bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców),
- współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa,
- zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa,
- bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom;
- przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego,
- zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym,
- stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie,
- stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Opracowana w PKP CARGO Polityka Bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu SMS (System Zarządzania Bezpieczeństwem), jak również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje Spółka. Przyczynia się to do zaangażowania organizacji w tworzenie oraz doskonalenie etyki pracy, ponad to daje pracownikom wyraźne wytyczne ukierunkowane na działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa.

System SMS funkcjonuje w oparciu o krajowe i unijne akty prawne odnoszące się do bezpieczeństwa systemu kolejowego i jest wymogiem, bez spełnienia którego przedsiębiorstwo kolejowe nie może prowadzić działalności. System SMS oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania przez Spółkę działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na System SMS składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo procesu przewozowego.

Potwierdzeniem wdrożenia i funkcjonowania Systemu SMS w Spółce jest Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez Urząd Transportu Kolejowego. Na tej podstawie po spełnieniu pozostałych wymagań Spółka może również prowadzić samodzielną działalność przewozową w 7 krajach UE: Czechach, Słowacji, Niemczech, Holandii, Austrii, Węgrzech, Litwie.

System SMS ma także zapewnić nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka związanymi z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - MMS (Maintenance Management System) oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada. Na System MMS składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na procesy stosowane w utrzymaniu wagonów towarowych.

System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego.

System MMS został wdrożony w PKP CARGO w 2013 roku. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami. (pod tym względem jest to system podobny do Systemu SMS).

W oparciu o zatwierdzony System MMS, PKP CARGO otrzymała w 2013 roku Certyfikat Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (Certyfikat ECM) potwierdzający jego akceptację na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz właściwymi przepisami krajowymi (niniejsze rozporządzenie określa wymagania wobec Systemu MMS i jego podstawowe elementy).

Warunkiem zachowania certyfikatu jest pełne wdrożenie zasad i warunków utrzymania wagonów towarowych zawartych zarówno w prawie krajowym, jak i UE.

Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Bez Systemu MMS i Certyfikatu ECM Spółka nie mogłaby wykonywać działalności w tym zakresie, a utrzymanie wagonów towarowych musiałoby być zlecone podmiotowi zewnętrznemu (PKP CARGO posiada w/w certyfikat).

Certyfikat ECM ważny jest na okres do 5 lat, po którym to okresie podlega odnowieniu. Ważność obecnie obowiązującego certyfikatu mija w maju 2021 r.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień społecznych – dialog społeczny.

Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wypływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce.

O znaczeniu i roli związków zawodowych w PKP CARGO S.A. decydują przede wszystkim:

- uprawnienia wynikające z regulacji zarówno powszechnych, jak i wewnętrznych,
- udział w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie swoich przedstawicieli do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (powyżej 85%).

Zakres współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce w szczególności obejmuje:

- monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- opiniowanie wielkości zatrudnienia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad SIP,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,
- udział w procedurze wymierzania kar porządkowych.

W PKP CARGO, będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny odbywa się na dwóch płaszczyznach:

- na szczeblu zakładowym – pomiędzy dyrektorem zakładu Spółki a zakładowymi i międzyzakładowymi organizacjami związkowymi,
- na szczeblu Spółki – pomiędzy Zarządem a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi oraz organizacjami szczebla zakładowego będącymi stroną ZUZP.

Podstawową formę dialogu stanowią cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień, odbywające się, co do zasady, na szczeblu zakładu raz w miesiącu, a na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Zarząd wspiera rozwój dialogu opartego na zasadach przestrzegania prawa, równości stron, wzajemnego zaufania i szukania kompromisu. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągnięcia wyznaczonych celów.

Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy w warunkach pokoju społecznego. Przykładem działań na rzecz doskonalenia dialogu społecznego były przeprowadzone w 2017 roku, z inicjatywy strony pracodawcy, wspólnie z przedstawicielami innych spółek sektora kolejowego, Warsztaty Partnerskiego Dialogu, które przyczyniły się do zwiększenia świadomości uczestników w budowaniu kultury dialogu i współuczestniczącego przywództwa w realizacji procesów biznesowych.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

Nabór pracowników

W 2017 r. PKP CARGO S.A. realizowało, podobnie jak w 2016 roku, wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Poza prowadzeniem standardowych działań rekrutacyjnych mających na celu pozyskanie ekspertów i specjalistów z wiedzą teoretyczną popartą doświadczeniem zintensyfikowało działania mające na celu pozyskanie kandydatów bez doświadczenia lub z relatywnie krótką historią zatrudnienia.

W 2017 r. uruchomiono 633 rekrutacje z czego ponad 10% to rekrutacje wewnętrzne. Udział rekrutacji zakończonych zatrudnieniem do rekrutacji ogółem wynosi ponad 72%.

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- liczbę rekrutacji wewnętrznych – 67,
- liczbę rekrutacji zewnętrznych – 566.

PKP CARGO skupiając swoje procesy rekrutacyjne wokół osób z niewielkim stażem pracy, dało możliwość realnego rozwoju kompetencji i zbudowania ścieżki kariery poprzez zdobywanie pierwszych doświadczeń zawodowych oraz kształtowania postaw i zachowań zgodnych z oczekiwaniami, które PKP CARGO S.A. stawia przed pracownikami.

W 2017 r. w ramach prowadzonych działań promujących zatrudnienie w Spółce, PKP CARGO S.A. uczestniczyło w Dniu Kariery organizowanym podczas Międzynarodowych Targów TRAKO. Jest to powrót do promocji pracodawcy w środowisku szkolnym i akademickim. Działania te będą kontynuowane.

Program adaptacyjny

W 2017 r. kontynuowane były prace związane ze stworzeniem przyjaznych i optymalnych warunków każdemu nowemu pracownikowi naszej firmy.

Programy adaptacyjne dla nowych pracowników dostosowane są do specyfiki pracy odmienne w Centrali i Zakładach Spółki.

W Centrali realizowany jest program adaptacyjny „CARGO WITA”, który ma na celu organizację procesu zatrudniania i adaptacji nowego pracownika. Dzięki niemu nowozatrudnieni pracownicy poznają organizację, jej strategię, misję i wizję, strukturę oraz zasady działania.

Oprócz szkolenia adaptacyjnego i listu powitalnego, nowi pracownicy zapraszani są na szkolenie ukierunkowane na zasady postępowania. Pracownicy w ramach programu realizowali również szkolenie e-learningowe nt. „Ochrona środowiska”.

W 2017 r. program adaptacyjny „CARGO WITA” został rozszerzony o wsparcie dla pracowników. Utworzona strona intranetowa dedykowana w szczególności nowym pracownikom zawiera wszystkie niezbędne kontakty do kompetentnych osób z różnych obszarów.

W Zakładach realizowane są programy przygotowania zawodowego oparte na kwalifikacjach wymaganych od kandydatów. Dla tej grupy nowych pracowników opracowywany jest program przygotowania zawodowego obejmujący szkolenie praktyczne i teoretyczne. Powyższe szkolenia kończą się egzaminem praktycznym oraz teoretycznym. W celu systematycznego podnoszenia wiedzy zawodowej prowadzone są również szkolenia okresowe i doraźne.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, właściwych dla realizacji celów biznesowych.

W 2017 roku kontynuowano działania mające na celu rozwój zawodowy pracowników poprzez umożliwienie uczestnictwa w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych, osadzonych w obszarze funkcjonowania spółek kolejowych. Ponadto kadra kierownicza uczestniczyła w zajęciach w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Ta forma wsparcia pracowników w rozwijaniu ich kompetencji cieszy się dużym uznaniem i zainteresowaniem wśród pracowników, dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować współpracę z ZPK w tym zakresie.

Dodatkowo, widząc duże zainteresowanie pracowników oraz potrzebę organizacyjną, w 2017 roku uruchomiono kurs nauki języków obcych w formie zajęć indywidualnych oraz grupowych. W ramach kursu uczestnicy odbywali zajęcia z lektorem oraz otrzymali dostęp do dedykowanej platformy e-learningowej, dzięki której pracownicy mogli utrwalić pozyskane umiejętności. Kurs ten w 2017r. realizowany był w formie pilotażu, który po zakończeniu został pozytywnie oceniony. Dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować działania rozwojowe polegające na nauce języków obcych rozszerzając kurs o kolejne grupy. W latach poprzednich wsparcie nauki języków obcych polegało na dofinansowaniu kosztów kursu, które ponosili pracownicy, zgodnie ze złożonymi Pracodawcy do rozpatrzenia wnioskami indywidualnymi.

W 2017 r. dbając o zapewnienie bezpiecznych warunków pracy, przeprowadzono szkolenia w zakresie BHP i pierwszej pomocy przedlekarskiej.

Kontynuowano także dzielenie się wiedzą w formie szkoleń e-learningowych, opracowywanych w całości przez pracowników Spółki.

Pracownicy Spółki uczestniczyli w szkoleniach specjalistycznych, zgodnie ze zgłaszanym potrzebami. W 2017 roku łączna liczba godzin szkoleniowych wyniosła 53 888 godzin. Zrealizowano 6 736 osoboszkoleń, tj. średnia liczba godzin na pracownika wyniosła ponad 3 godziny, w tym:

- 142 – liczba osoboszkoleń na stanowisku kierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła ponad 2 godziny),
- 6 594 – liczba osoboszkoleń na stanowisku niekierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,91 godz.), w tym 6 173 na stanowiskach robotniczych (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,73 godz.),
- 848 – liczba osoboszkoleń kobiet (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 1,53 godz.),
- 5 888 – liczba osoboszkoleń mężczyzn (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,74 godz.),

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- Średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy / całkowita liczba pracowników,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowisku niekierowniczym – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach niekierowniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach niekierowniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowiskach robotniczych – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na kobietę – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyły kobiety / całkowita liczba kobiet,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na mężczyznę – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli mężczyźni / całkowita liczba mężczyzn,
- czas jednego szkolenia 8 godzin,
- liczbę pracowników na stanowiskach kierowniczych – 560,

- liczbę pracowników na stanowiskach niekierowniczych – 16 483, w tym robotniczych – 13 238,
- liczbę kobiet – 4 432,
- liczbę mężczyzn – 12 611.

Dodatkowo PKP CARGO S.A. umożliwiło uzupełnienie wykształcenia pracownikom, partycypując w kosztach związanych z opłatą za naukę, z czego:

- 81% dotyczyło studiów wyższych, 19% studiów podyplomowych
- 90% pracowników korzystających z dofinansowania to pracownicy zatrudnieni na stanowiskach niekierowniczych, w tym 19% to stanowiska robotnicze
- 54% pracowników korzystających z dofinansowania to mężczyźni, 46% kobiety.

Roczny system ocen pracowniczych

W Centrali PKP CARGO S.A. obowiązuje roczny system ocen pracowniczych, który ma na celu wspieranie procesów biznesowych poprzez kształtowanie optymalnych kompetencji personelu pozwalających na dostosowanie się do zmieniającej się sytuacji gospodarczej.

System ocen opiera się na dokładnie zdefiniowanych kompetencjach o kluczowym znaczeniu dla całej firmy, którymi powinien się charakteryzować pracownik. Ocena tych kompetencji, a w konsekwencji pozyskanie przez uczestników wiedzy na temat swoich mocnych i słabych stron, zbudowanie planów rozwojowych uwzględniających oczekiwania pracowników i firmy, były podstawą systemu ocen.

W 2018 r. PKP CARGO S.A. planuje aktualizację systemu ocen. Nowy system skoncentruje się na budowaniu i kształtowaniu optymalnych kompetencji a wyniki oceny będą podstawą planowania rozwoju pracowników, szkoleń i innych decyzji kadrowych.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i ZUZP. Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki w oparciu o zakładowe regulaminy gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin.

Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych, kierując się kryteriami ustawowymi, tj. sytuacją życiową, rodzinną i materialną osób uprawnionych do korzystania z funduszu.

Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów, zawodów sportowych, imprez kulturalno-oświatowych, pobytu dziecka w żłobku, klubie dziecięcym lub przedszkolu, a także kart sportowych, dzięki którym pracownicy mogą korzystać z różnych zajęć sportowo-rekreacyjnych. Udzielana jest również pomoc w formie zapomóg bytowych i losowych, którą mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z pożyczek na cele mieszkaniowe.

W roku 2017 dokonano odpisu na ZFŚS w Spółce dla 42 468 uprawnionych, w tym 17 223 pracowników oraz 25 245 emerytów i rencistów, a realizacja świadczeń kształtowała się w podobnych proporcjach jak w roku poprzednim.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2017 r. wykupiono łącznie 28 507 ww. uprawnień, w tym:

- dla pracowników – 13 429 (78%),
- dla członków rodzin pracowników – 2 283,
- dla emerytów i rencistów kolejowych – 12 795.

Kilkaset osób rocznie (322 wnioski w 2016 r., 265 wniosków w 2017 r.) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do środowiska naturalnego

Przyjęta przez Spółkę polityka środowiskowa jest spójnym elementem Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie ZSZ i obejmuje:

- ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom,
- racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii i wody zgodnie z wymaganiami prawnymi zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego

Rezultat stosowania tych polityk to:

- prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe;
- inwestycje w zakupy nowego taboru i modernizacje taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru, co skutkuje wysokimi standardami utrzymania taboru i ochroną środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru;
- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi- adekwatnie do potrzeb aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na gospodarcze korzystanie ze środowiska, zgodność z przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi wytycznymi sprawdzana jest podczas audytów oraz kontroli wewnętrznych i zewnętrznych;
- minimalizacja wpływu na środowisko naturalne, ograniczanie ilości emitowanych do środowiska substancji i zanieczyszczeń - co roku tworzony jest program działań środowiskowych, realizacja którego przynosi efekty w postaci zmniejszania wskaźników zużycia paliwa trakcyjnego, energii elektrycznej i zużycia wody; działamy także w kierunku podwyższenia efektywności energetycznej naszych instalacji, sukcesywnie likwidujemy stare kotłownie węglowe zmieniając je na źródła oparte na oleju i gazie lub na nowoczesne kotłownie na paliwa stałe;
- Świadomość ekologiczna naszych pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy (elementy ochrony środowiska pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami; kadra zajmująca się sprawami ochrony środowiska uczestniczy w szkoleniach specjalistycznych z prawa ochrony środowiska)

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do poszanowania praw człowieka – polityka antymobbingowa

Mając na uwadze ustawowy obowiązek przeciwdziałania mobbingowi wynikający z Kodeksu pracy, jak również dostrzegając potrzebę zwalczania wszelkich praktyk dyskryminacyjnych, przestrzegania zasad etyki przez każdego pracownika oraz kształtowania właściwych stosunków międzyludzkich w środowisku pracy, w PKP CARGO S.A. wprowadzone zostały zasady przeciwdziałania mobbingowi. W oparciu o regulację wewnętrzną wdrożono szereg działań o charakterze organizacyjnym, prawnym, informacyjnym i kulturowym, stwarzając podstawy wewnętrznej polityki antymobbingowej realizowanej w Spółce. Obowiązek przeciwdziałania mobbingowi został zamieszczony w regulaminach pracy obowiązujących u pracodawców wchodzących w skład PKP CARGO S.A. W każdym zakładzie i Centrali zostały powołane Komisje Antymobbingowe oraz Mężowie Zaufania, tworząc tym samym warunki do nieskrępowanego, z zachowaniem zasady poufności, złożenia skargi przez każdego pracownika, który uważa, że jest mobbingowany, bądź zauważył przejawy mobbingu, a następnie sprawnego, obiektywnego rozpatrzenia każdego zgłoszonego przypadku wraz z wyciągnięciem odpowiednich wniosków.

Niezależnie od ciągłego doskonalenia przyjętych w Spółce procedur antymobbingowych, szczególny nacisk w toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi kładziony jest na działania zapobiegawcze, zwłaszcza w sferze edukacyjno-informacyjnej, polegające na poszerzeniu wiedzy o zjawisku mobbingu oraz podnoszeniu świadomości załogi w szerszym aspekcie, uwzględniającym preferowane w firmie postawy etyczne, kulturę organizacji czy umiejętności rozwiązywania konfliktów.

Temu celowi służą m. in.:

- szkolenia pracowników ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk kierowniczych,
- udostępnianie pracownikom materiałów informacyjnych na temat mobbingu przy pomocy strony intranetowej,
- sygnalizowanie zagrożenia ochrony przed mobbingiem u pracodawcy w trakcie szkoleń z zakresu bhp,
- udostępnienie adresu e-mail do zgłaszania przypadków mobbingu.

W zależności od oceny skuteczności stosowanych w Spółce rozwiązań oraz bieżących potrzeb, metody zwalczania przejawów mobbingu oraz stosowane w tym zakresie środki profilaktyczne są stale rozwijane.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

Z dniem 1 stycznia 2018r. weszła w życie Decyzja Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 31 października 2017r. - „Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A.”. Niniejsza procedura reguluje:

- sposób zgłaszania przypadków korupcji lub podejrzenia korupcji;
- rejestrowanie zdarzeń korupcyjnych;
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami korupcji;
- postępowanie wobec osób zgłaszających przypadki korupcji;
- informowanie Zarządu o przypadkach korupcji;
- zgłaszanie przypadków korupcji organom ścigania oraz współpraca z tymi organami;
- analizowanie przypadków korupcji;
- zapobieganie ponownemu występowaniu przypadków korupcji;
- współpracę z otoczeniem, partnerami, kontrahentami i instytucjami administracji;
- współpraca z komórkami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

Procedura obowiązuje wszystkich pracowników spółki PKP CARGO S. A., jak również osoby wchodzące w skład Zarządu. Ponadto procedura reguluje status Sygnalisty, jak również politykę przyjmowania i wręczania prezentów.

Realizacją polityki antykorupcyjnej jest „Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A.”.

10.2.4 Procedury należytej staranności

PKP CARGO prowadzi odpowiedzialną politykę w zakresie ochrony środowiska i dokłada należytej staranności, aby prowadzona przez nią działalność była zgodna z wymogami prawnymi i wewnętrznymi zobowiązaniami. Ryzyko w ochronie środowiska jest oceniane i ustalono sposoby jego ograniczania. Ustanowiono sposoby zapobiegania niekorzystnym wpływom na środowisko, zasady prawidłowej eksploatacji urządzeń ochrony środowiska oraz sprawne procedury awaryjne.

Sprawy ochrony środowiska zostały powierzone pracownikom kompetentnym dzięki wykształceniu, przeszkoleniu i doświadczeniu. Pracownicy pionu ochrony środowiska zostali wyposażeni w specjalistyczny program (Centralny System Informacji o Środowisku; ATMOTERM S.A.) do gromadzenia danych o zakresie korzystania ze środowiska, naliczania opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz raportowania zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa oraz w serwis internetowy stanowiący zbiór aktualnych informacji z zakresu prawa ochrony środowiska. Dzięki umiejętnościom i narzędziom jakie posiadają pracownicy, możliwa jest regularna analiza danych środowiskowych pod kątem prawidłowości działania systemu i reagowanie w sytuacjach wymagających podjęcia działań.

Pracownicy nie związani z pionem ochrony środowiska, otrzymują jasne wytyczne i procedury postępowania chroniącego środowisko (szkolenia, instrukcje, regulaminy itp.) oraz mają dostęp do informacji o obowiązujących przepisach i wpływie na środowisko. Prawidłowość stosowania ustalonych w ochronie środowiska zasad oraz realizacji wytycznych decyzji i zezwoleń, jest sprawdzana w toku kontroli i audytów prowadzonych na terenie działania poszczególnych zakładów.

W odniesieniu do kwestii społecznych, pracowniczych oraz poszanowania praw człowieka, PKP CARGO nie przyjęło sformalizowanego dokumentu polityk, natomiast stosuje praktyki i regulacje opisane w punkcie dotyczącym polityk stosowanych przez PKP CARGO.

10.2.5 Ryzyka związane z działalnością PKP CARGO S.A. i zarządzanie tymi ryzykami

W dniu 24 stycznia 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. przyjął Uchwałę o wprowadzeniu do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Na mocy tej uchwały połączone zostały dwa, działające dotychczas odrębnie, systemy zarządzania ryzykiem: system zarządzania ryzykiem biznesowym oraz system związany z bezpieczeństwem informacji, wynikający z normy ISO 27001. Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu wraz z Biurem Bezpieczeństwa zostały zobowiązane do sprawowania nadzoru nad wdrożeniem i realizacją postanowień Polityki.

Proces zarządzania ryzykiem przenika przez całą organizację i każdy, w miarę swoich możliwości, zarządza ryzykiem. Poszczególne role jednak się zmieniają się wraz z hierarchią.

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

Zarząd PKP CARGO odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem.

Dyrektor Zakładu bądź Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Odpowiedzialnością jest zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w jego działalności, przeanalizowanie ich i dokonanie oceny, a następnie porównanie z oczekiwanymi wynikami. W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są różne działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji.

W Polityce wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem. Gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN.

Ryzyka, które są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi. W odniesieniu do ryzyk wskazanych przez Członków Zarządu, zaprojektowane zostały wskaźniki, które obrazują poziom ryzyka. Obecnie monitorowanych jest 26 wskaźników. Raz w miesiącu Zarząd PKP CARGO otrzymuje raport, w którym wskazane są poziomy wskaźników (neutralny, alarmowy i katastroficzny), tendencja panująca w danym wskaźniku oraz informacja na temat przyczyn zaistniałych odchyleń oraz działań podejmowanych przez właścicieli ryzyka w związku z odchyleniami.

Wskaźniki w większości przypadków mają charakter ilościowy i przedstawiają informację, która jest weryfikowalna i bez ponoszenia nadmiernych kosztów wygenerowana z systemów informatycznych PKP CARGO. Zarząd PKP CARGO ma możliwość zmiany monitorowanych wskaźników w zależności od swoich potrzeb informacyjnych. Polityka została opracowana w oparciu o postanowienia normy ISO 31000 „Zarządzanie ryzykiem”.

Proces oceny ryzyka odbywa się co najmniej raz w roku, w ramach prowadzonej samooceny. W jej trakcie właściciele ryzyk identyfikują ryzyka w swoim obszarze oraz aktywa informacyjne, w odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji oraz planują działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka w przypadku, gdy poziom ryzyka jest nieakceptowalny. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności istotnie wpływające na poziom ryzyka, właściciel ryzyka powinien dokonać samooceny przed upływem roku.

Proces oceny odbywa się w trzech etapach: rozpoczyna się identyfikacją ryzyka, następnie ryzyko jest analizowane, a otrzymane wyniki porównywane są z oczekiwaniami i od tego zależy dalsze postępowanie z ryzykiem. Ryzyko może zostać zaakceptowane lub właściciel ryzyka przygotowuje Plan postępowania z ryzykiem.

W odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji, w odniesieniu do aktywów, które zostały przez właścicieli uznane za krytyczne, tworzy się Plany ciągłości działania. Właściciel aktywa jest odpowiedzialny za utrzymanie, aktualizację i testowanie Planu. Cykliczność procesu zakłada jego ciągłe zmiany mające na celu doskonalenie.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Dialog społeczny

Sformalizowanie zasad współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce poprzez wdrożenie regulacji wewnętrznych, wśród których kluczowe znaczenie ma „Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO” zawarte w dniu 14 lutego 2005 r., pozwoliło na uporządkowanie i usprawnienie obszaru dialogu społecznego. Wynikające z przyjętych wspólnie przez strony dialogu systematyczne spotkania, odrębnie na szczeblu Spółki i zakładu, oraz wzajemne informowanie się partnerów społecznych o istotnych dla strony pracodawcy i załogi sprawach, zapobiega sytuacjom konfliktowym i sporom, zapewniając realizację procesów biznesowych w warunkach pokoju społecznego. Funkcjonowanie procedur dialogu społecznego jest monitorowane i w zależności od oceny proponowana jest stronie społecznej modyfikacja wspólnych zapisów.

Zasiadanie przedstawicieli pracowników w organach korporacyjnych PKP CARGO z jednej strony stwarza ryzyko w obszarze ochrony informacji, jednakże z drugiej strony pozytywnie wpływa na funkcjonowanie. Będąc istotną formą partycypacji pracowników w procesie zarządzania, przenosi część odpowiedzialności za losy firmy na stronę społeczną, podnosi poziom świadomości ekonomicznej załogi oraz oceny możliwości spełnienia ewentualnych żądań związkowych.

Polityka socjalna i ulgowe usługi transportowe

Tworzenie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i gospodarowanie jego środkami samodzielnie przez pracodawców, przy współdziałaniu z przedstawicielami załogi, stwarza optymalne warunki zaspokajania socjalnych i bytowych potrzeb pracowników oraz byłych pracowników i członków ich rodzin, gwarantując kierowanie pomocy zgodnie z obowiązującymi regulacjami, jak również lokalnymi potrzebami i specyfiką danego zakładu.

Uprawnienia do ulgowych usług transportowych stanowią jeden z podstawowych, ukształtowanych historycznie, bodźców pozapłacowych pracowników Spółki, odgrywając nadal istotną rolę w procesie rekrutacji oraz integracji pracowników z firmą.

Polityka antymobbingowa

Wprowadzone regulacje antymobbingowe tworzą filar całego pakietu przedsięwzięć zmierzających do minimalizowania zjawisk mobbingu. Stworzenie instytucjonalnych podstaw zwalczania mobbingu w formie wyłanianego przez załogę Męża Zaufania

oraz powoływanej decyzją Prezesa Zarządu Komisji Antymobbingowej, w połączeniu z aktywnością tych organów i nadzorem sprawowanym przez Dyrektora Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi, pozwala na sprawne funkcjonowanie procedury skargowej i prowadzenie skutecznych działań prewencyjnych.

Środowisko naturalne

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska - konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) - negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;
- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie normy PN-EN ISO 14001

Ryzyka te zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Wg. kryterium prawdopodobieństwa, wystąpienie ryzyka jest mało prawdopodobne, natomiast wg. kryterium następstw ryzyka oceniono jako poważne. Reakcją na ryzyko jest działanie.

W ramach zarządzania ryzykiem corocznie zbierane są informacje o korzystaniu ze środowiska oraz identyfikowane ryzyka dla każdego obszaru. Określono metody postępowania z ryzykiem, których celem jest eliminowanie lub obniżanie ryzyka do wartości akceptowalnej. Aktualizacji podlegają wewnętrzne procedury ZSZ i wytyczne wewnętrzne dotyczące ochrony środowiska (Instrukcja postępowania w PKP CARGO z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami). Prowadzone są rejestry pozwoleń wymaganych w związku z korzystaniem ze środowiska. Spółka organizuje okresowe szkolenia specjalistyczne dla pionu ochrony środowiska. Pracownicy posiadają bieżący dostęp do przepisów prawnych.

Przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu

W celu zagwarantowania bezpieczeństwa ekonomicznego zleca się przeprowadzenie wywiadów gospodarczych, mających uchronić PKP CARGO przed utratą wizerunku oraz stratami finansowymi. Minimalizacja ryzyka odbywa się poprzez wprowadzenie Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer'a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy PKP CARGO, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).

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

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym Raporcie, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

Niniejszy Raport Roczny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 15 marca 2018 r.

Zarząd Spółki

Krzysztof Mamiński
p.o. Prezesa Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 15 marca 2018 roku