

www.pkpcargo.com



www.pkpcargo.com



Sprawozdanie Zarządu z działalności

PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji
oraz Grupy Kapitałowej
PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji

za rok 2024

Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok 2024

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XII Wydział Gospodarczy – Krajowy Rejestr Sądowy, pod numerem KRS 0000027702, NIP: 954-23-81-960, REGON: 277586360, BDO: 000000758 kapitał zakładowy 2.239.345.850,00 zł w całości wpłacony.

Spis treści

1.	Pismo Zarządcy masy sanacyjnej do Akcjonariuszy	9
2.	Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	11
2.1.	Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	11
2.2.	Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO	12
2.3.	Jednostki podlegające konsolidacji	13
2.4.	Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.	14
2.5.	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem PKP CARGO S.A. i jego Grupą Kapitałową	15
2.6.	Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	15
3.	Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
3.1.	Otoczenie makroekonomiczne	16
3.1.1.	Przemysł i gospodarka w Polsce	17
3.1.2.	Przemysł i gospodarka w Czechach	19
3.2.	Działalność przewozowa spółek Grupy PKP CARGO	20
3.2.1.	Rynek transportu kolejowego w Polsce	20
3.2.2.	Pozycja Grupy PKP CARGO i Spółki na rynku przewozów kolejowych w Polsce	22
3.2.3.	Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej	24
3.2.4.	Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Czechach	26
3.2.5.	Skonsolidowane dane nt. przewozów w roku 2024	27
3.3.	Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	31
3.3.1.	Główni odbiorcy	31
3.3.2.	Główni dostawcy	32
3.4.	Informacje dotyczące zatrudnienia	32
3.5.	Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	33
3.5.1.	Nakłady inwestycyjne	33
3.5.2.	Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych	35
4.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	36
4.1.	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	36
4.2.	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	38
4.2.1.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.	38
4.2.2.	Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.	38
4.2.3.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.	41
4.2.4.	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.	42
4.2.5.	Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.	43
4.3.	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	45
4.3.1.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO	45
4.3.2.	Charakterystyka struktury aktywów i kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO	45
4.3.3.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO	48
4.3.4.	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO	48
4.3.5.	Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO	50
4.4.	Opis i ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	52
4.4.1.	Wpływ wojny w Ukrainie	52
4.4.2.	Wpływ poziomu cen paliwa trakcyjnego oraz ceny złomu	52
4.4.3.	Opłaty za dostęp do infrastruktury	52
4.4.4.	Inwestycje w infrastrukturę kolejową	53
4.4.5.	Szkody popowodziowe	53
4.4.6.	Zmiany otoczenia prawnego	53
4.4.7.	Dialog społeczny	54
4.4.8.	Spory z organizacjami związkowymi	55
4.4.9.	Inne istotne decyzje i zdarzenia podjęte/zaistniałe w ramach toczącego się postępowania sanacyjnego.	57
4.4.10.	Cyberataki	58
4.5.	Informacje o majątku produkcyjnym	58
4.5.1.	Tabor	58
4.5.2.	Nieruchomości	59
4.6.	Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	59

4.6.1	Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek	59
4.6.2	Informacje o udzielonych pożyczkach	59
4.6.3	Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach	59
4.6.4	Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych	59
4.6.5	Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi	59
4.6.6	Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	59
4.6.7	Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO	60
4.7.	<i>Informacje dotyczące sprawozdania finansowego</i>	60
4.7.1	Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO	60
4.7.2	Opis istotnych pozycji pozabilansowych	60
4.7.3	Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych	60
4.7.4	Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską	60
5.	Pozostałe istotne zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	61
5.1.	<i>Istotne informacje i zdarzenia</i>	61
5.1.1.	Działania optymalizujące w obszarze zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO	61
5.1.2.	Istotne decyzje i zdarzenia podjęte/zaistniałe w ramach toczącego się postępowania sanacyjnego	62
5.1.3.	Sądowa restrukturyzacja Spółki PKP CARGO	62
5.1.4.	Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR	63
5.1.5.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	63
5.2.	<i>Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO</i>	65
5.3.	<i>Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok</i>	65
6.	Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	65
6.1.	<i>Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń</i>	65
6.1.1	Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	65
6.1.2	Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym	71
6.1.3	Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka: zmian cen, kredytowego, istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej, na jakie narażona jest Spółka	72
6.2.	<i>Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO</i>	72
6.2.1.	Konflikt zbrojny w Ukrainie	72
6.2.2.	Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Polsce w 2024 r.	72
6.2.3.	Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Czechach w 2024 r.	75
6.2.4.	Infrastruktura kolejowa	76
6.2.5.	Regulacje techniczne dotyczące taboru	76
6.3.	<i>Opis strategii i perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym</i>	77
7.	Pozostałe informacje i zdarzenia	77
7.1.	<i>Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.</i>	77
7.1.1	Relacje Inwestorskie	77
7.1.2	Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy	78
7.1.3	Nabycie akcji własnych	78
7.1.4	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych	78
7.1.5	Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	79
7.1.6	Wyplacone lub zadeklarowane dywidendy	79
7.2.	<i>Informacje o transakcjach zawartych przez Spółkę lub jednostkę zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe</i>	79
7.3.	<i>Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej</i>	79
7.4.	<i>Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju</i>	80
7.5.	<i>Kluczowe wartości niematerialne</i>	80
7.6.	<i>Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń</i>	81
7.6.1	Ogólna informacja na temat przyjętego w PKP CARGO systemu wynagrodzeń	81
7.6.2	Wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu i Rady Nadzorczej	82
7.6.3	Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku	84
7.6.4	Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa	84

8. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	84
8.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny	84
8.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia.....	84
8.3. Opis głównych cech stosowanych w Spółce oraz Grupie PKP CARGO systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	86
8.3.1. Jednolite zasady rachunkowości	86
8.3.2. Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych	87
8.3.3. Prowadzenie ksiąg rachunkowych.....	87
8.3.4. Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych	87
8.3.5. Nadzór Komitetu Audytu	87
8.3.6. Badanie i przegląd sprawozdań finansowych	87
8.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	87
8.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	88
8.6. Wykonywanie prawa głosu z akcji na Walnym Zgromadzeniu	88
8.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	89
8.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji	89
8.9. Zasady zmiany Statutu spółki PKP CARGO S.A.	90
8.10. Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia	90
8.11. Opis działania organów PKP CARGO zarządzających, nadzorujących oraz ich komitetów, wraz ze wskazaniem składu osobowego tych organów i zmian, które w nich zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego.....	91
8.11.1. ZARZĄD.....	91
8.11.2. RADA NADZORCZA	95
8.11.3. KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ.....	99
8.11.4. KOMITET DS. NOMINACJI	102
8.11.5. KOMITET DS. STRATEGII, RESTRUKTURYZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU	103
8.12. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze.....	103
9. Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta i spółek Grupy	104
10. Sprawozdanie Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2024 rok	105
10.1. Informacje ogólne – ESRS 2.....	105
10.2. Informacje o środowisku	134
10.2.1. Informacje o środowisku – ESRS E1 Zmiana klimatu	144
10.2.2. Informacje o środowisku – ESRS E2 Zanieczyszczenia	149
10.2.3. Informacje o środowisku – ESRS E3 Woda i zasoby morskie.....	154
10.2.4. Informacje o środowisku – ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy	155
10.2.5. Informacje o środowisku – ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym.....	157
10.3. Informacje dotyczące kwestii społecznych.....	158
10.3.1. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	158
10.3.2. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości.....	168
10.3.3. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S3 Dotknięte społeczności	169
10.4. Informacje związane z ładem korporacyjnym –ESRS G1 Postępowanie w biznesie.....	171

Spis tabel

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	13
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	14
Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2024 r.....	24
Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2024 i 2023 r. i IV kwartał 2024 r. i 2023 r.	28
Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2024 i 2023 r. i IV kwartał 2024 r. i 2023.....	28
Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2024 i 2023 r. i IV kwartał 2024 r. i 2023 r.	28
Tabela 7 Zatrudnienie w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	32
Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	32
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	33
Tabela 10 Struktura zatrudnienia w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*	33
Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2020 - 2024 (mln zł)	34
Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2020 - 2024 (mln zł).....	35
Tabela 13 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	36
Tabela 14 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	37
Tabela 15 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2020 – 2024 (w dniach)	40
Tabela 16 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2020 – 2024	42
Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024	43
Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024	44
Tabela 19 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024	44
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2020 – 2024	49
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2020 – 2024.....	50
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2020 – 2024	51
Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2020 - 2024	51
Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji.....	58
Tabela 25 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów	58
Tabela 26 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2020-2024	59
Tabela 27 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)	61
Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień zatwierdzenia sprawozdania.....	79
Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień zatwierdzenia sprawozdania	79
Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Zarządu PKP CARGO w 2024 r. (kwoty brutto, zł)	82
Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Rady Nadzorczej PKP CARGO w 2024 r. (kwoty brutto, zł)	83
Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2024 r.....	87
Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień zatwierdzenia sprawozdania.....	88
Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.	93
Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	96
Tabela 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	99
Tabela 37 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	102
Tabela 38 Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.....	103
Tabela 39 Skład organów administrujących, zarządczych i nadzorczych w Spółce dominującej na koniec 2024 roku	107
Tabela 40 Podstawowe elementy procesu należytej staranności w raporcie	108
Tabela 41 Łańcuch wartości Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.	110
Tabela 42 Kluczowe dla GK PKP CARGO zainteresowane strony i kanały ich angażowania	111
Tabela 43 Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A. w procesie analizy podwójnej istotności	113

Tabela 44 Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	126
Tabela 45 Wykaz punktów danych zawartych w standardach przekrojowych i standardach tematycznych, które wynikają z innych przepisów UE	129
Tabela 46 Informacje o prowadzeniu działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym	137
Tabela 47 Udział procentowy obrotu z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024.....	139
Tabela 48 Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024.....	141
Tabela 49 Udział procentowy wydatków operacyjnych z tytułu produktów lub usług związanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024.....	143
Tabela 50 Całkowite zużycie energii Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na jej główne źródła pochodzenia	144
Tabela 51 Emisje gazów cieplarnianych (GHG) Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku	145
Tabela 52 Intensywność emisji gazów cieplarnianych	146
Tabela 53 Źródła danych oraz wskaźników wykorzystane do obliczenia śladu węglowego	148
Tabela 54 Emisje Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. do rzek lub gleby, dane za lata 2023-2024.....	153
Tabela 55 Bilans masowy wykorzystanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku.....	154
Tabela 56 Bilans zużycia wody w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku	155
Tabela 57 Bilans odpadów wytworzonych przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A., dane za 2024 rok.....	157
Tabela 58 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na płeć.....	164
Tabela 59 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na kraje	165
Tabela 60 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć	165
Tabela 61 Liczba pracowników, którzy odeszli z Grupy w 2024 roku, oraz wskaźnik rotacji pracowników	165
Tabela 39 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO S.A. objętych układem zbiorowym pracy oraz odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników, według krajów o znacznej liczbie zatrudnienia (w EOG), dane za 2024 rok	166
Tabela 64 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO S.A. reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników według kraju dla krajów o znaczącej liczbie pracowników (w EOG), dane za 2024 rok.....	166
Tabela 66 Struktura wiekowa pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku	166
Tabela 68 Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A., dane za 2024 rok	167
Tabela 70 Średni czas regulowania faktur przez spółki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku	173

Spis rysunków

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2024 r.	12
Rysunek 2 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS)	16
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2020-2023 wraz z jego dekompozycją oraz w 2024 r., a także prognoza na lata 2025-2026 - dane niewyrównane sezonowo.	18
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020-2024 oraz prognoza na lata 2025-2027 – dane wyrównane sezonowo	19
Rysunek 5 Struktura kolejowych przewozów towarowych w 2024 r.	21
Rysunek 6 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach	22
Rysunek 7 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm).....	22
Rysunek 8 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024	23
Rysunek 9 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2020-2024	23
Rysunek 10 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2024 r.	23
Rysunek 11 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2024 r.	25
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mln ton)	25
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mld tkm).....	25
Rysunek 14 Kwartałne udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej w latach 2020-2024*.....	26
Rysunek 15 Kwartałne udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej w latach 2020-2024*	26
Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2024 r. (btkm)	27
Rysunek 17 Struktura pracy przewozowej oraz masy towarowej Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2024 r. i porównywalnym 2023 r.....	29
Rysunek 18 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za rok 2024 r w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (mln ton)	29
Rysunek 19 Wynik EBIT Spółki w okresie 12 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł).....	38
Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	39
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	39
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	40
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	41
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2024 r. (w mln zł)	41
Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)	45
Rysunek 26 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	46
Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	46
Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	47
Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	47
Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2024 r. (w mln zł)	48
Rysunek 31 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	73
Rysunek 32 Kwartałnie wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego w Czechach w latach 2020-2024 (dane w tys. ton).....	75
Rysunek 33 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2024 r.*	78

1. Pismo Zarządcy masy sanacyjnej do Akcjonariuszy

Szanowni Państwo,

rok 2024 był czasem wyzwań gospodarczych, handlowych i geopolitycznych na całym świecie. Brak stabilności i dynamiczne zmiany dotyczyły firm z wielu sektorów gospodarki i wpływały na warunki prowadzenia ich działalności. Dla spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i Grupy Kapitałowej PKP CARGO miniony rok był rokiem głębokich zmian. W 2024 roku został złożony wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego oraz rozpoczęto działania optymalizacyjne i restrukturyzację zatrudnienia.

W ubiegłym roku Grupa Kapitałowa PKP CARGO odnotowała ujemne wyniki finansowe. Jedną z przyczyn były odpisy na utratę wartości taboru, kolejną spadek przychodów z tytułu umów z klientami, którego efektem była niższa przewieziona masa. Nadal odczuwalne są skutki trwającej wojny w Ukrainie oraz efekty kryzysu energetycznego w Europie, co w znaczącym stopniu wpływa na przedsiębiorstwa i skutkuje niższymi przewozami towarowymi. W 2024 roku kolej obsłużyła ponad 223,5 mln ton towarów, jeśli porównamy to z wolumenem z roku 2023, odnotowano spadek o 8,1 mln ton (-3,5%). Na przełomie ostatnich lat niższy poziom odnotowano tylko w pandemicznym 2020 roku. Wartość pracy przewozowej, którą wypracowały pociągi towarowe w ubiegłym roku to blisko 58,3 mld tonokilometrów. To mniej o ponad 3,3 mld (-5,4%) wobec wyniku z 2023 roku.

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jest szczególnie narażona na spadek przewozów, co przekłada się bezpośrednio na mniejsze przychody. Działania Spółki na przełomie lat 2022-2023, które były skoncentrowane na transporcie węgla z portów morskich do klientów z branży energetycznej ograniczyły jej możliwości do konkurowania w najbardziej dochodowych kategoriach przewozów i spowodowały utratę części klientów. Dodatkowo, Spółka prowadziła niezbędną politykę inwestycyjną, dokonując nakładów inwestycyjnych, głównie w obszarze taboru kolejowego, które nie przełożyły się na jej dochody.

Wszystkie podjęte i planowane przez Zarząd oraz Zarządcę Masy Sanacyjnej działania mają na celu optymalizację struktury, obniżenie kosztów funkcjonowania, zwiększenie efektywności operacyjnej, poprawę jakości usług oraz wzrost konkurencyjności Spółki na rynku przewozów towarowych. Nadrzędnym celem jest poprawa sytuacji płynnościowej, zwiększenie przychodów i skuteczne pozyskiwanie nowych zleceń. Szczegółowy Plan Restrukturyzacji, który zakłada naprawę sytuacji w Grupie PKP CARGO, zostanie przedstawiony do końca czerwca 2025 roku. W Planie Restrukturyzacji zawarte będą m.in. działania jakie Spółka podejmie w krótkim i długim terminie w celu odbudowy pozycji na rynku kolejowych przewozów towarowych.

Zaznaczyć przy tym należy, że efektywność działań restrukturyzacyjnych zależy też od sytuacji na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz globalnej sytuacji makroekonomicznej i politycznej. W chwili obecnej sytuacja europejskiego przemysłu i wielkość produkcji przekładają się bezpośrednio na popyt na przewozy towarów. Poprawa bądź pogorszenie wyników gospodarek europejskich mają bezpośrednie przełożenie na poziom potencjalnego wolumenu ładunków dostępnego do przewozu koleją.

4 460,4 mln zł

**PRZYCHODY Z
TYTUŁU UMÓW Z
KLIENTAMI**

-2 412,6 mln zł

WYNIK NETTO

299,7 mln zł

EBITDA

Marża EBITDA 6,6%

Kolejnym czynnikiem niepewności są działania prowadzone w ramach polityki gospodarczej Stanów Zjednoczonych tzn. nasilenie wojen handlowo-celnych, w tym także z Europą. W tym momencie trudno wyrokować, jak mocno wprowadzone cła wpłyną na europejski przemysł i jego wolumeny produkcji a w konsekwencji transport kolejowy.

Oczekujemy, że w kolejnych latach rynek towarowych przewozów kolejowych czeka systematyczny rozwój. Zapowiadane inwestycje w infrastrukturę, oczekiwane wyrównywanie warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i drogowej, a także promowanie bardziej ekologicznej formy transportu przełożą się na odwrócenie obecnego trendu i zwiększenie wolumenu przewożonych towarów a w kolejnych latach powinny przynieść pozytywne, mierzalne efekty.

Z wyrazami szacunku

Zarządca masy sanacyjnej – kwal. dor. restr. Izabela Powałka-Skonieczna

2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych, oferującym kompleksowe usługi logistyczne w Polsce i Unii Europejskiej. Fundamentem łańcucha wartości Grupy Kapitałowej jest świadczenie kompleksowych usług logistycznych, dla których transport kolejowy stanowi usługę bazową dopełnianą przez szeroki zakres usług okołoprzewozowych, w tym: usługi intermodalne, spedycyjne (krajowe i zagraniczne), terminalowe, bocznicowe i trakcyjne, naprawy i serwisu taboru kolejowego oraz rekultywacyjne. Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw Unii Europejskiej (UE): Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii, Węgier i Polski. Drugim największym podmiotem realizującym przewozy towarowe w Grupie PKP CARGO jest Spółka PKP CARGO International a.s., realizująca przewozy głównie na rynku czeskim. Polska i Czechy są istotnymi podmiotami europejskiej i globalnej wymiany handlowej oraz międzynarodowego łańcucha dostaw.



Integrując tak szerokie spektrum działalności Grupa PKP CARGO ma pełną zdolność operacyjną, aby świadczyć klientom usługi logistyki kolejowej samodzielnie i kompleksowo. Dysponując własnymi zasobami terminalowymi - terminale przeładunkowe (konwencjonalne, kontenerowe oraz konwencjonalno-kontenerowe). Grupa ma również możliwość samodzielnego naprawiania i serwisowania taboru. Same tylko terminale obsługujące transporty intermodalne o całkowitej powierzchni 130 ha, są w stanie pomieścić jednocześnie ponad 1.000 TEU. Daje to dużą niezależność możliwości przeładunkowych oraz uniezależnia od zewnętrznych podmiotów, specjalizujących się w naprawach taboru kolejowego.



Grupa PKP CARGO prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu, którym jest - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymaniem infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, które na ten moment nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne. W ramach doskonalenia modelu biznesowego funkcjonowania Grupy, prowadzone są dalsze prace segmentujące linie biznesowe w zakresie podwyższenia efektywności procesów, wykorzystania powstałych synergii i obniżenia kosztów funkcjonowania.

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

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

2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2024 r. obejmowała:

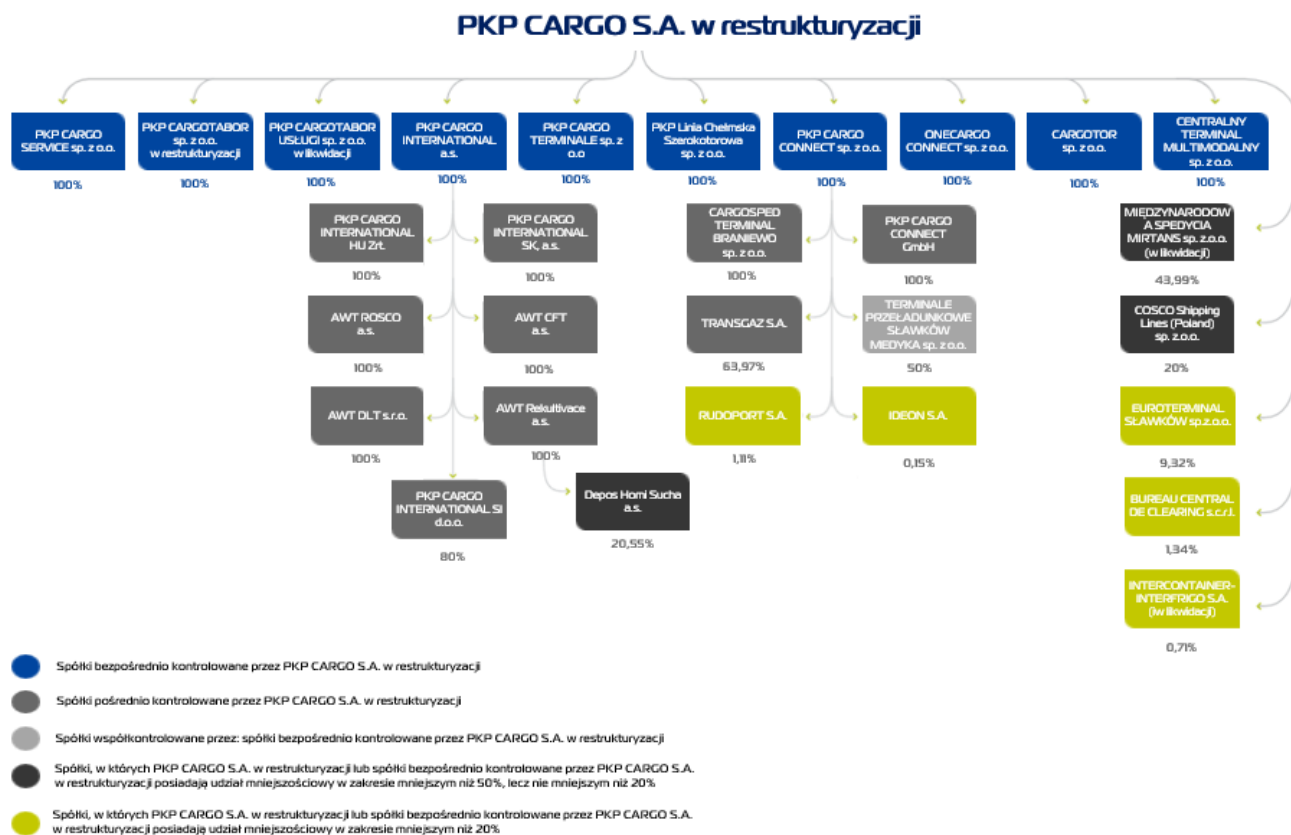
- a) 20 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO;
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio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

Ponadto, PKP CARGO lub spółki zależne od PKP CARGO (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) posiadały na dzień 31 grudnia 2024 r. udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

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

Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje – według stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

Wskazany w powyższym schemacie graficznym wyrażony procentowo udział PKP CARGO i spółek zależnych (bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO w kapitałach zakładowych spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO odpowiada procentowi głosów przysługujących na Walnym Zgromadzeniu lub Zgromadzeniu Wspólników poszczególnych spółek.

2.3. Jednostki podlegające konsolidacji

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 r. obejmuje PKP CARGO jako Jednostkę Dominującą oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji („PKP CARGOTABOR USŁUGI w likwidacji”)	Na dzień zatwierdzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, również kontenerów. Spółka posiada możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna węgla.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępnianie infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy PKP CARGO.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov. Oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT CFT a.s. („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne. Na dzień zatwierdzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 r. obejmuje PKP CARGO jako Jednostkę Dominującą oraz 7 jednostek zależnych konsolidowanych metodą praw własności:

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	Na dzień zatwierdzenia sprawozdania spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	Przewozy realizowane za pomocą własnej floty (kontenerowce, masowce, tankowce, statki wielozadaniowe i specjalistyczne, np.: półzanurzalne oraz floty leasingowanej, obsługa i sprzedaż statków oraz części zamiennych, usługi magazynowe i terminalowe (prowadzone również na własnych terminalach Cosco).
Terminale Przeładunkowe – Medyka Sp. z o.o.	Podstawowym zakresem działalności spółki są: operacje przeładunkowe, składowanie na placach składowych, transport kolejowy, spedycja samochodowa, usługi spedycyjne.
Transgaz S.A.	Przeładunek szerokiej gamy gazów skroplonych takich jak: propan, butan, propan-butan, propylen, izobutan itp. oraz wyrobów petrochemicznych wymagających podgrzania jak: parafiny, woski, gacze parafinowe, niektóre oleje.
PKP CARGO CONNECT GmbH	Międzynarodowy dostawca usług logistycznych zapewniający kompleksowy transport, przeładunek, magazynowanie i usługi celne. Spółka specjalizuje się w transporcie i obsłudze kontenerów, zwłaszcza w porcie w Hamburgu oraz na terminalach kolejowych w Niemczech.
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	Kompleksowe usługi transportu kolejowego na Słowacji.
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	Kompleksowe usługi transportu kolejowego w Słowenii.

2.4. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórki organizacyjne takie jak: biura Centrali, wydziały i zespoły organizacyjne. W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

Centrala Spółki

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

W omawianym okresie dokonano wiele zmian w strukturze organizacyjnej Centrali Spółki o charakterze tymczasowym oraz trwałym, które miały na celu optymalizację zarządzania poszczególnymi obszarami działania Spółki na poziomie komórek centralnych.

Zakłady Spółki

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

W omawianym okresie dokonano zmian w strukturze organizacyjnej Zakładów Spółki polegających na:

- ograniczeniu liczby stanowisk zastępców dyrektorów Zakładu z trzech do jednego,
- likwidacji niektórych komórek organizacyjnych Zakładu w obszarze handlowym i operacyjnym poprzez przejęcie ich zadań na poziom centralny (Dział Zasobów Operacyjnych, Centrum Logistyczno-Dyspozytorskie, Stanowisko ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego, Dział Handlowy, Dział Wsparcia Sprzedaży),
- ograniczeniu części zadań wsparcia sprzedaży na rzecz zadań „okołoprzewozowych” (zastąpienie Działu Wsparcia Sprzedaży Zespołem ds. Jakości Przewozów i Usług Okołoprzewozowych),
- ograniczeniu zadań utrzymaniowych (zastąpienie Działu Utrzymania Taboru Zespołem ds. Utrzymania Taboru),
- wzmocnieniu nadzoru nad sekcjami poprzez przypisanie bezpośredniego zwierzchnictwa zastępcy dyrektora zakładu oraz nadzoru centralnego.

W roku 2024 dokonano zasadniczych zmian w strukturze organizacyjnej Spółki, zarówno w Centrali jak też w Zakładach Spółki, których celem było osiągnięcie oszczędności z uwagi na trudną sytuację finansową Spółki oraz w celu poprawy efektywności zarządzania.

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

W 2024 roku w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem Spółki doszło do istotnych zmian, których celem było dostosowanie Spółki do zarządzania w warunkach restrukturyzacji i poprawy efektywności zarządzania.

Z dniem 25 lipca 2024 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy postanowił otworzyć postępowanie sanacyjne i zezwolił dłużnikowi na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu oraz wyznaczył zarządcę w osobie Pani Izabeli Skoniecznej-Powałka (numer licencji 7720).

Z dniem 7 października 2024 r. dokonano zmian w Statucie PKP CARGO S.A. (tekst jednolity z dnia 25 października 2024 r. - Uchwała Nr 214/VIII/2024 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 25 października 2024 roku) – m.in. w zakresie zmiany możliwej liczby maksymalnej członków zarządu z od 1 do 5 na od 1 do 6.

Z dniem 13 listopada 2024 r. zatwierdzony został nowy Regulamin Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (Uchwała Nr 218/VIII/2024 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 13 listopada 2024 r.), który ustanowił nową strukturę Zarządu Spółki:

- Prezes Zarządu,
- Członek Zarządu ds. Finansowych lub Wiceprezes – Członek Zarządu ds. Finansowych,
- Członek Zarządu ds. Handlowych lub Wiceprezes – Członek Zarządu ds. Handlowych,
- Członek Zarządu ds. Operacyjnych lub Wiceprezes – Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji lub Wiceprezes – Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji,
- Członek Zarządu ds. Pracowniczych lub Wiceprezes – Członek Zarządu ds. Pracowniczych.

Z dniem 10 grudnia 2024 r., w wyniku zmian w Statucie PKP CARGO S.A. i przyjęcia nowego Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, ustanowiono nową strukturę organizacyjną Centrali Spółki (Uchwała Nr 431/2024 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 10 grudnia 2024 r.), nadzorowaną w odpowiednich zakresach przez sześciu członków zarządu używających następujących tytułów:

- Prezesa Zarządu,
- Członka Zarządu ds. Finansowych,
- Członka Zarządu ds. Handlowych,
- Członka Zarządu ds. Operacyjnych,
- Członka Zarządu ds. Pracowniczych,
- Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji.

2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w 2024 r. zaszły następujące zmiany:

- W dniu 25 kwietnia 2024 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w ramach którego została podjęta uchwała NZW PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. w sprawie rozwiązania spółki oraz powołania z dniem 25 kwietnia 2024 r. jej likwidatora. Od tego dnia firma spółki została uzupełniona dopiskiem: "w likwidacji".
- W dniu 25 lipca 2024 r. nastąpiło otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGO S.A. (pkt. 2.5. powyżej).
- W dniu 02 września 2024 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy postanowił otworzyć postępowanie sanacyjne PKP CARGOTABOR sp. z o.o. oraz ustanowiono Zarządcę masy sanacyjnej spółki. Od tego dnia spółka funkcjonuje jako: PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji.
- W dniu 20 grudnia 2024 r. nastąpiła rejestracja w Krajowym Rejestrze Sądowym zmiany Aktu Założycielskiego PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., w zakresie określenia siedziby spółki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., powodująca przeniesienie jej siedziby z miasta stołecznego Warszawy do miasta Katowice.

3. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Otoczenie makroekonomiczne

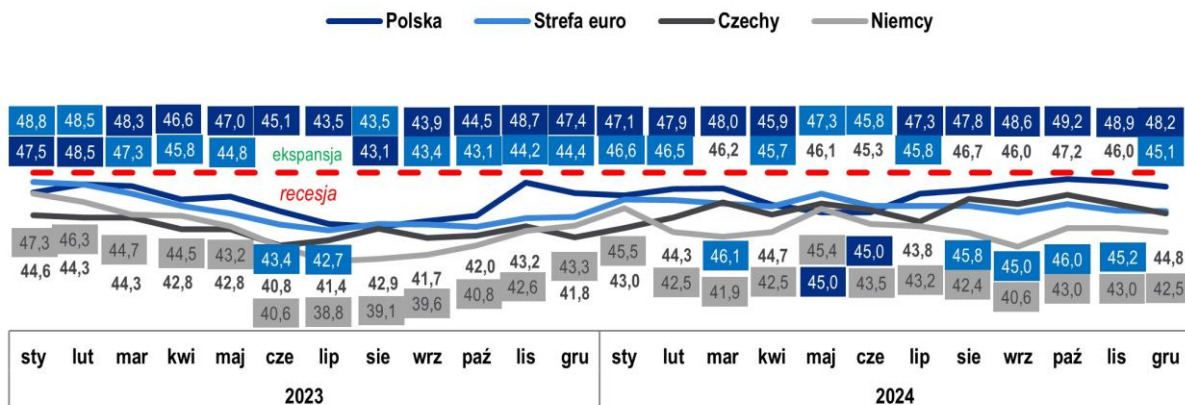
Zgodnie ze wstępnymi szacunkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) wzrost globalnego PKB w 2024 r. wyniósł +3,2% r/r (wobec +3,3% r/r w 2023 r.). W rozwijających się gospodarkach azjatyckich PKB wyniósł +5,2% r/r (w tym w Indiach +6,5% r/r oraz w Chinach +4,8% r/r). W krajach wysokorozwiniętych PKB zwiększył się o +1,7% r/r (wobec +1,7% r/r w 2023 r.). W USA wzrost PKB wyniósł +2,8% r/r, w strefie euro jedynie +0,8% r/r (wobec +0,4% r/r w 2023 r.). W Niemczech natomiast zanotowano spadek PKB o -0,2% r/r (wobec -0,3% r/r w 2023 r.). W Polsce przewidywany PKB w 2024 r. wyniósł ok. +2,8% r/r (po niskim wyniku w 2023 r. na poziomie +0,1% r/r), co jest zbliżone z wstępnym wynikiem podanym przez GUS (tj. +2,9% r/r).²

Ceny towarów i usług konsumpcyjnych (HICP) w Unii Europejskiej w 2024 r. były wyższe o +2,6% r/r (po wzroście o +6,4% r/r w 2023 r.). Wzrost cen r/r odnotowano we wszystkich państwach Wspólnoty, w tym w największym stopniu w Rumunii (+5,8% r/r). W Polsce wzrost wyniósł +3,7% r/r, co jest jednym z wyższych wyników w UE. W większości państw, za wyjątkiem Belgii, wzrost cen był niższy niż w 2023 r. Wśród największych gospodarek Unii Europejskiej ceny rosły najszybciej w Hiszpanii (o +2,9% r/r) oraz w Niemczech (o +2,5% r/r).³

Sytuacja makroekonomiczna oraz popyt na towary u partnerów handlowych są kluczowymi czynnikami dla rozwoju rynku kolejowych przewozów towarowych. Gorsze od przewidywanych wyniki gospodarcze państw strefy euro, w tym kluczowej dla rozwoju przemysłowego m.in. Polski i Czech gospodarki Niemiec, zauważalnie przełożyły się na odnotowywane przez spółki należące do Grupy PKP CARGO wyniki operacyjne i generowane przez nie przychody. Poprawa koniunktury, przy stopniowym polepszeniu warunków makroekonomicznych prowadzenia działalności może stopniowo w 2025 r. wygenerować zwiększony wolumen towarów do transportu przez spółki Grupy PKP CARGO (w tym zwłaszcza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na rynku polskim oraz PKP CARGO International a.s. na rynku czeskim), przy nasilonym poziomie konkurencji ze strony innych podmiotów (z uwagi na wciąż słabe tempo ożywienia).

Niepewność co do możliwości zakończenia lub zamrożenia wojny w Ukrainie (a także konsekwencji różnych wariantów wygaszenia konfliktu), ryzyka związane z polityką gospodarczą Stanów Zjednoczonych (potencjalne wojny celne / handlowe) generują dodatkowe napięcia w stosunkach międzynarodowych, co skutecznie może blokować rozwój branży transportowej. Poprawa koniunktury wymaga ożywienia popytu zagranicznego oraz utrzymania w maksymalnym stopniu otwartości innych gospodarek. Echa kryzysu energetycznego w Unii Europejskiej są odczuwalne dla wielu europejskich państw, gdyż nie jest możliwy powrót do niskich stawek za energię sprzed wygenerowanego przez Federację Rosyjską kryzysu. Dodatkowo odczyty PMI nie wskazują na szybką możliwość wzrostu produkcji strefy euro, z uwagi na niską skalę zamówień, które wpływają do przemysłu. Wskaźnik HCOB Eurozone Manufacturing PMI, będący miarą ogólnej kondycji przemysłu w strefie euro w grudniu 2024 r. osiągnął poziom 45,1 pkt., co wskazuje na pogorszenie sytuacji w przemyśle wytwórczym strefy euro (wynik poniżej 50 pkt. trzydziesty miesiąc z rzędu). W tym samym czasie wskaźnik PMI niemieckiego sektora przemysłowego wyniósł jedynie 42,5 pkt. (co zapowiada kolejny trudny rok dla niemieckiej ekonomii).⁴

Rysunek 2 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS)



² Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spo%C5%82eczno-gospodarcza_kraju_2024.pdf - s.112 wraz z korektami zawartymi w aktualizacji MFW - imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025?cid=ca-com-compd-pubs_rotator - str. 8 i 10)

³ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spo%C5%82eczno-gospodarcza_kraju_2024.pdf - s.116)

⁴ IHS Markit (www.pmi.spiglobal.com/Public/Release/PressReleases - raporty za poszczególne miesiące)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Markit IHS

W trakcie 11 miesięcy 2024 r. w znacznej większości państw Unii Europejskiej obroty towarowe handlu zagranicznego (wyrażone w euro) były niższe niż rok wcześniej, przy czym dla eksportu dóbr, spadek dotknął dwudziestu krajów, a w przypadku importu osiemnastu.⁵

W 2024 roku trudne otoczenie gospodarcze wpływało na pogorszenie się wyników Spółek Grupy PKP CARGO, co jest konsekwencją specyfiki branży, która świadczy m.in. funkcję komplementarną dla pracy producentów, a także jest silnie skorelowana z zapotrzebowaniem na wyroby, co przy dużej otwartości rynków i powiązań między krajami ma przełożenie na skalę przewozów. Zauważalne zmniejszenie rynku kolejowych przewozów towarowych, w tym również wolumenu przewozów Grupy PKP CARGO było wypadkową ograniczenia ilości zamówień i wyraźnie niższego popytu po stronie odbiorców finalnych, przy przyzwoitym poziomie konsumpcji krajowej.



3.1.1. Przemysł i gospodarka w Polsce

Niewielki wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w trakcie 2024 r. o +0,3% r/r (wobec zmniejszenia o -1,7% r/r w 2023 r.), na co wpłynął jej wzrost r/r w trzech ostatnich kwartałach 2024 r. (odpowiednio o +0,8%, +0,5% i +0,5%), przy spadku w pierwszym kwartale 2024 r. (o -0,6% r/r).⁶ Wynik przetwórstwa przemysłowego (które odpowiada za ponad 4/5 obrotów sektora) poprawił się jedynie o +0,2% r/r. Sekcja wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę oraz sekcja dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja odnotowały wzrost produkcji (odpowiednio o +1,4% r/r i +7,3% r/r). Wciąż utrzymał się negatywny trend dla produkcji w górnictwie i wydobywaniu (-4,6% r/r).⁷

Wzrost produkcji r/r w 2024 r. w 20 działach przemysłu (spośród 34 działów), w tym m.in.: papieru i wyrobów z papieru (+6,7%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+4,3%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+3,9%), wyrobów z drewna (+3,3%), mebli (+2,3%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+0,8%). Zmniejszenie zanotowano m.in. w produkcji w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO działach tj.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-13,1%), produkcji metali (-2,9%), maszyn i urządzeń (-2,8%), wyrobów z metali (-1,8%) oraz pojazdów samochodowych (-0,7%).⁸

Wzrost PKB w 2024 r. według wstępnego szacunku GUS **wyniósł +2,9% r/r** (przy zwiększeniu PKB jedynie o +0,1% r/r w 2023 r.). Decydującym czynnikiem wzrostu PKB w 2024 r. był popyt krajowy, który przyczynił się do łącznego przyrostu wskaźnika o +3,9 p.p., głównie z uwagi na wkład spożycia gospodarstw domowych (kontrybucja do wzrostu +1,8 p.p.) oraz spożycia publicznego (z kontrybucją +1,3 p.p.), przy niskim udziale akumulacji. Saldo obrotów z zagranicą obniżyło wynik o -1,0 p.p., co wynikało z wciąż słabego popytu u naszych kluczowych partnerów handlowych.⁹

Podtrzymanie dobrego tempa wzrostu PKB w ujęciu r/r w kolejnych kwartałach 2024 r. – PKB Polski w IV kwartale 2024 r. (zgodnie ze wstępnym szacunkiem GUS) zwiększył się o +3,2% r/r (tj. wyrównał wynik z II kwartału 2024 r.).¹⁰

⁵ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spo%C5%82eczno-gospodarcza_kraju_2024.pdf - s. 121)

⁶ Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) / ssgk.stat.gov.pl / Produkcja sprzedana przemysłu w 2024 r.

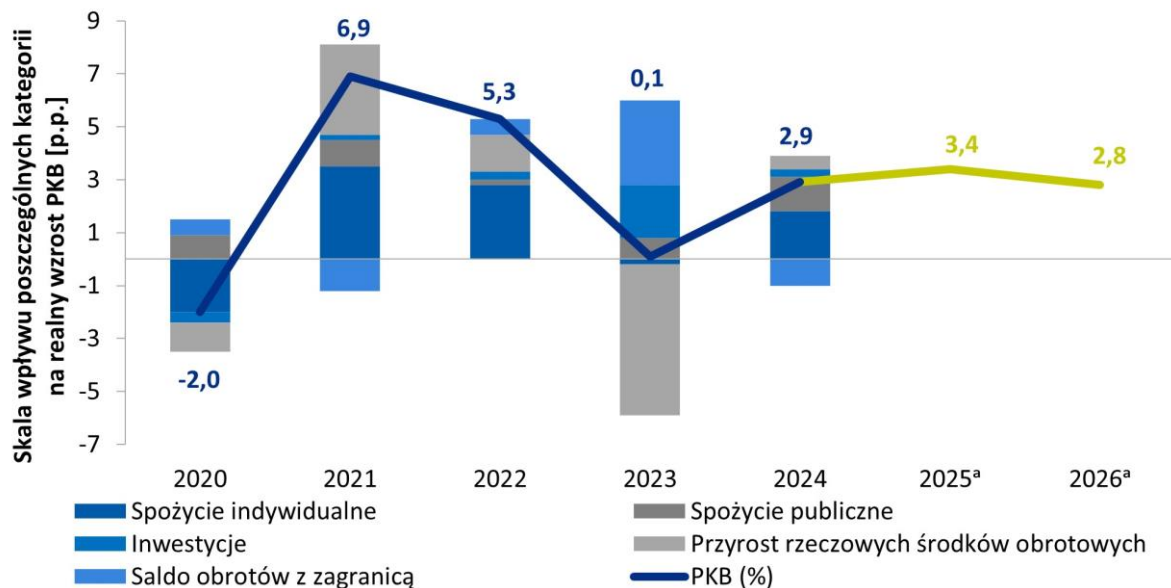
⁷ Główny Urząd Statystyczny / ssgk.stat.gov.pl / Produkcja sprzedana przemysłu w 2024 r.

⁸ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/SYTUACJA%2012-2024.pdf#page=1 - s. 69 oraz stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/informacje-o-sytuacji-spoleczno-gospodarczej/biuletyn-statystyczny-nr-122024,4,157.html - tabela 46)

⁹ Główny Urząd Statystyczny (<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/kwartalne-rachunki-narodowe/wstepny-szacunek-produktu-krajowego-brutto-w-iv-kwartale-2024-roku,3,90.html>)

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny (<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/kwartalne-rachunki-narodowe/wstepny-szacunek-produktu-krajowego-brutto-w-iv-kwartale-2024-roku,3,90.html>)

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2020-2023 wraz z jego dekompozycją oraz w 2024 r., a także prognoza na lata 2025-2026 – dane niewyrównane sezonowo.



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2025-2026 (listopad 2024 r.)

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

Zmiany cen w 2024 r.: ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +3,6% r/r (wobec bardzo silnego wzrostu o +11,4% r/r w 2023 r.).¹¹ Równocześnie odnotowano zmniejszenie cen produkcji sprzedanej przemysłu o -6,8% r/r (wobec wzrostu o +2,4% r/r w 2023 r.), przy zauważalnym wzroście cen produkcji budowlano-montażowej, tj. o +5,9% r/r (wobec silnego zwiększenia stawek w 2023 r., kiedy wzrosły one o +10,2% r/r).¹²

Zauważalne wahania w 2024 r. wciąż niskich odczytów wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – indeks PMI w grudniu 2024 r. trzydziesty drugi miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Po wzroście wskaźnika w III kwartale 2024 r., tj. osiągnięciu średniej wartości indeksu 47,9 pkt. (przyrost wskaźnika z 45,0 pkt. w czerwcu do 48,6 pkt. we wrześniu), w październiku osiągnął on swoje okresowe maksimum (49,2 pkt.), aby stopniowo obniżyć się do 48,2 pkt. w grudniu 2024 r. Choć średni wynik w IV kwartale ub.r. (48,8 pkt.) wykazuje poprawę względem innych kwartałów tego roku, to jednak widoczne jest wyhamowanie tendencji wzrostowej. Co ważne średnia wartość wskaźnika w 2024 r. jest wyższa od wyniku w 2023 r. oraz 2022 r. (odpowiednio: 47,4 pkt. wobec 46,2 pkt. oraz 47,0 pkt.), to jednak w każdym z tych lat przeważa tendencja spadkowa, co objawia się dekonunkturą i relatywnie niskim wykorzystaniem mocy produkcyjnych. Popyt jednak się stabilizuje, co rodzi nadzieje i ostrożny optymizm w perspektywie 2025 r., zwłaszcza z uwagi na rosnące zapotrzebowanie w kraju oraz wzrost zatrudnienia trzeci miesiąc z rzędu (co może sugerować zwiększenie produkcji w kolejnych miesiącach). Problemem pozostaje słaba kondycja zachodnich partnerów europejskich (zwłaszcza Niemiec), co objawia się w spadku nowych zamówień eksportowych.¹³

Niskie wskazania indeksu koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) w 2024 r. – wskaźnik, po poprawie wyniku w trakcie pierwszych pięciu miesięcy 2024 r. (z -10,5 do -6,2), w czerwcu obniżył się gwałtownie do -10,1. W III kwartale 2024 r. w kolejnych miesiącach następowała jego stopniowa poprawa (z -9,8 w lipcu do -8,1 we wrześniu). Niestety w IV kwartale roku nastąpił wyraźny jego spadek, poprzez m.in. -10,0 w październiku do -13,0 pkt. w grudniu. Przeciętny wynik w IV kwartale 2024 r. (-11,6), był zbliżony do niskiego odczytu za 2023 r. (-13,2) i wyraźnie gorszy od rezultatu zarówno w III kwartale 2024 r. (-8,7), jak i w całym 2024 r. (-9,2). Oznacza to wyraźne zmniejszenie na koniec 2024 r. liczby przedsiębiorców oczekujących polepszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących pogorszenia warunków (co wynika m.in.: z nadal słabego popytu w Europie Zachodniej, niskiego poziomu nowych zamówień oraz niepewnej sytuacji geopolitycznej w regionie).¹⁴

¹¹ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Ceny_towarow_i_uslug_konsumpcyjnych.html)

¹² Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Ceny_produkcji_sprzedanej_przemyslu_oraz_budowlano-montazowej.html)

¹³ IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące

¹⁴ Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62 (część 1), kolumna C

Prognozy: aktualna projekcja inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego z listopada ub.r. antycypuje widoczny wzrost gospodarczy w latach 2025-2026. Zgodnie z prognozą przyrost PKB ma wynieść: +3,4% r/r w 2025 r. oraz +2,8% r/r w 2026 r. W bieżącym roku inflacja wyniesie zgodnie z prognozą +5,6% r/r, natomiast w 2026 r. wskaźnik ten obniży się do +2,7% r/r.¹⁵



3.1.2. Przemysł i gospodarka w Czechach

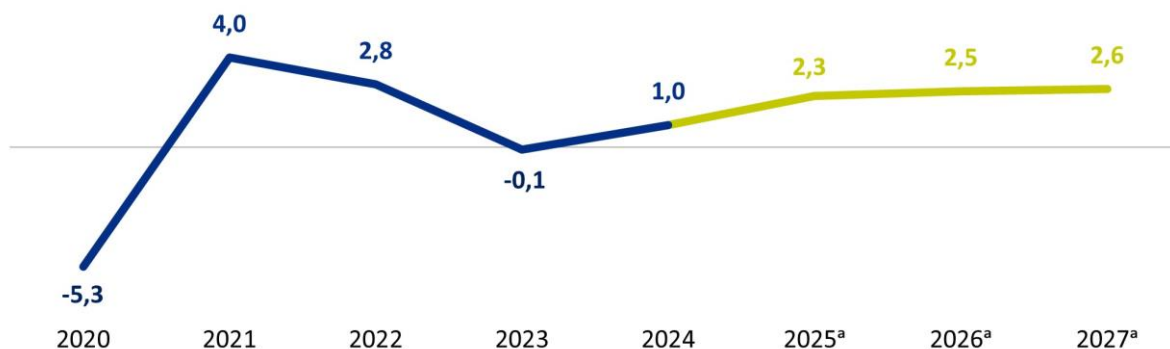
Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach wzrosła o +1,1% r/r w 2024 r. (ceny bieżące, dane nieskorygowane), po wzroście o +3,3% r/r w 2023 r. W 2024 r. odnotowano zmniejszenie wydobywania węgla kamiennego i brunatnego (-24,7% r/r), a także obniżenie m.in. produkcji: metali (-12,2% r/r), maszyn i urządzeń (-6,1% r/r) oraz drewna i wyrobów z drewna (-1,5% r/r). Zarazem zanotowano zwiększenie m.in. produkcji: wyrobów z metali (+0,9% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+3,2% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+3,3% r/r) oraz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+3,5% r/r).¹⁶

Produkcja sprzedana przemysłu uległa nieznacznemu zmniejszeniu w IV kwartale 2024 r. (ceny bieżące, dane nieskorygowane) – tj. obniżyła się o -0,1% r/r w IV kwartale, po silnym wzroście o +5,9% r/r. w III kwartale, a także wcześniejszym nieznacznym zmniejszeniu o -0,2% r/r w II kwartale oraz o -0,7% r/r w I kwartale 2024 r.¹⁷ W IV kwartale 2024 r. odnotowano obniżenie wydobywania węgla kamiennego i brunatnego (o -12,8% r/r), a także m.in. produkcji: metali (-6,4% r/r), maszyn i urządzeń (-4,8% r/r) oraz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (-2,6% r/r). Równocześnie zanotowano zwiększenie m.in. produkcji: wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+0,5% r/r), wyrobów z metali (+3,0% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+4,6% r/r), a także drewna i wyrobów z drewna (+8,9% r/r).¹⁸

Wartość nowych zamówień w 2024 r. wzrosła o +3,1% r/r, po spadku o -1,3% r/r w 2023 r. (ceny bieżące, dane nieskorygowane), co wynikało ze zwiększenia wartości zarówno zamówień krajowych (+3,3% r/r), jak i zagranicznych (+3,1 r/r).¹⁹

Wzrost PKB skorygowanego sezonowo w 2024 r. według wstępnego szacunku CZSO wyniósł +1,0% r/r (wobec spadku o -0,1% r/r w 2023 r.). Wzrost PKB był wspierany przez wyższe wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych i sektora instytucji rządowych i samorządowych. W IV kwartale 2024 r. PKB wzrósł o +1,6% r/r i o +0,5% kw/kw. Do zwiększenia PKB w ostatnim kwartale 2024 r. przyczyniły się głównie wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych. Zwiększenie aktywności ekonomicznej wynikało m.in. ze wzrostu zatrudnienia zarówno w całym 2024 r. (+0,3% r/r) oraz w IV kwartale roku (+0,4% r/r).²⁰

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020-2024 oraz prognoza na lata 2025-2027 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów (styczeń 2025 r.)

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

Inflacja w 2024 r. osiągnęła poziom +2,4% r/r (po wzroście cen konsumpcyjnych o +10,7% r/r w 2023 r.). W IV kwartale 2024 r. wzrost inflacji wyniósł +2,9% r/r, co było najwyższym wynikiem kwartalnym w ujęciu r/r w 2024 r.²¹

Prognozy Czeskiego Ministerstwa Finansów: przewiduje się kroczący wzrost Produktu Krajowego Brutto o: +2,3% r/r w 2025 r., +2,5% r/r w 2026 r. i +2,6% r/r w 2027 r. W wymienionych latach inflacja powinna utrzymywać się na poziomie zbliżonym do celu inflacyjnego (tj. ok. 2% r/r, z niewielką tendencją zniżkową z +2,3% w 2025 r. do +2,0% w 2027 r.).²²

¹⁵ Narodowy Bank Polski (nbp.pl/polityka-pieniezna/dokumenty-rpp/raporty-o-inflacji/... Raport o inflacji – listopad 2024.pdf, s.59)

¹⁶ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

¹⁸ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

¹⁹ Czeski Urząd Statystyczny / New industrial orders by selected CZ-NACE divisions: unadjusted data

²⁰ Czeski Urząd Statystyczny (csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-4-quarter-of-2024)

²¹ vdb.czso.cz / Statistics > Prices, Inflation (Consumer price index according to ECOICOP - year-on-year index)

²² mfcz.cz/en/fiscal-policy/macroeconomic-analysis/macroeconomic-forecast/2025

Pogorszenie odczytów Indeksu PMI pod koniec 2024 r., przy wysokiej zmienności wyników miesięcznych: w trakcie 2024 r. średnia wartość wskaźnika wyniosła 45,3 pkt. (wobec 42,7 pkt. w 2023 r.). Równocześnie indeks PMI dla Czech od trzydziestu jeden miesięcy kształtował się poniżej progu 50,0 pkt., oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym. Należy odnotować stopniową poprawę średnich wyników w poszczególnych kwartałach 2024 r., tj. wzrost z 44,5 pkt. w I kwartale, poprzez 45,4 pkt. w II kwartale, 45,5 pkt. w III kwartale, do 46,0 pkt. w IV kwartale (co oznacza już pięć kolejnych kwartałów ze wzrostem, od niskiego rezultatu w III kwartale 2023 r. na poziomie jedynie 42,0 pkt.). Jednakże po wzroście wskaźnika z 46,0 pkt. we wrześniu 2024 r., do 47,2 pkt. w październiku 2024 r., w kolejnych miesiącach nastąpił ponowny jego spadek do 44,8 pkt. w grudniu 2024 r. Zamówienia eksportowe spadły pod koniec roku w wolniejszym tempie, jednak spadki wciąż były znaczące, zwłaszcza w kontekście silnego powiązania gospodarki czeskiej (nastawionej na eksport) z rynkiem niemieckim. Pomimo to nastąpiło wzmocnienie oczekiwań producentów, co do poprawy wyników w 2025 r.²³

3.2. Działalność przewozowa spółek Grupy PKP CARGO

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku są realizowane przez 3 spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2024 roku aż 117 przewoźników towarowych realizowało przejazdy po sieci kolejowej (w 2023 r. było to 104 przewoźników). W tym 94 podmioty wykazały przewozy towarów (w 2023 r. było to 81 podmiotów), a 23 jedynie pracę eksploatacyjną (analogicznie jak w 2023 r.).²⁴

Rok 2024 to kolejny z rzędu rok spadków w kolejowym transporcie towarowym w Polsce - operatorzy przetransportowali łącznie ponad 223,5 mln ton ładunków (wobec 231,6 mln ton w 2023 r.) i wykonali pracę przewozową blisko 58,3 mld tkm (wobec 61,6 mld tkm w 2023 r.). Wolumen przewozów rynku zmniejszył się r/r o -3,5% r/r (tj. o -8,1 mln ton), podczas gdy zrealizowana praca przewozowa spadła r/r o -5,4% r/r (tj. o -3,3 mld tkm). Na przełomie ostatnich lat niższy poziom przewiezionej kolejną masy towarowej odnotowano jedynie w 2020 r. (223,2 mln ton), tj. roku ograniczeń związanych z pandemią. Również średnia odległość przewozu na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce w tym samym czasie ukształtowała się na nieco niższym poziomie r/r i wyniosła 261 km (-5 km, tj. o -2,0% r/r). Tu jednak wynik z roku 2023 był rekordowy (266 km), a obserwując tendencję długofalowo widać, że parametr ten wykazuje znaczne wzrosty, co następuje na skutek zmian w strukturze przewozów kolei (zmniejsza się udział przewozu produktów masowych np. węgla, a zwiększa się udział innych grup towarów przewożonych na dalsze odległości).

Najśłabszym miesiącem dla transportu kolejowego w trakcie 2024 roku był styczeń, kiedy kolej przewiozła jedynie 17,7 mln ton towarów, a dynamika spadku osiągnęła poziom -13,3% r/r (-2,7 mln ton w stosunku do wyniku ze stycznia 2023 r.). Największy wolumen został kolejną przetransportowany w październiku i był to jedyny miesiąc w roku, kiedy masa towarowa przekroczyła 20 mln ton (przy dynamice rocznej równej -4,6% r/r). W trakcie roku były jednak też miesiące z dodatnią dynamiką przewozów r/r (kwiecień – lipiec oraz grudzień), kiedy to odnotowano niewielkie wzrosty w przedziale od +0,5% do +4,6% r/r.

W IV kwartale 2024 r. wolumen masy towarowej na rynku kolejowych przewozów towarowych zmniejszył się o -1,7 mln ton r/r (-2,9% r/r do poziomu 57,0 mln ton), a zrealizowana praca przewozowa spadła o -0,9 mld tkm r/r (-6,1% r/r do poziomu 14,4 mld tkm). W trakcie ub.r. najśłabszy okazał się I kwartał, kiedy to zanotowano zmniejszenie masy towarowej o -6,4 mln ton r/r (-10,5% do poziomu 54,2 mln ton), przy jednoczesnym spadku w pracy przewozowej o -2,0 mld tkm r/r (-12,5% do poziomu 14,0 mld tkm). Jedynym kwartałem z dodatnią dynamiką r/r był II kwartał 2024 r., kiedy to masa rynku wzrosła o +1,7 mln ton r/r (+3,2% do poziomu 56,5 mln ton), a praca o +0,3 mld tkm r/r (+2,1% do poziomu 15,1 mld tkm).

Warto zauważyć, że jednocześnie na rynku kolejowych przewozów towarowych w trakcie 2024 roku występowały również pozytywne przesłanki dotyczące wyników segmentu kolejowych przewozów intermodalnych, gdzie w trakcie trzech kwartałów 2024 r. zanotowano znaczne wzrosty we wszystkich podstawowych parametrach charakteryzujących ten segment rynku (masa towarowa, praca przewozowa, UTI i TEU).²⁵ Masa przewozów intermodalnych wzrosła o +3,1 mln ton (+17,3% r/r), a praca przewozowa o +1,0 mld tkm (+16,5% r/r). Na niepewność rynku przewozów intermodalnych w znacznym stopniu wpływa jednak otoczenie w jakim funkcjonuje ten sektor, a ono nadal charakteryzuje się wysokim ryzykiem zmienności (wyzwania na tle sytuacji geopolitycznej związanej z wojną w Ukrainie).

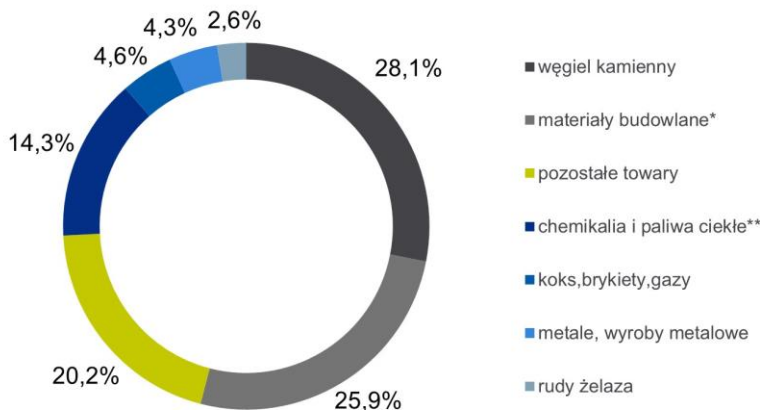
Generalnie wyniki branży kolejowej w 2024 r. potwierdzają dalszy negatywny wpływ osłabienia popytu rynkowego na produkty w Unii Europejskiej, co bezpośrednio przełożyło się na skalę usług świadczonych przez towarowy transport kolejowy. Wojna w Ukrainie, dekoniunktura w Europie, a także relatywnie wysokie ceny energii skutkują zredukowanymi przewozami towarowymi.

²³ Markit PMI (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases)

²⁴ Urząd Transportu Kolejowego „Podsumowanie roku 2024 - Przewozy pasażerskie i towarowe” str. 17

²⁵ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 5 Struktura kolejowych przewozów towarowych w 2024 r.



* grupy towarowe: "kruszywo, piasek, żwir"; "cement, wapno, gips"; "pozostałe materiały budowlane"

** grupy towarowe: "produkty rafinacji ropy naftowej"; "chemikalia, produkty chemiczne"

Źródło: GUS, grupy towarowe NST

Analizując strukturę towarów przewożonych koleją w 2024 r. w kolejowym transporcie towarowym w Polsce nadal największą grupą towarową²⁶ w przewozach był węgiel kamienny, którego transport wykazuje niezmiennie tendencję spadkową w strukturze przewozów, lecz wciąż stanowił 28,1% ogółu kolejowego obrotu towarowego. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych²⁷:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -17,1% r/r do 62,4 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o +2,1% r/r do 53,0 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (spadek o -2,0% r/r do 21,1 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (wzrost o +15,7% r/r do 10,8 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -5,2% r/r do 10,2 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -5,6% r/r do 9,6 mln ton),
- produkty rolnictwa (spadek o -15,1% r/r do 6,0 mln ton),
- rudy żelaza (wzrost o +15,2% r/r do 5,7 mln ton).

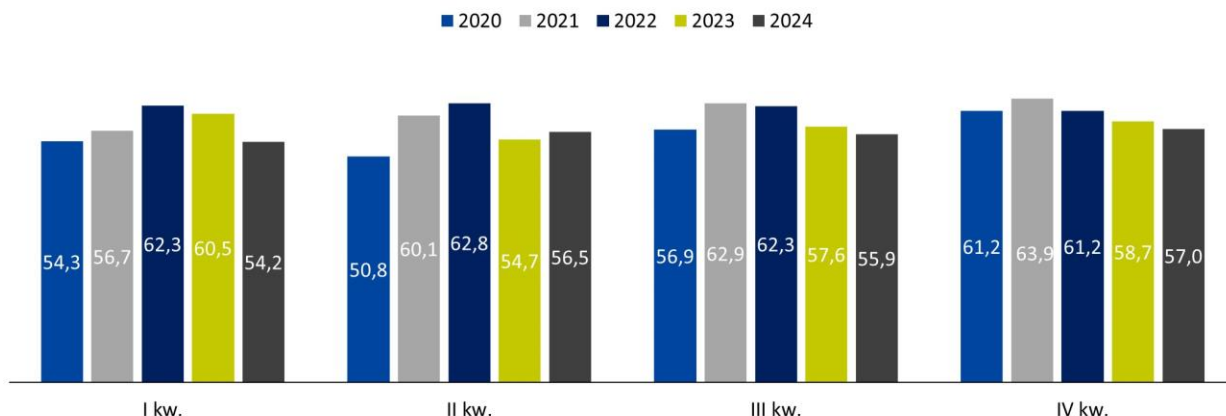
Zauważalne zmniejszenie masy towarowej transportowanej koleją w stosunku do wyników z 2023 r. zanotowano głównie w przewozach węgla kamiennego (-12,8 mln ton). Obniżkę wolumenu zanotowano także m.in. w przewozach: produktów rolnictwa (-1,1 mln ton), metali i wyrobów metalowych oraz koksu, brykietów, gazów (po -0,6 mln ton), a także produktów rafinacji ropy (-0,4 mln ton). Zarazem na rynku odnotowano wzrost przewozów kolejowych r/r m.in.: pozostałych ładunków (+2,2 mln ton, tu głównie z uwagi na ożywienie w obszarze przewozów intermodalnych), chemikaliów i produktów chemicznych (+1,5 mln ton), kruszyw, piasku i żwiru (+1,1 mln ton), pozostałych materiałów budowlanych oraz rudy żelaza (po +0,8 mln ton), cementu, wapna, gipsu (+0,7 mln ton), a także surowców wtórnych, złomu (+0,6 mln ton).²⁸

²⁶ Na podstawie klasyfikacji NST

²⁷ Główny Urząd Statystyczny

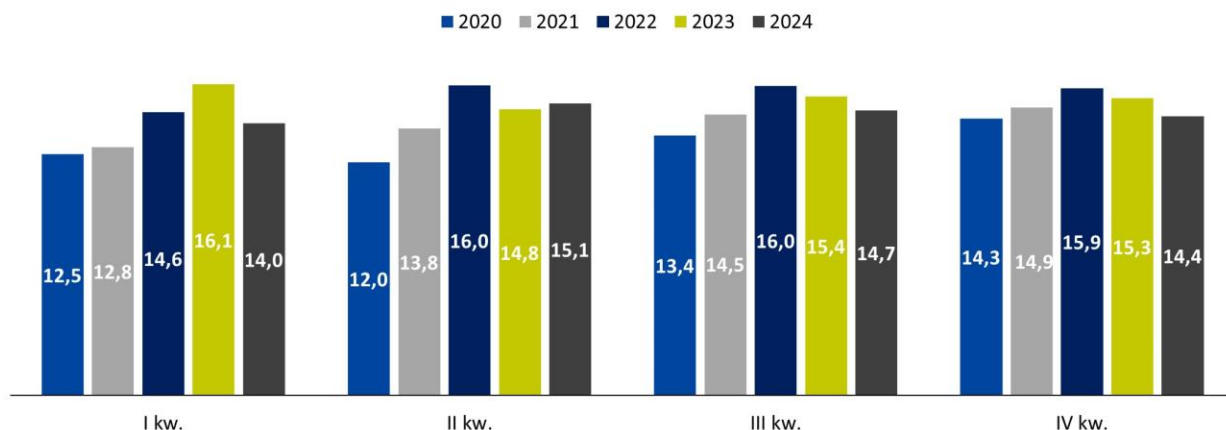
²⁸ Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 6 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 7 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

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

W 2024 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 32 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (odpowiednio 30 w 2023 r., a 27 w 2022 r.). W tym zestawieniu znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO Service sp. z o.o.²⁹

Grupa PKP CARGO³⁰ wciąż jest liderem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w 2024 r. wyniosły 29,1% (-4,0 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 28,0% w pracy przewozowej (-5,8 p.p. r/r).³¹ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w tym samym czasie wyniosły 27,9% (-3,4 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 27,8% (-5,7 p.p. r/r) w pracy przewozowej.³²

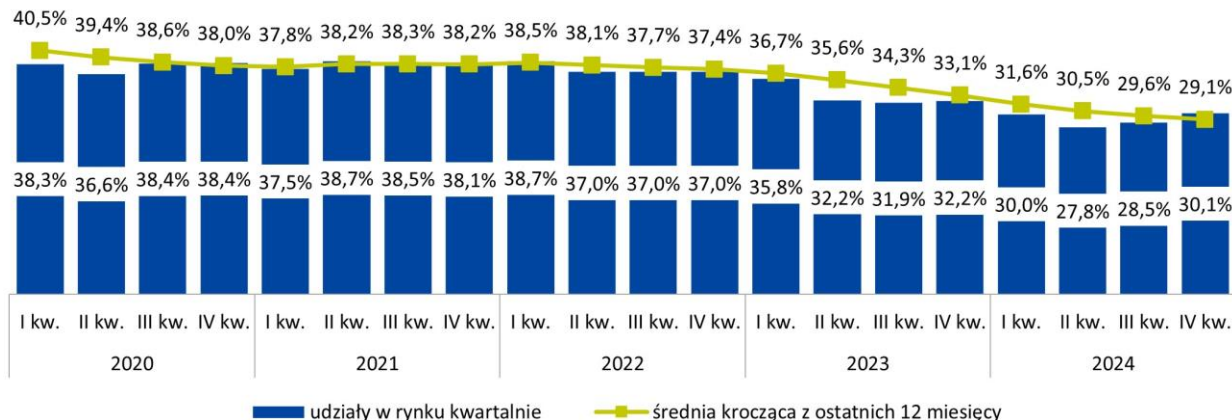
²⁹ Urząd Transportu Kolejowego

³⁰ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

³¹ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

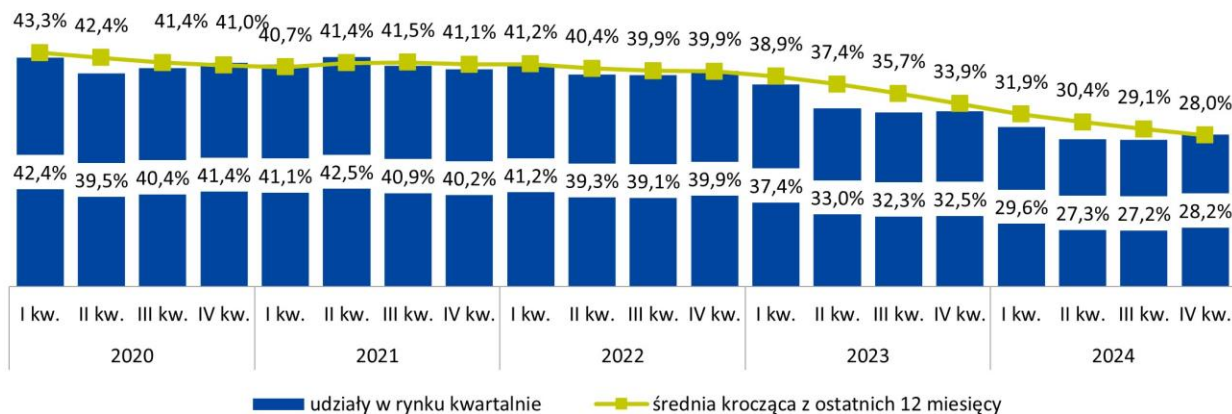
³² Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024



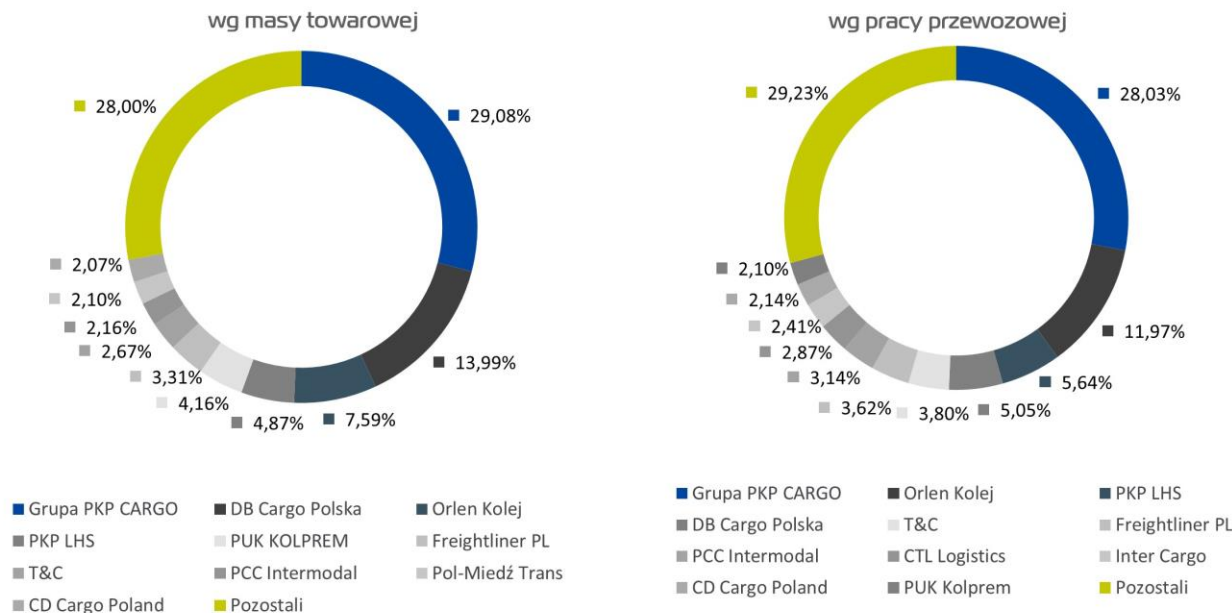
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 9 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2020-2024



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 10 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w 2024 r. pod względem masy towarowej przewożonych ładunków byli następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Orlen Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Freightliner PL, T&C, PCC Intermodal, Pol-Miedź Trans, oraz CD Cargo Poland.³³

W 2024 r. konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przewieźli na polskim rynku łącznie 158,5 mln ton ładunków (+2,3% r/r). Największym konkurentem pod względem obsługanego wolumenu był DB Cargo Polska z 14,0% udziałem w rynku i przewiezioną w 2024 r. masą na poziomie 31,3 mln ton (-3,4 mln ton, tj. -9,9% wobec masy przewiezionej w 2023 r.). Przewoźnik ten stracił w 2024 r. -1,0 p.p. r/r udziału rynkowego (był to największy spadek udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO). Największy wzrost udziału rynkowego w 2024 r. zanotowano dla T&C i PKP LHS (po +0,6 p.p. r/r) oraz w PUK Kolprem (+0,5 p.p. r/r). Należy podkreślić również dobry wynik wspólny pozostałych mniejszych przewoźników rynkowych, którzy nie przekroczyli progu udziałowego na poziomie 0,5% (+1,5 p.p.).³⁴

Jednocześnie w analizowanym okresie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +2,9% r/r do poziomu 41,9 mld tkm. Również w tym zakresie w największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe T&C (+1,5 p.p. r/r) oraz PKP LHS (+0,8 p.p. r/r). Pozostali drobni przewoźnicy wspólnie wypracowali wzrost udziału rynkowego o +0,9 p.p. r/r. Znaczące spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów zanotowano w Orlen Kolej (Lotos Kolej + Orlen Kol-Trans) oraz w FDM-REW (po -0,6 p.p. r/r).³⁵

Najwięksi przewoźnicy kolejowi pod względem wolumenu przewożonych towarów, tj. Grupa PKP CARGO, DB Cargo Polska oraz Orlen Kolej (Lotos Kolej + Orlen Kol-Trans) nadal w największym stopniu odczuwali skutki ograniczonego popytu rynkowego na przewozy towarów koleją i w 2024 r. stracili największą ilość masy towarowej r/r.

3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W trakcie 9 miesięcy 2024 r. w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 401,4 mln ton towarów (+4,2% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 64,0 mld tkm (+5,8% r/r).³⁶ Zanotowano wysoki spadek r/r w transporcie wodnym (ok. -20%) zarówno w zakresie przewiezionej masy, jak i wykonanej pracy przewozowej, przy równoczesnym zauważalnym wzroście obu parametrów w transporcie samochodowym oraz niewielkim zwiększeniu w transporcie kolejowym.

Średnia odległość przewozu ładunków na rynku w trakcie 9 miesięcy 2024 r. wzrosła o +1,5% r/r i wyniosła 159,6 km, w tym w transporcie drogowym zwiększyła się o +1,8% r/r (do 155,0 km), a w transporcie kolejowym o +1,4% r/r (do 181,2 km).³⁷

Tabela 3 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2024 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOSOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek przewozów ogółem	401,4	16,2	4,2%	64,0	3,5	5,8%	159,6	2,4	1,5%
Transport drogowy	337,7	16,1	5,0%	52,3	3,4	6,9%	155,0	2,8	1,8%
Transport kolejowy	62,9	0,2	0,3%	11,4	0,2	1,7%	181,2	2,5	1,4%
Transport wodny	0,8	-0,2	-20,1%	0,3	-0,1	-19,2%	397,8	4,1	1,0%

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego).

Transport kolejowy w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2024 r. odnotował niewielki wzrost wolumenu przewiezionej masy do 62,9 mln ton (+0,3% r/r), przy równoczesnym wzroście wykonanej pracy przewozowej do 11,4 mld tkm (+1,7% r/r).³⁸ W tym samym czasie przewozy towarów realizowane transportem samochodowym wzrosły o +5,0% (do poziomu 337,7 mln ton) w ujęciu masy towarowej oraz o +6,9% (do poziomu 52,3 mld tkm) w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na spadek udziału transportu kolejowego w zakresie masy towarowej (o -0,6 p.p. r/r), przy zwiększeniu udziału transportu drogowego (o +0,7 p.p. r/r). Zarazem kolej zanotowała spadek udziału w zakresie pracy przewozowej (-0,7 p.p. r/r), przy wzroście udziału transportu drogowego (+0,9 p.p. r/r).³⁹

³³ Urząd Transportu Kolejowego

³⁴ opracowanie własne na podstawie danych UTK

³⁵ opracowanie własne na podstawie danych UTK

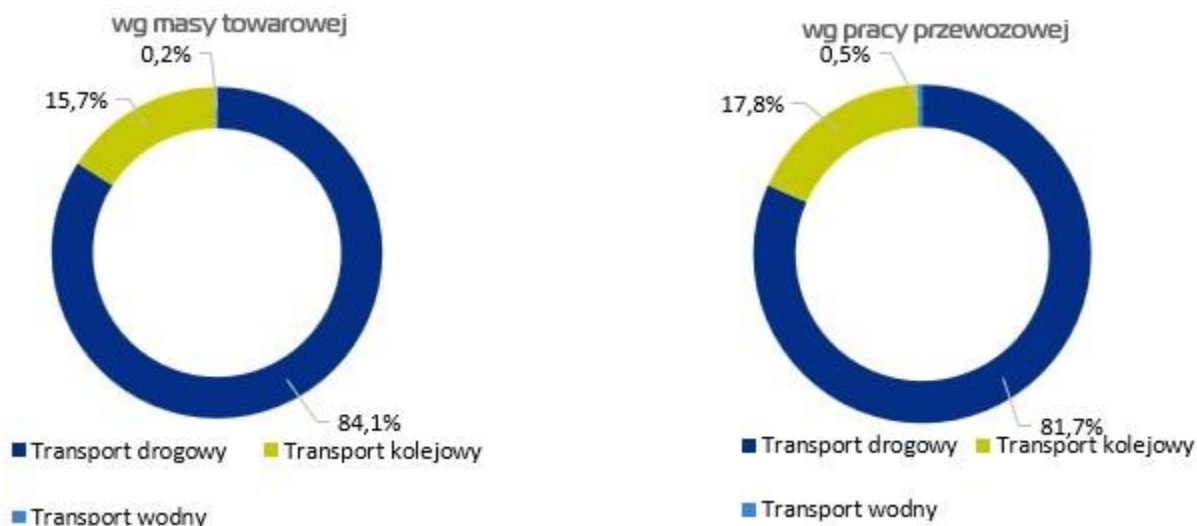
³⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za IV kwartał 2024 r. będą dostępne na przełomie I i II kwartału 2025 r. (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

³⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

³⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

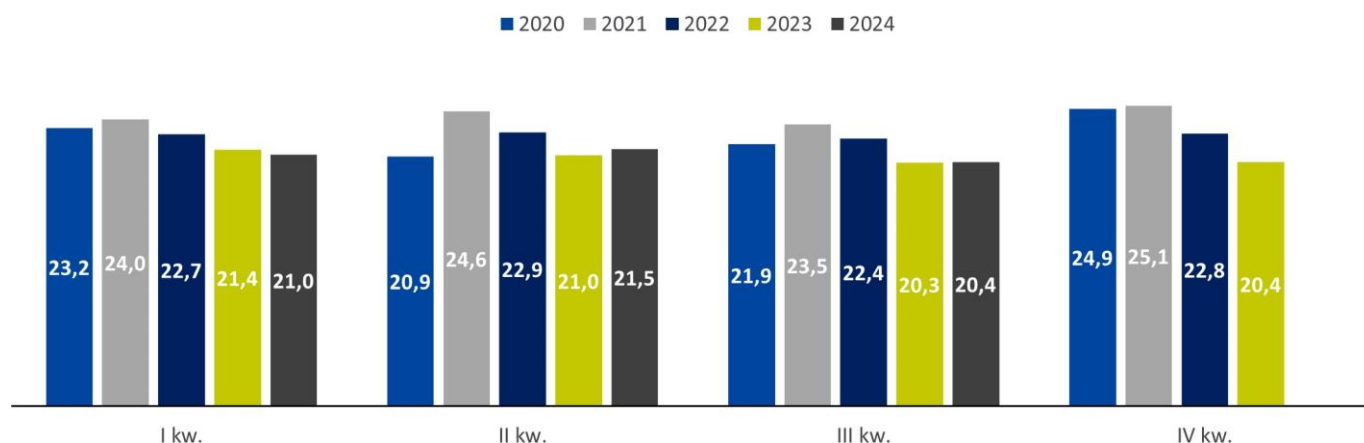
³⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

Rysunek 11 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2024 r.



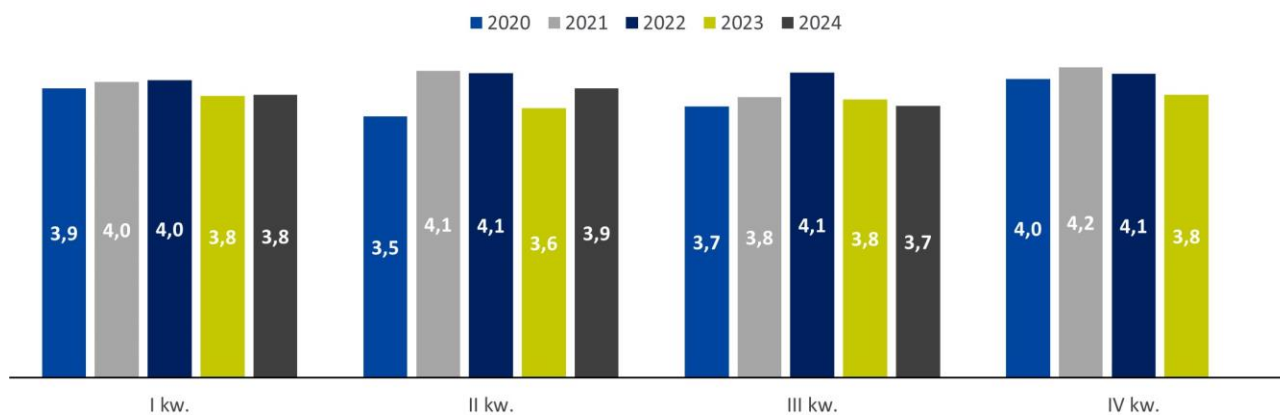
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego.

Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego.

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego.

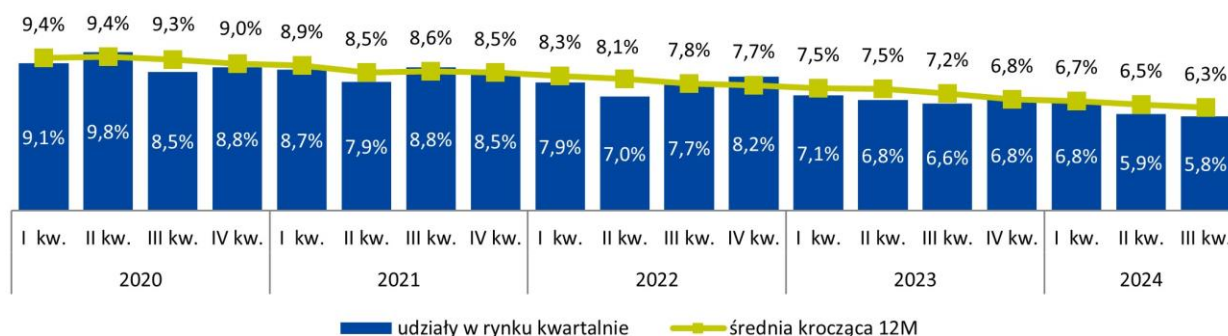
3.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Czechach

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), na koniec 2024 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 111 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO International a.s.⁴⁰

PKP CARGO International a.s. oraz inni operatorzy na czeskim rynku przewozów towarów koleją borykają się z wciąż niskim popytem na produkcję przemysłową (czeska gospodarka bazuje na eksporcie), w tym zwłaszcza z uwagi na słabe wyniki przemysłu Niemiec (które tradycyjnie były głównym kooperantem i odbiorcą).

W 2024 r. Spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 5,3 mln ton ładunków (-6,2% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,6 mld tkm (+0,3% r/r).⁴¹ Średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się do 108,8 km (+6,9% r/r).⁴² Największą grupą towarową pod względem przewożonej masy towarowej pozostały paliwa stałe, przy spadku udziału w strukturze przewozowej spółki z 67,1% w 2023 r. do 54,8% w 2024 r. Drugie miejsce pod względem znaczenia utrzymały przewozy intermodalne, których udział w całkowitym wolumenie wzrósł w 2024 r. do 18,6% (z 13,8% w 2023 r.). Pod względem przewiezionego wolumenu zmniejszeniu uległy przewozy paliw stałych (-23,3% r/r, w tym przewozy węgla kamiennego -20,7% r/r), kruszyw i materiałów budowlanych (-31,5% r/r) oraz w mniejszym stopniu pozostałych towarów (-12,4% r/r). W innych grupach towarowych zanotowano w 2024 r. wzrost wolumenu przewozów. Największy ilościowo wzrost (z przyrostem powyżej 200 tys. ton w skali roku) odnotowano w przewozach metali i rud (+335,5% r/r) oraz w przewozach intermodalnych (+26,7% r/r). Pozytywną dynamikę odnotowano także w segmencie paliw płynnych (+17,8% r/r) oraz produktów chemicznych (+7,0% r/r). Znaczące wzrosty wystąpiły również w przewozach drewna i produktów rolnych (+710,9% r/r)⁴³.

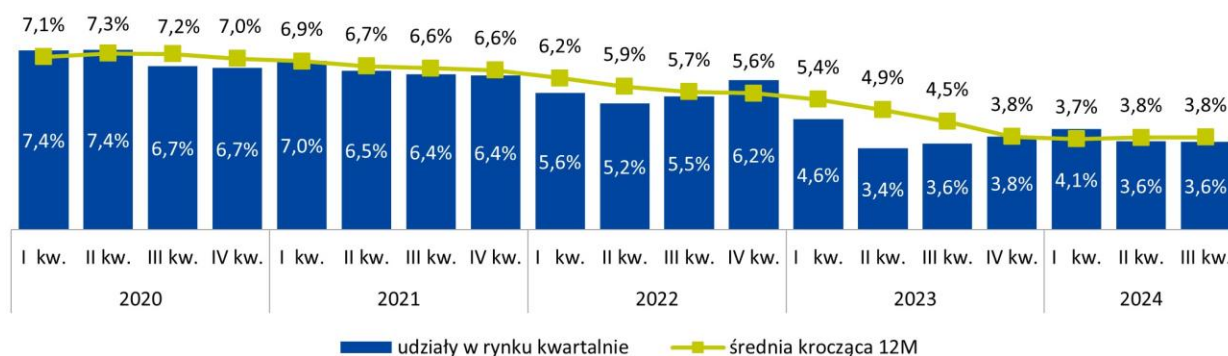
Rysunek 14 Kwartałne udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej w latach 2020-2024*



* dane za IV kw. 2024 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2025 r.

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

Rysunek 15 Kwartałne udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej w latach 2020-2024*



* dane za IV kw. 2024 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2025 r.

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

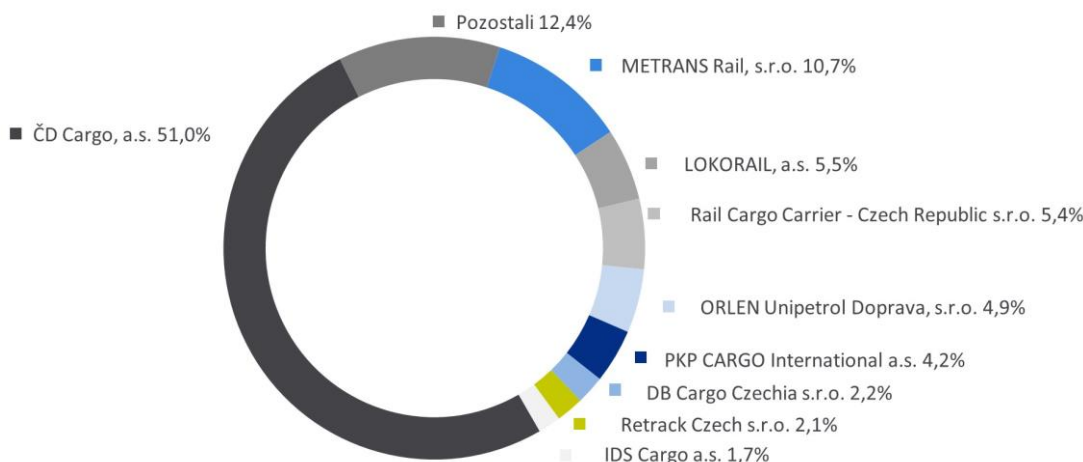
⁴⁰ SŽDC (wykaz przewoźników na torach ogólnokrajowych i regionalnych, po aktualizacji na 18.12.2024 r.)

⁴¹ statystyka własna PKP CARGO International

⁴² statystyka własna PKP CARGO International

⁴³ statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2024 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w 2024 r. PKP CARGO International odnotowała zwiększenie udziału w rynku r/r (+0,2 p.p. do niespełna 4,2%), pokonując negatywny trend z lat ubiegłych.⁴⁴ Spółka zajmuje szóstą pozycję wśród operatorów na rynku czeskim.

Spółka ČD Cargo a.s. pomimo zauważalnego w 2024 r. spadku udziału w ujęciu r/r do 51,0% (-3,6 p.p.), utrzymała pozycję wyraźnego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto.⁴⁵ Wysoki wzrost udziałów rynkowych r/r w 2024 r. odnotowali: Metrans Rail (+1,3 p.p. i wzrost udziału do 10,7%, przy jednoczesnym utrzymaniu pozycji wicelidera rynku), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,9 p.p., wzrost udziału do 5,4%, co oznaczało czwarte miejsce) oraz LOKORAIL a.s. (+0,8 p.p. i wzrost udziału do blisko 5,5%, co oznacza utrzymanie trzeciej pozycji na rynku). Retrack Czech s.r.o. wypracował sobie około 2,1% udziału w rynku (przy minimalnym wzroście udziału, tj. o +0,01 p.p. r/r). Pozostali mniejsi operatorzy wspólnie osiągnęli w tym czasie znaczący przyrost udziałów (+1,7 p.p. r/r), co przełożyło się na wynik udziału na poziomie 12,4% rynku.⁴⁶

Zmniejszyły się natomiast udziały: IDS Cargo a.s., tj. operatora logistycznego realizującego przewozy na terytorium Czech i Słowacji (-1,0 p.p. r/r do 1,7%), ORLEN Unipetrol Doprava, tj. przewoźnika będącego częścią Grupy Orlen (-0,2 p.p. r/r do poziomu 4,9%), a także w minimalnym stopniu DB Cargo Czechia s.r.o. (-0,04 p.p. r/r do 2,2% rynku).⁴⁷

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim za 2024 r. nie wyodrębnia wyniku PKP CARGO S.A. W roku 2024 w porównaniu do roku poprzedniego znacznie zmniejszyły się realizowane przez tę Spółkę przewozy węgla kamiennego z Polski do Czech i z Czech do Polski, co było spowodowane mniejszym zapotrzebowaniem ze strony energetyki i hutnictwa. Sytuacja w hutnictwie rzutowała także na wstrzymanie realizacji transportów rudy żelaza z Ukrainy do huty w Czechach (która wygasza produkcję i jest w trakcie restrukturyzacji) oraz brak przewozów żużla z Czech do Polski. Zmniejszeniu uległy także przewozy intermodalne realizowane tranzytem przez terytorium Czech oraz przewozy kwasu siarkowego z Polski na Słowację i metanolu z Polski do Czech. Zwiększyły się natomiast przewozy tranzytowe automotive Polska - Włochy oraz przewozy metali.⁴⁸

3.2.5 Skonsolidowane dane nt. przewozów w roku 2024

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO na przestrzeni 12 miesięcy 2024 r. i 12 miesięcy 2023 r. zawierają skonsolidowane dane spółek: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

⁴⁴ SŽDC

⁴⁵ SŽDC

⁴⁶ SŽDC

⁴⁷ SŽDC

⁴⁸ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2024 i 2023 r. i IV kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	2024	2023	Zmiana 2024/2023		2024	2023	IV kw. 2024	IV kw. 2023	Zmiana IV kw. 2024/ IV kw. 2023	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	6 258	9 376	-3 118	-33,3%	35%	42%	1 657	2 007	-350	-17,4%
z czego węgiel kamienny	5 104	7 778	-2 674	-34,4%	28%	35%	1 386	1 685	-298	-17,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4 315	5 468	-1 153	-21,1%	24%	25%	1 019	1 361	-341	-25,1%
Metale i rudy ³	1 172	1 425	-253	-17,7%	7%	6%	301	289	12	4,2%
Produkty chemiczne ⁴	1 707	1 651	56	3,4%	9%	7%	399	418	-19	-4,5%
Paliwa płynne ⁵	643	484	159	32,9%	4%	2%	161	129	32	24,7%
Drewno i płody rolne ⁶	787	1 005	-218	-21,7%	4%	5%	197	282	-85	-30,1%
Przewozy intermodalne	2 618	2 380	238	10,0%	15%	11%	612	775	-162	-21,0%
Pozostałe ⁷	481	493	-13	-2,6%	3%	2%	117	101	15	15,0%
Razem	17 981	22 282	-4 301	-19,3%	100%	100%	4 464	5 361	-898	-16,7%

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2024 i 2023 r. i IV kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	2024	2023	Zmiana 2024/2023		2024	2023	IV kw. 2024	IV kw. 2023	Zmiana IV kw. 2024/ IV kw. 2023	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	33,3	41,5	-8,2	-19,8%	47%	50%	9,6	9,8	-0,3	-2,9%
z czego węgiel kamienny	29,0	36,3	-7,2	-19,9%	41%	44%	8,6	8,7	-0,1	-0,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	16,1	20,0	-3,9	-19,5%	23%	24%	3,8	4,9	-1,1	-22,9%
Metale i rudy ³	4,5	4,6	-0,1	-1,3%	6%	6%	1,1	1,1	0,0	2,5%
Produkty chemiczne ⁴	5,2	4,9	0,2	4,6%	7%	6%	1,2	1,3	-0,1	-9,3%
Paliwa płynne ⁵	2,3	1,9	0,3	17,5%	3%	2%	0,6	0,6	0,1	10,1%
Drewno i płody rolne ⁶	2,1	2,5	-0,3	-14,0%	3%	3%	0,6	0,6	0,0	-3,5%
Przewozy intermodalne	6,0	5,9	0,1	1,5%	8%	7%	1,5	1,8	-0,3	-18,4%
Pozostałe ⁷	1,5	1,5	0,0	0,1%	2%	2%	0,4	0,3	0,1	21,4%
Razem	70,8	82,7	-11,9	-14,3%	100%	100%	18,7	20,4	-1,7	-8,4%

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2024 i 2023 r. i IV kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	2024	2023	Zmiana 2024/2023		IV kw. 2024	IV kw. 2023	Zmiana IV kw. 2024/ IV kw. 2023	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	188	226	-38	-16,8%	173	204	-31	-15,0%
z czego węgiel kamienny	176	215	-39	-18,0%	161	195	-33	-17,0%
Kruszywa i materiały budowlane ²	269	274	-5	-2,0%	272	280	-8	-2,8%
Metale i rudy ³	261	313	-52	-16,7%	272	268	4	1,6%
Produkty chemiczne ⁴	331	335	-4	-1,1%	334	317	17	5,4%
Paliwa płynne ⁵	283	250	33	13,1%	263	232	31	13,2%
Drewno i płody rolne ⁶	369	405	-36	-8,9%	339	468	-129	-27,5%
Przewozy intermodalne	437	403	34	8,5%	414	428	-14	-3,2%
Pozostałe ⁷	325	334	-9	-2,6%	292	309	-16	-5,3%
Razem	254	269	-16	-5,8%	239	263	-24	-9,1%

Źródło: Opracowanie własne.

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

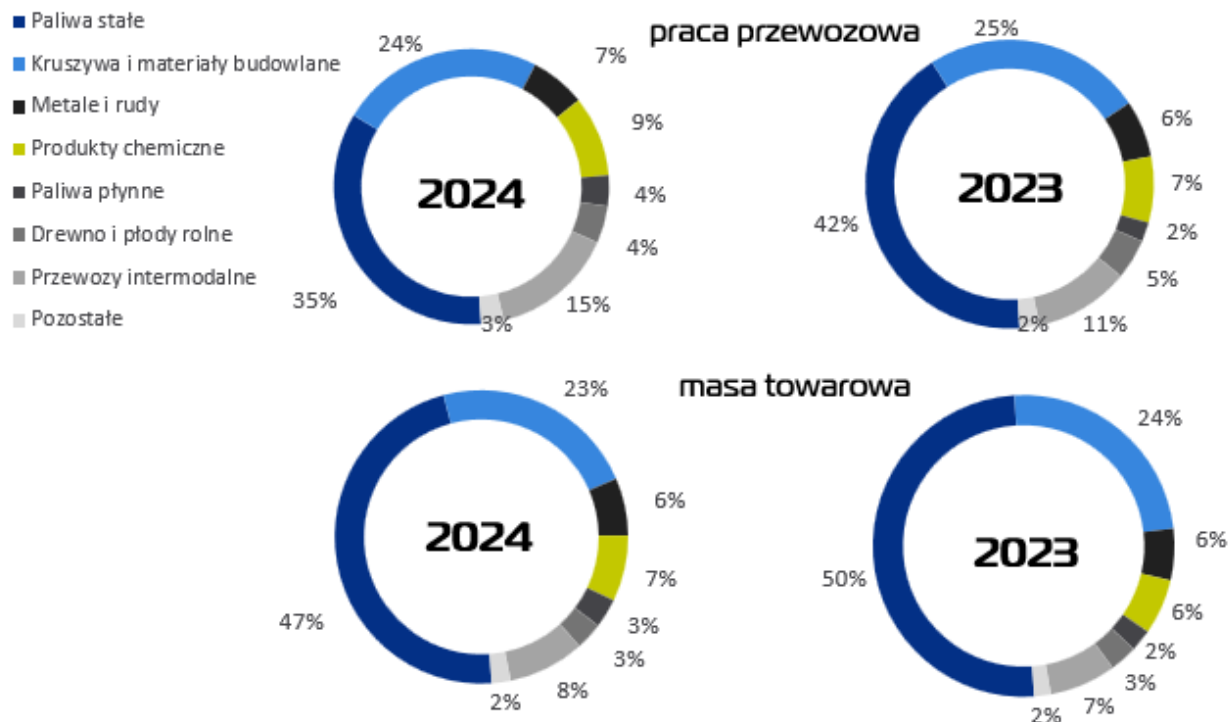
⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

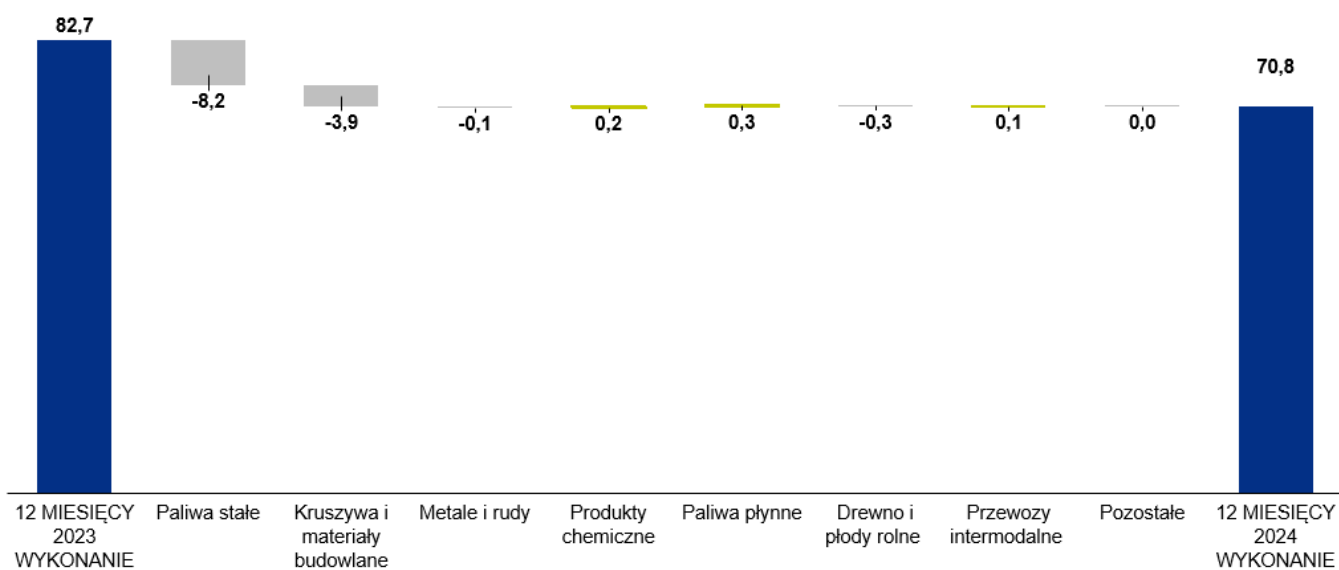
Rysunek 17 Struktura pracy przewozowej oraz masy towarowej Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2024 r. i porównywalnym 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie 12 miesięcy 2024 r. Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 70,8 mln ton towarów.

Rysunek 18 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za rok 2024 r w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia kluczowych czynników, które wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w trakcie 2024 roku.



paliwa
stałe

- Mniejsze zapotrzebowanie na węgiel kamienny z importu w porównaniu z okresem kryzysu zaopatrzenia w surowce energetyczne w 2022 roku i na początku 2023 roku wywołanym inwazją Rosji na Ukrainę,
- stopniowe obniżanie się udziału węgla kamiennego jako paliwa w związku z dostosowywaniem działalności przedsiębiorstw do wymagań prowadzonej polityki klimatycznej,
- zwiększająca się konkurencyjność innych paliw, rozwój produkcji energii elektrycznej z OZE, implementacja polityk transformacji skutkująca mniejszym popytem na ten surowiec,
- zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel do produkcji koksu na potrzeby sektora hutniczego w związku z obniżeniem produkcji stali, mniejsze zapotrzebowanie ciepłownictwa z uwagi na warunki atmosferyczne – przewaga dodatnich temperatur w okresie zimowym, nagromadzenie zapasów,
- konkurencja innych przewoźników kolejowych i samochodowych,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – mniejsze przewozy na potrzeby energetyki ze względu na niższą cenę rynkową energii elektrycznej – w skutek czego produkcja stała się opłacalna; negatywne skutki powodzi w Ostrawie,
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o -39 km (-18,0%), w związku ze zmianą kierunków dostaw – zmniejszeniem udziału przewozów w imporcie morskim oraz realizacją znacznych przewozów na mniejszą odległość w ramach pozyskanego kontraktu.



kruszywa
i materiały
budowlane

- Zmniejszone dostawy kamienia wapiennego wykorzystywanego w instalacjach odsiarczania spalin dla energetyki polskiej i niemieckiej z uwagi na warunki atmosferyczne sprzyjające produkcji energii elektrycznej z OZE oraz ogólnemu spadkowi zapotrzebowania na energię elektryczną,
- spadek zapotrzebowania na towar jednego z klientów – kamień hydrotechniczny,
- przerwy technologiczne i remontowe na początku roku w kilku dolnośląskich kopalniach kruszyw; zmniejszenie produkcji w kopalni w Radkowicach, w związku wyczerpaniem złoża, trudności przewozowe związane z powodzią we wrześniu na południu Polski,
- konkurencja ze strony przewoźników kolejowych, dysponujących wolnymi zasobami ze względu na spadek zapotrzebowania na przewozy m.in. węgla oraz przewoźników samochodowych korzystających z większej dostępności kierowców i środków transportowych po ograniczeniu dostępu do rynków wschodnich,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – niższe zapotrzebowanie na przewozy - zmniejszenie poziomu produkcji jednego z klientów,
- spadek średniej odległości przewozu o -5 km (-2,0%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw na potrzeby inwestycji infrastrukturalnych w różnych częściach Polski.



metale
i rudy

- Mniejszy popyt na wyroby stalowe w Polsce i na świecie wymuszający zmniejszenie poziomów produkcji m.in. w zakładach ArcelorMittal Poland. Zmniejszona produkcja stali powoduje również spadek zapotrzebowania na surowce, tj. złom i rudę żelaza oraz obniżenie produkcji żużla,
- wygaszenie produkcji w hucie Liberty Ostrava w Czechach (w toku proces restrukturyzacyjny),
- zmniejszenie przewozów surowców z Ukrainy przez polskie porty morskie, brak przewozów słabów z Ukrainy do CMC z uwagi na niższy poziom produkcji,
- brak przewozów rudy ze Świnoujścia dla ArcelorMittal Poland (produkcja ze zgromadzonych zapasów; korzystniejsza cena rudy importowanej z Ukrainy via LHS), zwiększenie udziału wyrobów stalowych produkowanych z importowanych półproduktów (slaby),
- trudna sytuacja w branży przemysłu stalowego z uwagi na realizowaną transformację technologiczną dyktowaną przez politykę klimatyczną - regulacje prawne podrażniają koszty prowadzenia działalności,
- wysokie koszty surowców (rudy żelaza, węgla, koksu) i energii elektrycznej, której cena jest szczególnie ważna z uwagi na dużą energochłonność przemysłu; w krajach poza UE ceny energii są niższe,
- utrudnienia ruchowe w rejonie stacji Zawiercie w czasie remontu torów,
- spadek średniej odległości przewozu o -52 km (-16,7%) – zmiana struktury relacji przewozowych.



produkty
chemiczne

- Stopniowa poprawa sytuacji na rynku nawozów po bardzo słabym początku roku 2023, kiedy wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji - znacząco obniżyły produkcję i sprzedaż rodzimych producentów,
- realizacja dodatkowych przewozów nawozów na Ukrainę,
- większe przewozy w eksporcie przez porty morskie,
- spadek średniej odległości przewozu o 4 km (-1,1%) – znaczny udział przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



paliwa
płynne

- Realizacja dodatkowych przewozów paliw z Płocka na Ukrainę,
- pozyskanie przewozów koksu naftowego z polskich portów morskich na Ukrainę i do odbiorców w kraju,
- średnia odległość przewozu zwiększyła się o 33 km (+13,1%).



drewno
i płody rolne

- Spadek przewozów zboża spowodowany wprowadzeniem embargo na import produktów rolnych z Ukrainy w maju 2023 r.,
- problemy z przewozami artykułów rolnych z Ukrainy spowodowane kongestią przejść granicznych Dorohusk i Medyka oraz protestami rolników; wydłużony czas oczekiwania na przejazd, rozbudowane procedury celne i weterynaryjne na granicy ukraińsko-polskiej, utrudniały realizację przewozów tranzytowych,
- zmiana kierunku dostaw przez Ukrainę – ponowne wykorzystanie portu w Odessie,
- spadek średniej odległości przewozu o 36 km (-8,9%) w wyniku spadku udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach eksportowych drewna, eksporcie i imporcie płyty drewnopochodnej.



intermodal

- Wzrost przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku spowodowany problemami żeglugowymi na Morzu Czerwonym - w związku z konfliktem na Bliskim Wschodzie i działaniem rebeliantów Huti znaczna część towarów przewożonych drogą morską powróciła na północny korytarz Nowego Jedwabnego Szlaku z przeładunkiem w Małaszewiczach,
- wzrost przewozów przez polskie porty z/na Ukrainę,
- rozwój przewozów z/do Włoch,
- realizacja transportów związanych z konfliktem zbrojnym na Ukrainie,
- realizacja przewozów próżnych kontenerów na stacji Małaszewicze do portów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – nowe przewozy dla klientów nierealizujących transportów w analogicznym okresie 2023 roku,
- wzrost średniej odległości przewozu o +34 km (+8,5%), ze względu na zmianę struktury przewozów.



pozostałe

- Przewozy pozostałych towarów w roku 2024 realizowane były na nieznacznie niższym poziomie w porównaniu do roku 2023,
- brak przewozów gliny i skalenia w imporcie z Ukrainy,
- mniejsze przewozy papieru w transzycie morskim i w eksporcie,
- zmniejszone przewozy wojskowe,
- spadek średniej odległości przewozu o 9 km (-2,6%).

3.3. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

3.3.1. Główni odbiorcy

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

Grupa PKP CARGO S.A. przewiozła w 2024 r. 70,8 mln ton towarów w porównaniu do 82,7 mln ton w 2023 r. Grupa PKP CARGO realizuje przewozy we wszystkich segmentach rynku. Głównym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO są paliwa stałe, z udziałem 47% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2024 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 129 klientów, a głównym towarem jest węgiel kamienny. Drugim segmentem działalności przewozowej PKP CARGO są kruszywa i materiały budowlane, z udziałem 23% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2024 r. W tym

segmencie przewozy realizowało 94 klientów. Kolejnym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO są artykuły chemiczne, z udziałem 8% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2024 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 91 klientów. Przewozy intermodalne to kolejny segment działalności PKP CARGO, z udziałem 7% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2024 r. W tym segmencie przewozy realizowało 52 klientów. Podobny poziom udziałów, tj. 7%, we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2024 r. osiągnęły przewozy rudy i metali. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 71 klientów. Kolejnym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO są płody rolne oraz drewno i wyroby z drewna z udziałem 3% we wszystkich przewozach PKP CARGO zrealizowanych w 2024 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 52 klientów. Ostatnią wyodrębnioną grupą towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. w 2024 roku, z udziałem 3% we wszystkich przewozach PKP CARGO, są paliwa płynne. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 18 klientów. Największy wolumen przewozów realizują klienci dużych Spółek oraz Grup Kapitałowych.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2024 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia [Nota 2.1 Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe](#), natomiast przychody Spółki [Nota 2.1 Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe](#).

3.3.2. Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Spółka, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej również jako „PKP PLK”). Jest to krajowy zarządca 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, i, 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. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2024 roku wartość umowy z PKP PLK przekroczyła 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

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

3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2020-2024.

Tabela 7 Zatrudnienie w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2024-2023	Zmiana %
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020		
Grupa PKP CARGO	14 734	19 933	20 038	20 562	21 766	-5 199	-26,08
w tym: PKP CARGO S.A.	9 786	14 062	14 267	14 728	15 771	-4 276	-30,41

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2024-2023
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2024	2023	2022	2021	2020	
Grupa PKP CARGO	17 519	19 854	20 196	21 210	22 279	-2 335
w tym: PKP CARGO S.A.	12 178	14 071	14 464	15 351	16 185	-1 893

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2024-2023
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2024	2023	2022	2021	2020	
Grupa PKP CARGO	17 767	19 910	20 242	21 254	22 818	-2 143
w tym: PKP CARGO S.A.	12 200	14 095	14 478	15 360	16 616	-1 895

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 10 Struktura zatrudnienia w latach 2020-2024 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2024-2023	Zmiana %
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	3 737	4 825	4 767	4 808	5 079	-1 088	-22,55
w tym: PKP CARGO S.A.	2 417	3 405	3 342	3 389	3 644	- 988	-29,02
Stanowiska robotnicze - Grupa	10 997	15 108	15 271	15 754	16 687	-4 111	-27,21
w tym: PKP CARGO S.A.	7 369	10 657	10 925	11 339	12 127	-3 288	-30,85
Razem	14 734	19 933	20 038	20 562	21 766	-5 199	-26,08
w tym: PKP CARGO S.A.	9 786	14 062	14 267	14 728	15 771	-4 276	-30,41

Źródło: Opracowanie własne.

*Pracownicy czynni nie obejmują pracowników przebywających na urloпах bezpłatnych, urloпах wychowawczych, świadczeniach rehabilitacyjnych oraz zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy.

Porównując rok 2024 do roku 2023 można zaobserwować wyraźny spadek zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 5 199 osób (w tym PKP CARGO 4 276 osób). Tak wyraźny spadek zatrudnienia na dzień 31.12.2024 roku jest efektem przeprowadzonych w PKP CARGO oraz PKP CARGOTABOR zwolnień grupowych.

Dodatkowo w II i III kwartale 2024 roku w PKP CARGO uruchomiony został program kierowania pracowników Spółki na tzw. nieświadczenie pracy na podstawie art. 54 Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Proces zwolnień grupowych w Grupie PKP CARGO został poprzedzony analizą wszystkich stanowisk, uwzględnione zostały przesłanki ekonomiczne, m.in. efektywność pracy, znaczenie dla kluczowych operacji oraz potencjał do adaptacji w nowych strukturach organizacyjnych. Proces ten był regulowany Regulaminem zwolnień grupowych. Zwolnienia grupowe zostały dokonane z zachowaniem okresu wypowiedzenia przewidzianego w przepisach Kodeksu pracy lub z zachowaniem okresu wypowiedzenia, o którym mowa w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez PKP CARGO. Wypowiedzenia umów o pracę w ramach procedury zostały skutecznie dostarczone do końca września 2024 roku (PKP CARGO) oraz do końca listopada 2024 roku (PKP CARGOTABOR).

Należy podkreślić że w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu PKP CARGO podpisała listy intencyjne z innymi spółkami kolejowymi, jak również spółkami z innych sektorów gospodarki, dzięki którym zwalniani pracownicy mogli w pierwszej kolejności skorzystać z przedstawionych ofert pracy, zyskując perspektywę kontynuacji swojego zatrudnienia. Ponadto uruchomiony został kompleksowy program wsparcia pracowników odchodzących z firmy.

Po zakończeniu procesów zwolnień grupowych w Grupie PKP CARGO struktura zatrudnienia dostosowana została do zmieniającego się otoczenia rynkowego przy zachowaniu pełnej sprawności operacyjnej.

3.5. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

3.5.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A. w 2024 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 493,1 mln zł, tj. mniej o 68,8% w stosunku do analogicznego okresu 2023 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3). W nakładach inwestycyjnych również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie leasingu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2024 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów

okresowych wykonywanych w 2024 roku wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym) - łącznie 364,9 mln zł (tj. 74,0% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu serwerowego oraz aktywów niematerialnych (oprogramowanie, zakup licencji, modyfikacje posiadanych i użytkowanych przez Spółkę systemów informatycznych) na poziomie 4,2 mln zł, na modernizację budynków w wysokości 2,7 mln zł, a także na zakupy samochodów oraz wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 3,3 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła nakłady dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 118,0 mln zł obejmujących m.in. leasing 3 szt. sześciokoświatowych lokomotyw elektrycznych (50,7 mln zł), leasing samochodów ciężarowych i osobowych (7,6 mln zł) oraz umowy długoterminowego najmu nieruchomości, urządzeń oraz napraw lokomotyw w leasingu (59,7 mln zł).

Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2020 - 2024 (mln zł)

Wyszczególnienie	2024	2023	2022	2021	2020	Zmiana 2024-2023	Zmiana 2024/2023 w %
Budownictwo inwestycyjne	2,7	1,7	5,6	27,7	9,9	1,0	58,8%
Zakup lokomotyw	0,0	191,4	0,0	0,4	33,0	-191,4	-
Modernizacja lokomotyw	0,0	0,0	0,3	91,2	123,4	0,0	-
Zakup wagonów	0,0	1,1	111,8	184,7	162,8	-1,1	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	0,1	2,7	0,3	4,3	1,5	-2,6	-96,3%
Teleinformatyzacja	4,2	17,8	3,2	11,0	7,4	-13,6	-76,4%
Pozostałe	3,2	1,1	0,1	0,0	0,2	2,1	190,9%
Komponenty w remontach, w tym:	364,9	1 026,7	494,9	447,7	249,7	-661,8	-64,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	79,2	215,9	92,3	111,5	61,5	-136,7	-63,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	285,7	810,8	402,6	336,3	188,2	-525,1	-64,8%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym:	118,0	339,0	45,9	29,5	20,8	-221,0	-65,2%
<i>Nieruchomości</i>	58,5	60,9	43,2	26,6	22,1	-2,4	-3,9%
<i>Tabor</i>	51,2	270,7	0,0	0,0	-2,5	-219,5	-81,1%
<i>Pozostałych praw</i>	8,3	7,4	2,7	2,9	1,2	0,9	12,2%
Razem	493,1	1 581,5	662,1	796,4	608,7	-1 088,4	-68,8%

*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego lokomotyw za 2023 rok w wysokości 258,9 mln zł, za 2022 rok w wysokości 13,6 mln zł oraz za 2021 r. w wysokości 84,8 mln zł.

Źródło: Opracowanie własne

W 2024 roku Spółka otrzymała dotację z UE w łącznej wysokości 18,7 mln zł na wykonane w poprzednich latach zadania dotyczące montażu nowych zestawów kołowych monoblokowych oraz wstawek kompozytowych typu LL w wagonach oraz wymiany wstawek hamulcowych żeliwnych na kompozytowe.

Grupa PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w 2024 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 590,4 mln zł, tj. mniej o 65,7% w stosunku do analogicznego okresu 2023 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie leasingu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2024 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w 2024 roku wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), na modernizację lokomotyw - łącznie 408,7 mln zł (tj. 69,2% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym i aktywami niematerialnymi (oprogramowanie, zakup licencji oraz modyfikacje posiadanych i użytkowanych przez Grupę systemów informatycznych) na poziomie 5,6 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 5,9 mln zł głównie na modernizację budynków zaplecza, budynków biurowych oraz prace budowlane na terminalach kontenerowych, a także zakupy maszyn i urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza warsztatowego na poziomie 10,7 mln zł oraz modernizacji suwnic zakupy i samochodów na poziomie 4,7 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 154,8 mln zł, w tym głównie umowy długoterminowego najmu nieruchomości (70,5 mln zł) oraz leasing 3 szt. sześciokoświatowych lokomotyw elektrycznych (50,7 mln zł), długoterminowy

wynajem lokomotyw (20,6 mln zł), jak również pozostały leasing dotyczący głównie zakupu wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza technicznego, sprzętu teleinformatycznego i samochodów w formie leasingu urządzeń (12,3 mln zł) i naprawy okresowe taboru leasingowego (0,7 mln zł).

Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2020 - 2024 (mln zł)

Wyszczególnienie	2024	2023	2022	2021	2020	Zmiana 2024-2023	Zmiana 2024-2023 %
Budownictwo inwestycyjne	5,9	92,9	44,4	70,5	50,8	-87,0	-93,6%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	0,0	191,5	0,3	0,4	33,0	-191,5	-
Modernizacja lokomotyw	12,4	0,0	12,5	99,4	132,0	12,4	-
Zakup wagonów	0,0	1,1	111,8	184,7	162,9	-1,1	-
Modernizacja wagonów	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	10,7	31,6	20,1	32,2	12,0	-20,9	-66,1%
Teleinformatyzacja	5,6	25,5	5,1	12,8	10,8	-19,9	-78,0%
Pozostałe	4,7	3,1	3,0	1,5	2,5	1,6	51,6%
Komponenty w remontach, w tym:	396,3	982,2	511,7	441,3	276,5	-585,9	-59,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	100,8	212,1	113,1	115,9	73,7	-111,3	-52,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	295,5	770,1	398,6	325,3	202,8	-474,6	-61,6%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym w obszarze:	154,8	393,5	67,3	65,5	68,4	-238,7	-60,7%
<i>Nieruchomości</i>	70,5	92,2	54,2	44,8	36,8	-21,7	-23,5%
<i>Tabor</i>	72,0	274,5	0,3	5,8	24,1	-202,5	-73,8%
<i>Pozostałych praw</i>	12,3	26,8	12,8	14,9	7,5	-14,5	-54,1%
Razem	590,4	1 721,4	776,2	908,3	754,5	-1 131,0	-65,7%

*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego taboru kolejowego oraz urządzeń technicznych za 2024 rok w wysokości 6,2 mln zł, za 2023 rok w wysokości 260,4 mln zł, za 2022 r. w wysokości 16,7 mln zł, za 2021 r. w wysokości 101,0 mln zł oraz za 2020 r. w wysokości 8,2 mln zł.

Źródło: opracowanie własne

3.5.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Spółki z Grupy PKP CARGO zamierzają finansować nakłady inwestycyjne poprzez wykorzystanie głównie środków własnych.

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

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

Tabela 13 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁴⁹					w mln EUR				
	2024	2023	2022	2021	2020	2024	2023	2022	2021	2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,3042	4,5284	4,6883	4,5775	4,4742
Przychody z działalności operacyjnej	3 428,4	4 257,9	4 044,8	3 127,0	3 062,0	796,5	940,3	862,7	683,1	684,4
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-2 582,8	192,2	242,2	-235,7	-214,6	-600,1	42,4	51,7	-51,5	-48,0
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-2 864,2	57,2	126,9	-268,4	-221,5	-665,4	12,6	27,1	-58,6	-49,5
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	-2 412,7	45,2	102,7	-223,3	-173,9	-560,5	10,0	21,9	-48,8	-38,9
Całkowite dochody	-2 426,9	14,5	110,6	-146,1	-251,6	-563,8	3,2	23,6	-31,9	-56,2
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-53,87	1,01	2,29	-4,99	-3,88	-12,5	0,22	0,49	-1,09	-0,87
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-53,87	1,01	2,29	-4,99	-3,88	-12,5	0,22	0,49	-1,09	-0,87
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	921,9	1 047,6	815,5	500,5	417,1	214,2	231,4	174,0	109,4	93,3
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-353,2	-866,1	-698,9	-558,9	-559,1	-82,1	-191,3	-149,1	-122,1	-125,0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-267,5	-116,5	-202,4	18,9	-57,5	-62,1	-25,7	-43,2	4,1	-12,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	301,2	65,0	-85,8	-39,5	-199,5	70,0	14,4	-18,3	-8,6	-44,6
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,2730	4,3480	4,6899	4,5994	4,6148
Aktywa trwałe	4 716,6	6 768,9	5 948,0	6 031,2	5 948,9	1 103,8	1 556,8	1 268,3	1 311,3	1 289,1
Aktywa obrotowe	995,4	800,0	800,0	681,3	705,4	233,0	184,0	170,6	148,1	152,9
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	-	0,1	14,9	12,7	0,1	-	-	3,2	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	524,1	515,0	477,5	486,9	485,2
Kapitał własny	510,9	2 937,8	2 923,3	2 812,7	2 958,8	119,6	675,7	623,3	611,5	641,2
Zobowiązania długoterminowe	2 046,0	2 417,5	1 985,9	2 442,9	2 646,7	478,8	556,0	423,4	531,1	573,5
Zobowiązania krótkoterminowe	3 155,4	2 213,6	1 838,9	1 471,8	1 061,5	738,5	509,1	392,2	320,0	230,0

Źródło: Opracowanie własne.

⁴⁹ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2024 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 14 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2024	2023	2022	2021	2020	2024	2023	2022	2021	2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,3042	4,5284	4,6883	4,5775	4,4742
Przychody z działalności operacyjnej	4 519,3	5 552,0	5 448,8	4 326,5	4 235,9	1 050,0	1 226,0	1 162,2	945,2	946,7
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-2 691,4	291,4	333,3	-208,8	-186,4	-625,3	64,3	71,1	-45,6	-41,7
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-2 884,5	119,0	191,8	-264,4	-266,9	-670,2	26,3	40,9	-57,8	-59,7
Zysk / strata netto	-2 412,6	82,1	148,0	-225,3	-224,3	-560,5	18,1	31,6	-49,2	-50,1
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-2 456,3	-30,4	192,3	-103,2	-279,5	-570,7	-6,7	41,0	-22,5	-62,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-53,87	1,83	3,31	-5,03	-5,01	-12,5	0,40	0,71	-1,10	-1,12
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-53,87	1,83	3,31	-5,03	-5,01	-12,5	0,40	0,71	-1,10	-1,12
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej*	1 031,9	1 211,0	1 018,4	699,8	553,1	239,7	267,4	217,2	152,9	123,6
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-420,7	-987,1	-772,9	-645,6	-655,1	-97,7	-217,9	-164,9	-141,0	-146,4
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-281,5	-133,4	-319,5	-106,4	-145,9	-65,4	-29,5	-68,1	-23,3	-32,6
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	329,7	90,5	-74,0	-52,2	-247,9	76,6	20,0	-15,8	-11,4	-55,4
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,2730	4,3480	4,6899	4,5994	4,6148
Aktywa trwałe	4 996,3	7 030,6	6 354,1	6 458,7	6 397,4	1 169,2	1 617,0	1 354,8	1 404,3	1 386,3
Aktywa obrotowe	1 443,0	1 289,4	1 305,8	1 139,0	1 149,3	337,7	296,5	278,4	247,6	249,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	-	0,3	15,7	12,7	0,1	-	0,1	3,4	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	524,1	515,0	477,5	486,9	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	746,2	3 202,5	3 232,9	3 040,6	3 143,8	174,6	736,6	689,3	661,1	681,2
Zobowiązania długoterminowe	2 378,7	2 784,2	2 344,6	2 833,8	3 029,5	556,7	640,3	499,9	616,1	656,5
Zobowiązania krótkoterminowe	3 314,7	2 333,3	2 082,7	1 739,0	1 386,1	775,7	536,6	444,1	378,1	300,4

Źródło: Opracowanie własne.

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

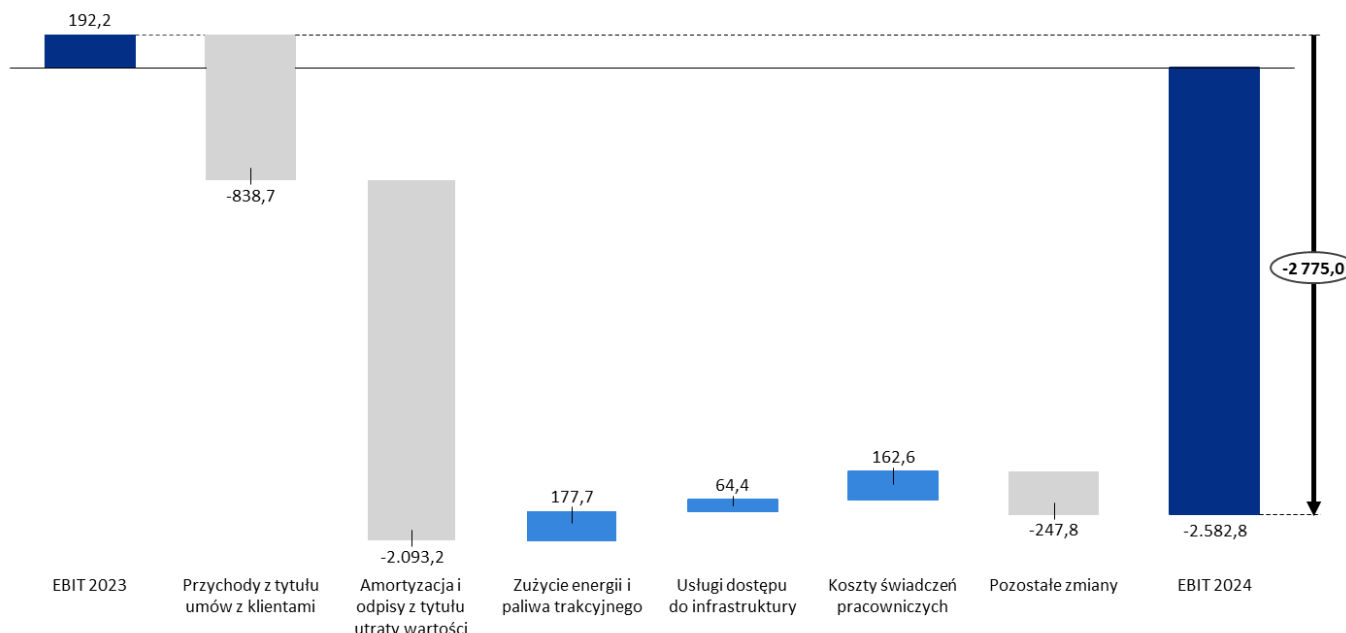
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2024 – 4,2730 PLN/EUR, 31.12.2023– 4,3480 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2024 - 4,3042 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2023 - 4,5284 PLN/EUR.

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

4.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W okresie 12 miesięcy 2024 r. wynik EBIT wyniósł -2.582,8 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 2.775,0 mln zł.

Rysunek 19 Wynik EBIT Spółki w okresie 12 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych czynników mających wpływ na zmianę wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2023 r. zostały przedstawione poniżej:

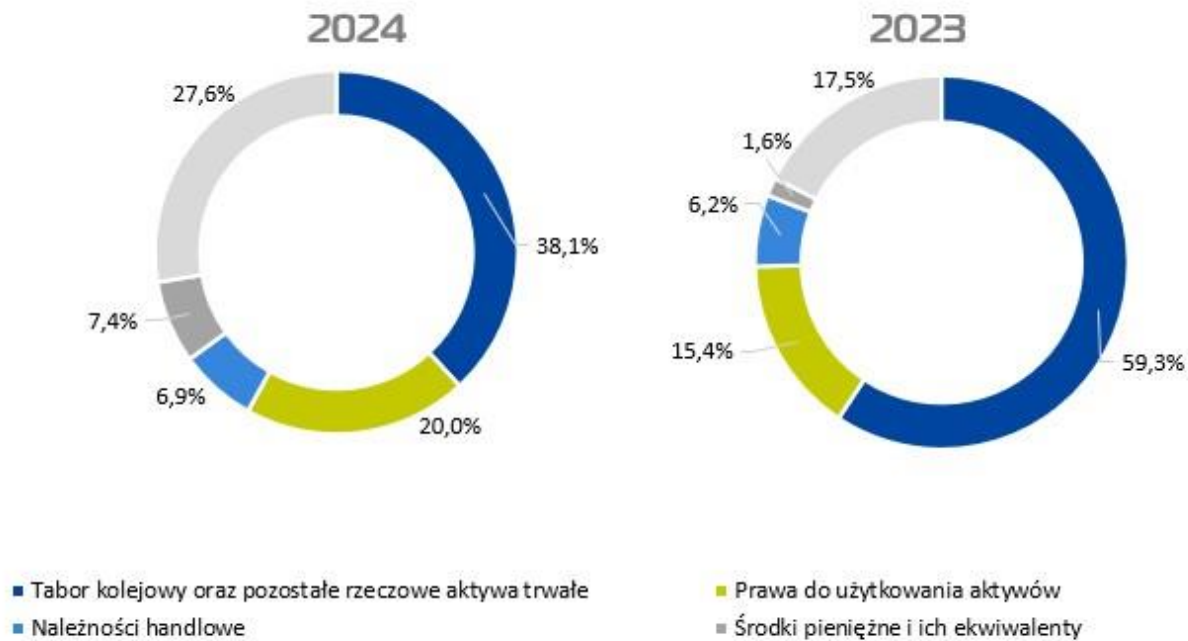
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) było bezpośrednim efektem spadku masy oraz ceny jednostkowej;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu wartości wynikał głównie z rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 1.975,9 mln zł będącego efektem przeprowadzonego na dzień 31 grudnia 2024 roku testu na trwałą utratę wartości aktywów Spółki;
- spadek kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury, głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- odnotowano spadek kosztów świadczeń pracowniczych jako efekt rozwiązania rezerw na świadczenia pracownicze w związku z wdrożeniem zwolnień grupowych co wpłynęło na znaczącą redukcję liczby pracowników objętych poszczególnymi świadczeniami oraz programem zwolnień z obowiązku świadczenia pracy;
- wzrost pozycji pozostałych zmian głównie w wyniku utworzonych rezerw restrukturyzacyjnych oraz utworzonych odpisów aktualizujących rozrachunki z tytułu VAT przy jednoczesnym spadku kosztów usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego.

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

AKTYWA

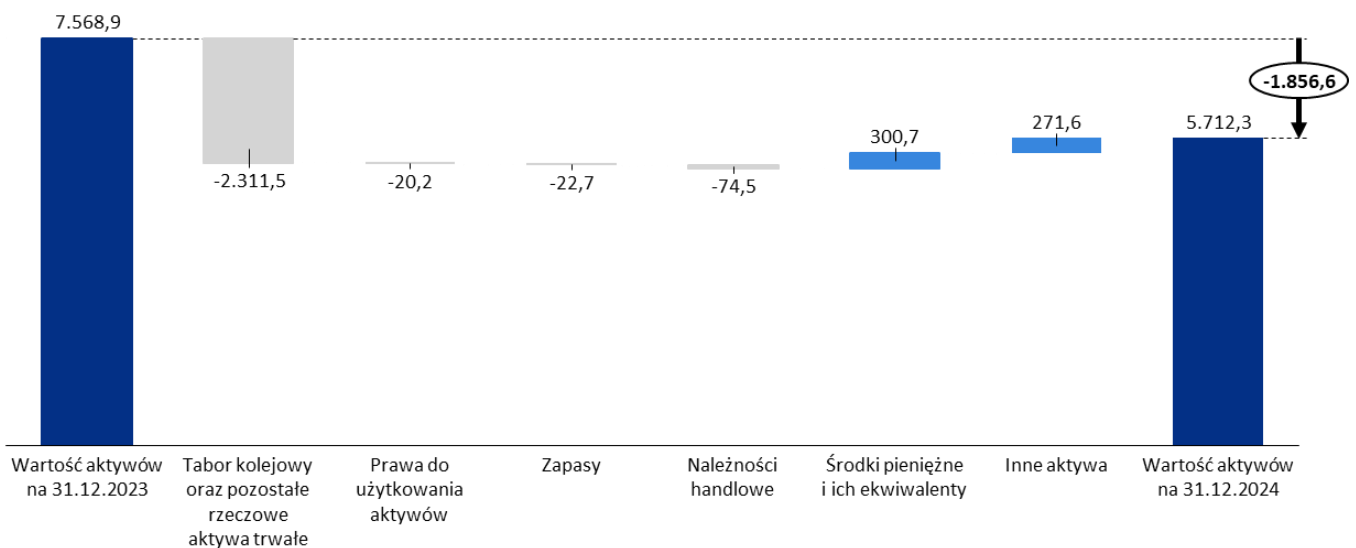
Największy udział w całości aktywów Spółki na dzień 31.12.2024 r. miały tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 38,1% sumy aktywów w stosunku do 59,3% na dzień 31.12.2023 r. Spośród aktywów obrotowych, największy udział na dzień 31.12.2024 r. posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty, których wartość stanowiła w tym okresie 7,4% całkowitych aktywów Spółki w stosunku do 1,6% na dzień 31.12.2023 r.

Rysunek 20 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Przyczyny najważniejszych zdarzeń wpływających na zmianę wartości aktywów na dzień 31.12.2024 r. w porównaniu do dnia 31.12.2023 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako efekt głównie odpisów z tytułu utraty wartości aktywów trwałych i przeprowadzonych testów na utratę wartości w 2024 roku;
- spadek praw do użytkowania aktywów na skutek wyższej wartości kosztów amortyzacji ponad nowe umowy leasingu;
- spadek wartości należności handlowych związany z optymalizacją zarządzania kapitałem obrotowym;
- wzrost wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów jako wypadkowa środków pieniężnych netto z działalności operacyjnej w wysokości 921,9 mln zł, wpływów z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 81,1 mln zł, wpływów z tytułu otrzymanych dotacji w wysokości 19,5 mln zł, przy jednoczesnych wydatkach z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 414,4 mln zł, wydatkach z tytułu spłaty kredytów i pożyczek oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 406,6 mln zł;
- zwiększenie wartości innych aktywów m.in. w wyniku wzrostu aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego przy jednoczesnym spadku wartości inwestycji w jednostkach powiązanych.

Tabela 15 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2020 – 2024 (w dniach)

Wyszczególnienie	2024	2023	2022	2021	2020	Zmiana 2024-2023	Tempo zmian 2024/2023
Wskaźnik rotacji zapasów*	143,5	67,1	110,2	131,3	184,7	76,5	114,2%

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

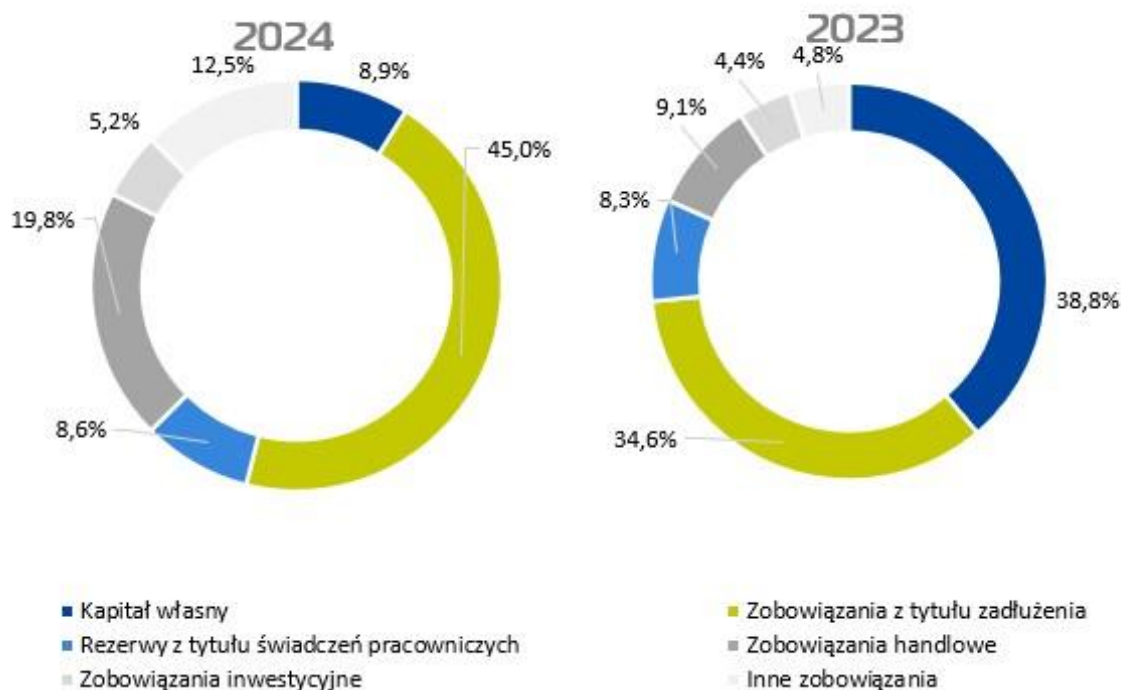
Źródło: Opracowanie własne.

Na koniec grudnia 2024 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 143,5 dni i względem 2023 r. wzrósł o 76,5 dni (114,2% r/r). Do zauważalnego wzrostu wskaźnika przyczynił się głównie spadek zużycia materiałów ogółem o 65,8%, przy jednoczesnym spadku zapasu materiałów o 24,6% oraz spadku wartości netto sprzedanych materiałów o 56,0%. Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w [Nocie 5.4. Jednostkowego Sprawozdania Finansowego](#)

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

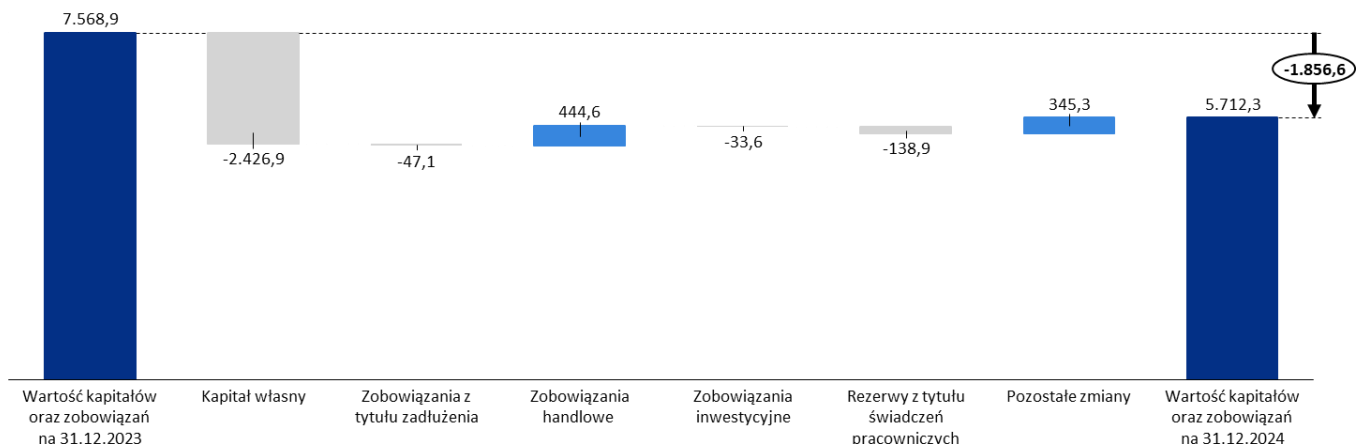
Największy udział w pasywach Spółki miały zobowiązania z tytułu zadłużenia, które na dzień 31.12.2024 r. odpowiadały za 45,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,6% na dzień 31.12.2023 r. Jednocześnie na dzień 31.12.2024 r. kapitał własny stanowił 8,9% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 38,8% na 31.12.2023 r.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

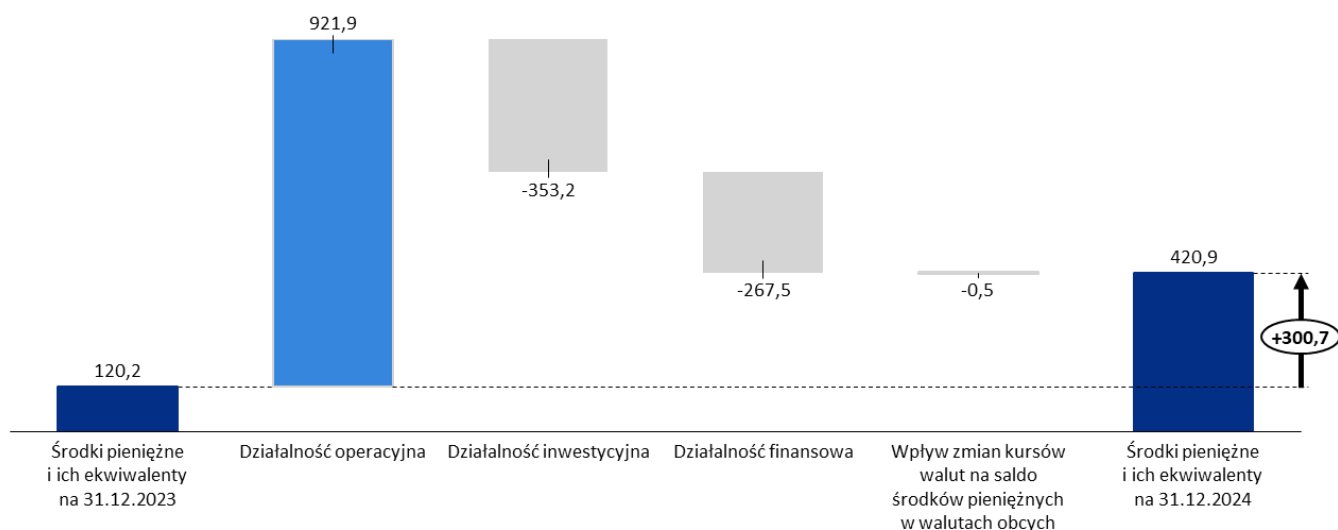
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.12.2024 r. w porównaniu do dnia 31.12.2023 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez PKP CARGO S.A. stratę netto za okres 12 miesięcy 2024 r. (pozycja zyski zatrzymane/niepokryte straty);
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia, wynikający głównie ze spłaty zobowiązań w 2024 roku;
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku powstania przeterminowanych zobowiązań, które zostały ujęte w spisie wierzytelności i będą objęte układem w postępowaniu układowym;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych, wynikający głównie ze zmniejszenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego oraz powstania przeterminowanych zobowiązań inwestycyjnych, które zostały ujęte w spisie wierzytelności i będą objęte układem;
- spadek rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie jako efekt wdrożenia zwolnień grupowych, co wpłynęło na znaczącą redukcję liczby pracowników objętych poszczególnymi świadczeniami;
- wzrost wartości pozycji pozostałych zmian w wyniku utworzenia rezerwy restrukturyzacyjnej, wzrostu rozliczeń z tytułu VAT jak również zobowiązań publicznoprawnych oraz rozrachunków z pracownikami.

4.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2024 r. względem stanu na dzień 31.12.2023 r. wzrosła o 300,7 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Spółki w 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 2 864,2 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 2 769,6 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 795,5 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były głównie rezultatem poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 414,4 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu otrzymanych ze spółek zależnych dywidend na poziomie 48,2 mln zł oraz jednoczesnych wpływach w wyniku zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 5,9 mln zł (na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku);
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłat kredytów, leasingów wraz z odsetkami w wysokości 406,6 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągnięcia kredytów w wysokości 81,1 mln zł, wypłaty środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 71,6 mln zł oraz otrzymanych dotacjach w wysokości 19,5 mln.

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

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2020 – 2024. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej Spółki zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Spółka prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM - podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego - ponieważ w jej opinii są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiąganych przez Spółkę wyników finansowych na przestrzeni lat 2020 – 2024.

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

Zastosowane przez Spółkę wskaźniki APM powinny być analizowane wyłącznie jako dodatkowe informacje i rozpatrywane łącznie ze sprawozdaniem finansowym Spółki. Wskaźniki APM zaprezentowane przez Spółkę wyliczono według formuł przytoczonych poniżej.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2020 – 2024.

Tabela 16 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2020 – 2024

Wyszczególnienie	2024	2023	2022	2021	2020	Zmiana	Tempo zmian
						2024 - 2023	2024 - 2023
Marża EBITDA ¹	5,4%	20,4%	21,0%	11,0%	13,1%	-15,0 p.p.	-73,3%
Marża wyniku netto (ROS) ²	-70,4%	1,1%	2,5%	-7,1%	-5,7%	-71,5 p.p.	-
ROA ³	-42,2%	0,6%	1,5%	-3,3%	-2,6%	-42,8 p.p.	-
ROE ⁴	-472,2%	1,5%	3,5%	-7,9%	-5,9%	-473,7 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	206,6	216,1	224,9	223,0	230,2	-9,5	-4,4%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 466,0	1 562,0	1 571,0	1 501,0	1 462,0	-96,0	-6,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	12,7	13,3	14,6	15,1	14,7	-0,6	-4,5%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 327,0	1 464,5	1 697,3	1 481,9	1 308,9	-137,5	-9,4%

Źródło: Opracowanie własne.

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

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2024 r. względem 2023 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2024 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE uległy pogorszeniu względem analogicznego okresu 2023 r., głównie z uwagi na spadek rentowności prowadzonej działalności operacyjnej w 2024 r. oraz dokonane odpisy z tytułu trwałej wartości aktywów trwałych.
- odnotowano spadek średniej odległości pokonywanej przez 1 lokomotywę w wyniku malejącej ilości pracy przewozowej;
- odnotowany spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- nastąpił spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie, jest to wynik realizacji procesu przewozowego przy jednoczesnym wzroście prędkości handlowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego był wypadkową spadku pracy przewozowej o 21,6% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 13,5% r/r.

4.2.5 Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.

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

Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024

	w mln PLN				
	2024	2023	2022	2021	2020
Przychody z tytułu umów z klientami	3 386,8	4 225,5	4 003,6	3 085,3	2 936,6
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-569,2	-746,9	-686,5	-500,1	-446,9
Usługi dostępu do infrastruktury	-398,2	-462,6	-550,6	-521,0	-516,2
Pozostałe usługi	-337,5	-373,5	-408,1	-357,9	-289,5
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 313,3	-1 475,9	-1 286,3	-1 209,6	-1 239,6
Pozostałe koszty	-183,8	-234,9	-214,9	-171,3	-147,7
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-398,0	-63,1	-6,7	19,7	103,8
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	186,8	868,6	850,5	345,1	400,5
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-2 769,6	-676,4	-608,3	-580,8	-615,1
Zysk / strata na działalności operacyjnej (EBIT)	-2 582,8	192,2	242,2	-235,7	-214,6
Przychody i koszty finansowe	-281,4	-135,0	-115,3	-32,7	-6,9
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-2 864,2	57,2	126,9	-268,4	-221,5
Podatek dochodowy	451,5	-12,0	-24,2	45,1	47,6
ZYSK / STRATA NETTO	-2 412,7	45,2	102,7	-223,3	-173,9
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	7,2	44,0	-6,8	9,0	-49,8
Podatek dochodowy	-1,4	-8,4	1,3	-1,7	9,6
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	5,8	35,6	-5,5	7,3	-40,2
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-24,7	-86,6	16,5	86,3	-45,4
Podatek dochodowy	4,7	16,5	-3,1	-16,4	8,6
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0	3,8	0,0	0,0	-0,7
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-20,0	-66,3	13,4	69,9	-37,5
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-14,2	-30,7	7,9	77,2	-77,7
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	-2 426,9	14,5	110,6	-146,1	-251,6
Zysk / strata na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję podstawowy	-53,87	1,01	2,29	-4,99	-3,88
Zysk / strata na akcję rozwodniony	-53,87	1,01	2,29	-4,99	-3,88

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024

	w mln PLN				
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020
AKTYWA					
Tabor kolejowy	1 785,5	4 078,1	3 778,1	3 827,5	3 809,2
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	392,2	411,1	459,5	481,7	474,7
Prawa do użytkowania aktywów	1 142,2	1 162,4	653,1	666,9	641,5
Inwestycje w jednostkach powiązanych	734,7	897,1	858,0	840,0	840,0
Należności leasingowe	29,0	29,6	22,1	23,4	24,4
Aktywa finansowe	18,8	23,4	4,9	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	23,4	31,6	36,6	28,1	22,6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	590,8	135,6	135,7	158,7	131,6
Aktywa trwałe razem	4 716,6	6 768,9	5 948,0	6 031,2	5 948,9
Zapasy	69,6	92,3	97,7	87,3	95,0
Należności handlowe	393,5	468,0	532,7	380,5	366,5
Należności leasingowe	4,9	2,9	1,5	1,5	2,8
Aktywa finansowe	10,6	4,6	-	-	2,3
Pozostałe aktywa	95,9	112,0	112,9	71,0	58,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	420,9	120,2	55,2	141,0	180,5
Aktywa obrotowe razem	995,4	800,0	800,0	681,3	705,4
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	-	0,1	14,9	12,7
AKTYWA RAZEM	5 712,3	7 568,9	6 748,1	6 727,4	6 667,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,30	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	783,6	738,4	635,7	744,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-99,3	-85,1	-54,4	-62,3	-139,5
Zyski zatrzymane/(Niepokryte straty)	-2 412,70	45,2	102,7	-109,0	114,3
Kapitał własny razem	510,9	2 937,8	2 923,3	2 812,7	2 958,8
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 627,0	1 908,5	1 519,6	1 872,2	1 897,6
Zobowiązania inwestycyjne	2,8	15,6	46,1	110,1	143,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	404,3	493,0	419,7	459,9	606,1
Pozostałe rezerwy	11,9	0,4	0,5	0,7	-
Zobowiązania długoterminowe razem	2 046,00	2 417,5	1 985,9	2 442,9	2 646,7
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	943,4	709,0	598,8	393,9	353,7
Zobowiązania handlowe	1 131,7	687,1	598,6	446,1	215,6
Zobowiązania inwestycyjne	293,8	314,6	197,9	297,7	141,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	85,9	136,1	125,5	99,9	93,7
Pozostałe rezerwy	10,5	8,5	7,2	17,7	13,0
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	-	-	2,3	-	-
Pozostałe zobowiązania finansowe	112,2	140,5	92,6	42,6	2,7
Pozostałe zobowiązania	577,9	217,8	216,0	173,9	241,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	3 155,4	2 213,6	1 838,9	1 471,8	1 061,5
Zobowiązania razem	5 201,4	4 631,1	3 824,8	3 914,7	3 708,2
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	5 712,3	7 568,9	6 748,1	6 727,4	6 667,0

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 19 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024

	w mln PLN				
	2024	2023	2022	2021	2020
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	921,9	1 047,6	815,5	500,5	417,1
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-353,2	-866,1	-698,9	-558,9	-559,1
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-267,5	-116,5	-202,4	18,9	-57,5
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	301,2	65,0	-85,8	-39,5	-199,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	120,2	55,2	141,0	180,5	380,0
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	-0,5	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	420,9	120,2	55,2	141,0	180,5

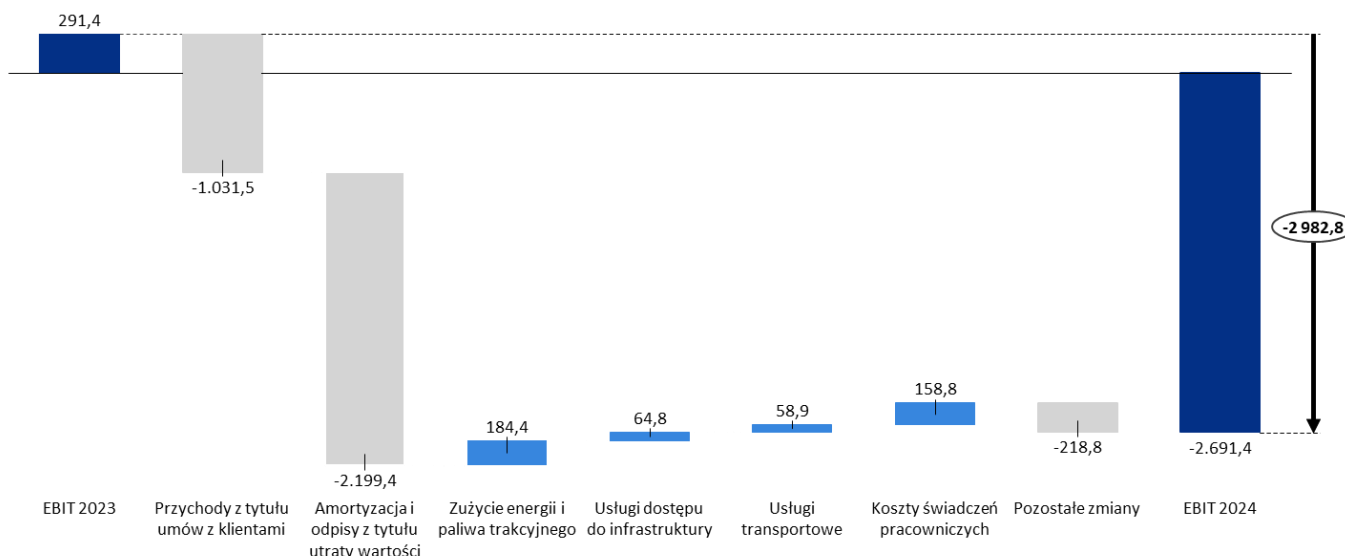
Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

4.3.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2024 r. wynik EBIT wyniósł -2 691,4 mln zł, tj. pogorszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. o 2 982,8 mln zł.

Rysunek 25 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2023 r. zostały opisane poniżej:

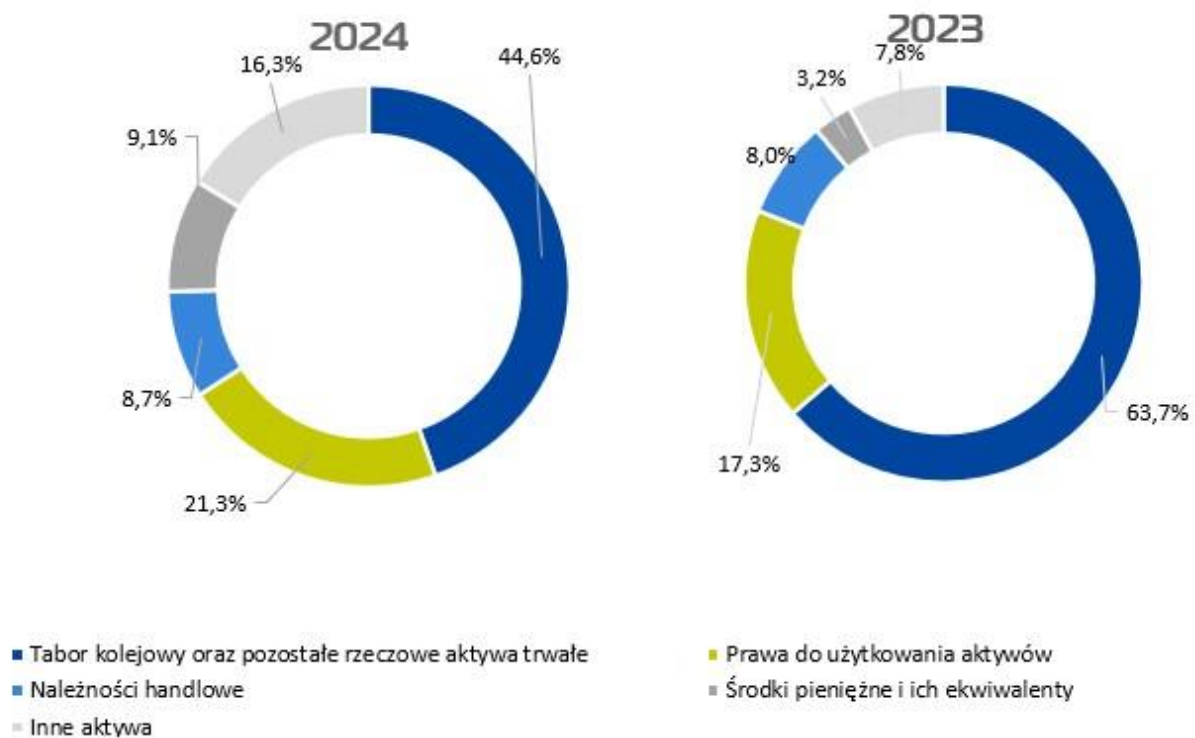
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) był bezpośrednim efektem spadku przewiezionej masy oraz jednostkowych stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.5 Skonsolidowane dane nt. przewozów w roku 2024**;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów głównie z tytułu utraty wartości w związku z zawiązaniem odpisów z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów;
- spadek kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego powiązany ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) powiązany ze spadkiem pracy przewozowej;
- odnotowano spadek kosztów świadczeń pracowniczych jako efekt rozwiązania rezerw na świadczenia pracownicze w związku z wdrożeniem zwolnień grupowych co wpłynęło na znaczącą redukcję liczby pracowników objętych poszczególnymi świadczeniami oraz programem zwolnień z obowiązku świadczenia pracy. Szczegółowe zmiany dot. poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał głównie z utworzenia rezerw restrukturyzacyjnych oraz utworzonych odpisów aktualizujących wartość rozrachunków z tytułu VAT, przy jednoczesnym spadku kosztów m.in. usług przeładunkowych, usług rekultywacyjnych oraz czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru, zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, zużycia materiałów głównie do napraw bieżących taboru.

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

AKTYWA

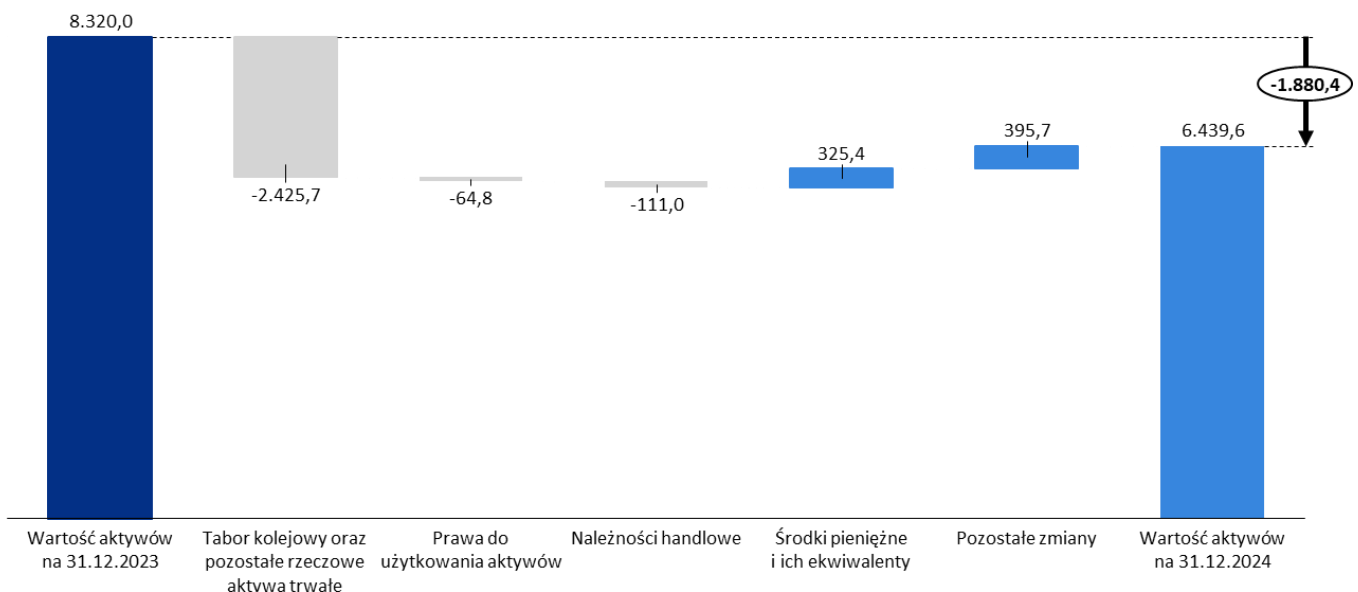
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2024 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 44,6% sumy aktywów wobec 63,7% na dzień 31 grudnia 2023 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały środki pieniężne i ich ekwiwalenty, których wartość stanowiła 9,1%.

Rysunek 26 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 27 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31 grudnia 2024 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2023 r. zostały opisane poniżej:

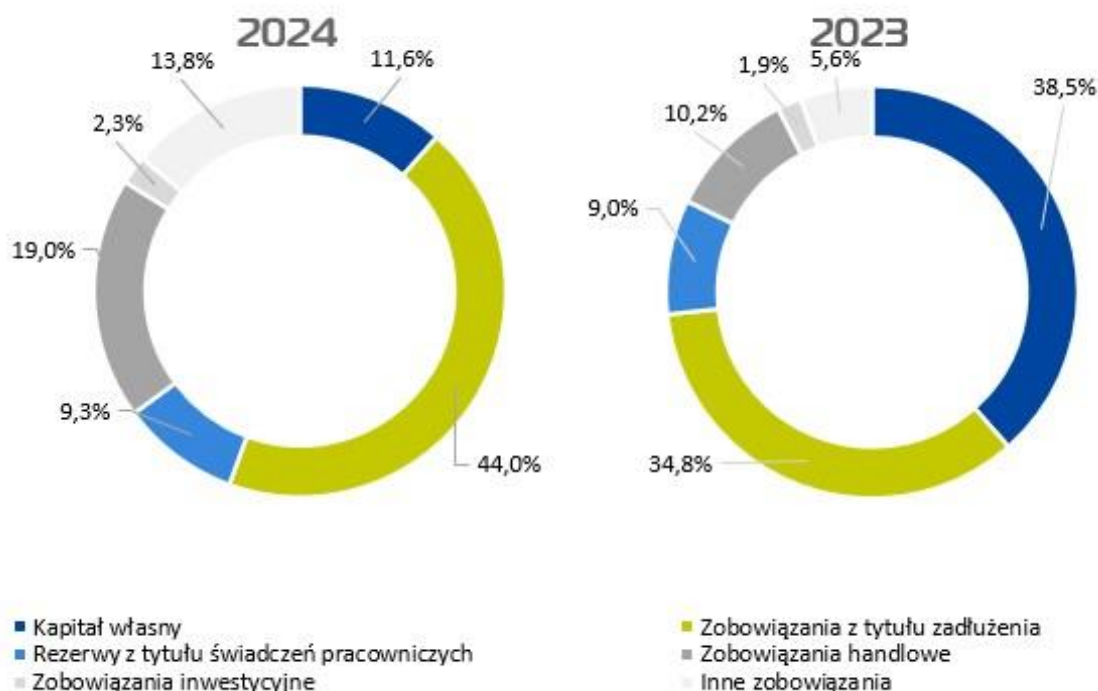
- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako efekt głównie odpisów z tytułu utraty wartości aktywów trwałych w wyniku przeprowadzonych w 2024 roku testów na utratę wartości aktywów oraz niższych inwestycji w okresie 12 miesięcy 2024 roku;
- spadek praw do użytkowania aktywów na skutek mniejszej liczby podpisanych nowych umów leasingu oraz leasingu zwrotnego dotyczącego głównie taboru kolejowego;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem przychodów przewozowych;

- wzrost wartości środków pieniężnych o 325,4 mln zł jest głównie efektem braku płatności zobowiązań, które zostaną ujęte na liście wierzytelności i będą objęte układem w postępowaniu układowym;
- wzrost wartości pozycji pozostałych zmian głównie w wyniku wzrostu aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego oraz należności z tytułu podatku VAT.

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

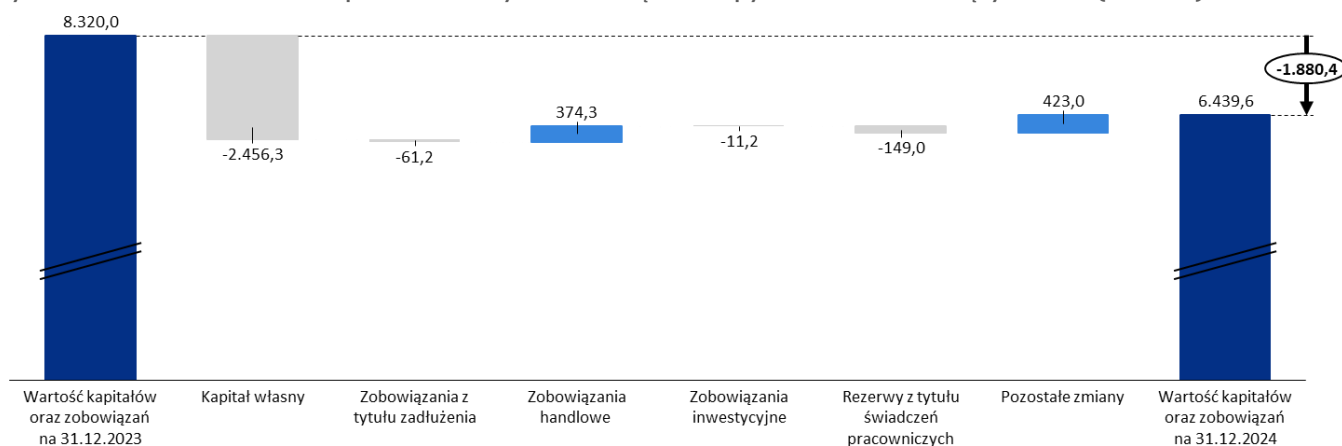
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2024 r. posiadały zobowiązania z tytułu zadłużenia, które stanowiły 44,0%, wobec 34,8% na dzień 31 grudnia 2023 r. W tym okresie kapitał własny odpowiadał za 11,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 38,5% na dzień 31.12.2023 r.

Rysunek 28 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 29 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych czynników wpływających na wartość pasywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2024 r. względem dnia 31 grudnia 2023 r. zostały opisane poniżej:

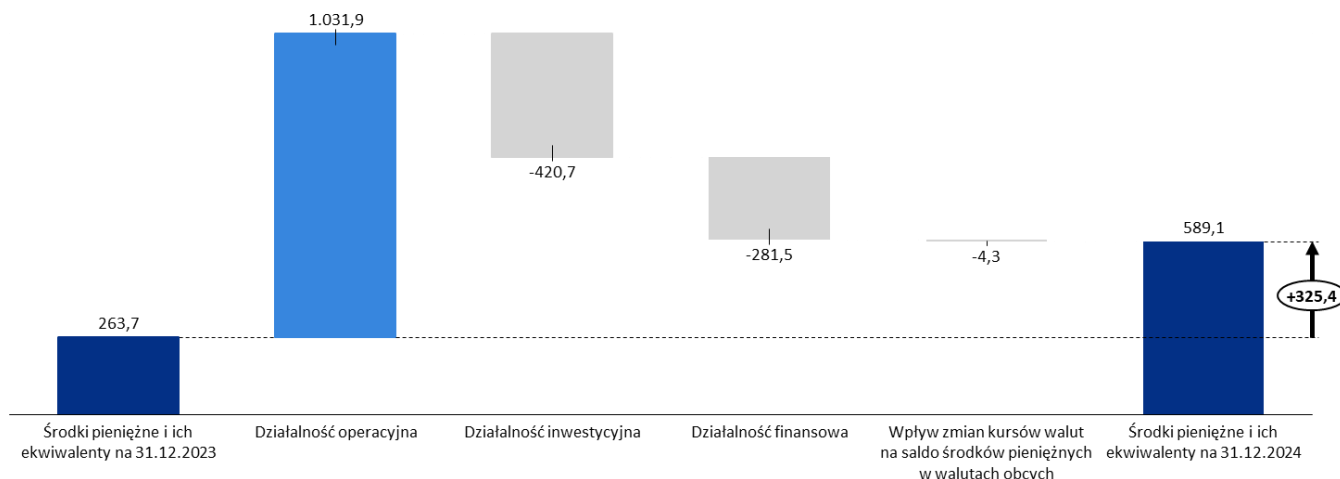
- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez Grupę PKP CARGO stratę netto za okres 12 miesięcy 2024 r. (pozycja zyski zatrzymane/niepokryte straty);

- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku powstania przeterminowanych zobowiązań, które zostały ujęte w spisie wierzytelności i będą objęte układem;
- wzrost wartości pozycji pozostałych zmian w wyniku utworzenia rezerwy restrukturyzacyjnej, wzrostu rozliczeń z tytułu VAT jak również zobowiązań publicznoprawnych oraz rozrachunków z pracownikami.

4.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2024 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2023 r. zwiększyła się o 325,4 mln zł.

Rysunek 30 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych czynników wpływających na wartość środków pobieżnych i ich ekwiwalentów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2024 r. względem dnia 31 grudnia 2023 r. zostały opisane poniżej:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 2 884,5 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 2 991,1 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 837,3 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 452,4 mln zł (w tym: głównie inwestycje taborowe);
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 474,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 84,0 mln zł, wpływach środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 71,6 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 37,3 mln zł.

Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu, w tym z punktu widzenia płynności grupy kapitałowej PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2024 roku struktura bilansu Grupy uległa znacznemu pogorszeniu w porównaniu do 31 grudnia 2023 r. Nastąpił m.in. istotny spadek poziomu kapitałów własnych głównie w wyniku dokonanych odpisów z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, przy jednoczesnym wzroście zobowiązań handlowych. Grupa wygenerowała dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej, które pokryły przepływy z tytułu działalności inwestycyjnej oraz działalności finansowej. Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2024 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2023 r. zwiększyła się o 325,4 mln zł.

Uwzględniając poziom kapitałów własnych oraz ryzyka wynikające ze spadku przychodów z tytułu umów z klientami, Grupa prowadzi działania mające prowadzić do minimalizacji ryzyka braku kontynuacji działalności.

4.3.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2020 – 2024. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej Grupy zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Grupa prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM - podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego -

ponieważ w jej opinii są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiągniętych przez Spółkę wyników finansowych na przestrzeni 2020 – 2024 roku.

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

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

Wskaźniki APM zaprezentowane przez Spółkę wyliczono według formuł przytoczonych poniżej.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2020 – 2024

Wyszczególnienie	2024	2023	2022	2021	2020	Zmiana	Tempo zmian
						2024 - 2023	2024 - 2023
Marża EBITDA ¹	6,6%	19,5%	19,6%	11,9%	13,7%	-12,9 p.p.	-66,0%
Marża wyniku netto (ROS) ²	-53,4%	1,5%	2,7%	-5,2%	-5,3%	-54,9 p.p.	-
ROA ³	-37,5%	1,0%	1,9%	-3,0%	-3,0%	-38,5 p.p.	-
ROE ⁴	-323,3%	2,6%	4,6%	-7,4%	-7,1%	-325,9 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	186,2	198,5	212,2	209,8	216,8	-12,3	-6,2%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 435,0	1 531,0	1 546,0	1 474,0	1 434,0	-96,0	-6,3%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	11,6	12,6	14,0	14,5	14,2	-1,0	-7,9%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	1 026,4	1 122,3	1 337,3	1 206,5	1 061,5	-95,9	-8,5%

Źródło: Opracowanie własne.

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

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe, tj.: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę (wynikająca pośrednio z wielkości wykonywanej pracy i stopnia wykorzystania pojazdów trakcyjnych), a także średnia wykonana praca przewozowa przypadająca na jednego zatrudnionego. Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2024 r. względem 2023 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2024 r. kluczowe wskaźniki rentowności, tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE uległy pogorszeniu względem analogicznego okresu 2023 r., głównie z uwagi na dokonane odpisy na aktualizujące wartość aktywów oraz spadek rentowności prowadzonej działalności operacyjnej w 2024 r. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA Grupy PKP CARGO są przedstawione w rozdziale **4.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- odnotowano spadek średniej odległości pokonywanej przez 1 lokomotywę w wyniku malejącej ilości pracy przewozowej;
- odnotowany spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- nastąpił spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie, jest to wynik realizacji procesu przewozowego przy jednoczesnym wzroście prędkości handlowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego był wypadkową zmniejszenia pracy przewozowej o 19,3% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 11,8% r/r.

4.3.5 Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO

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

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2020 – 2024

	w mln PLN				
	2024	2023	2022	2021	2020
Przychody z tytułu umów z klientami	4 460,4	5 491,9	5 390,1	4 266,5	4 075,6
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-611,9	-796,3	-762,5	-550,2	-492,7
Usługi dostępu do infrastruktury	-409,1	-473,9	-562,5	-530,0	-517,3
Usługi transportowe	-227,0	-285,9	-361,3	-350,7	-340,5
Pozostałe usługi	-401,9	-477,0	-537,9	-413,9	-365,8
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 799,6	-1 958,4	-1 738,4	-1 622,0	-1 638,1
Pozostałe koszty	-308,2	-372,4	-359,5	-309,1	-264,6
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-403,0	-44,9	-1,7	22,6	123,6
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	299,7	1 083,1	1 066,3	513,2	580,2
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-2 991,1	-791,7	-733,0	-722,0	-766,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej (EBIT)	-2 691,4	291,4	333,3	-208,8	-184,4
Przychody i koszty finansowe	-176,8	-181,5	-150,6	-60,3	-82,2
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	-16,3	9,1	9,1	4,7	1,7
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-2 884,5	119,0	191,8	-264,4	-266,9
Podatek dochodowy	471,9	-36,9	-43,8	39,1	42,6
ZYSK / STRATA NETTO	-2 412,6	82,1	148,0	-225,3	-224,3
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	6,2	41,5	-6,7	13,2	-50,8
Podatek dochodowy	-1,1	-7,9	1,3	-2,5	9,7
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	-23,1	-67,3	34,4	37,7	27,3
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-18,0	-33,7	29,0	48,4	-13,8
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-31,7	-102,0	18,9	91,0	-50,2
Podatek dochodowy	6,0	19,4	-3,6	-17,3	9,5
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	3,8	-	-	-0,7
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-25,7	-78,8	15,3	73,7	-41,4
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-43,7	-112,5	44,3	122,1	-55,2
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	-2 456,3	-30,4	192,3	-103,2	-279,5
Zysk / strata netto przypadający:					
Zysk / strata netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	-2 412,6	82,1	148,0	-225,3	-224,3
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	-2 456,3	-30,4	192,3	-103,2	-279,5
Zysk / strata na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję podstawowy	-53,87	1,83	3,31	-5,03	-5,01
Zysk / strata na akcję rozwodniony	-53,87	1,83	3,31	-5,03	-5,01

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2020 – 2024

	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020
AKTYWA					
Tabor kolejowy	2 138,8	4 440,3	4 208,3	4 241,6	4 245,0
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	733,5	857,7	891,1	893,4	875,6
Prawo użytkowania aktywów	1 371,3	1 436,1	972,2	1 030,7	1 008,6
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	18,5	42,7	41,8	36,7	42,0
Należności handlowe	0,2	1,2	7,3	4,2	3,0
Należności leasingowe	11,3	8,9	8,7	8,5	10,3
Pozostałe aktywa	46,1	52,4	48,6	40,5	35,1
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	676,6	191,3	176,1	203,1	177,8
Aktywa trwałe razem	4 996,3	7 030,6	6 354,1	6 458,7	6 397,4
Zapasy	157,7	200,2	200,8	164,6	165,8
Należności handlowe	558,3	668,3	769,4	611,7	585,8
Należności leasingowe	1,0	0,9	0,6	0,6	0,7
Pozostałe aktywa	136,9	156,3	153,5	107,6	91,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	589,1	263,7	181,5	254,5	306,0
Aktywa obrotowe razem	1 443,0	1 289,4	1 305,8	1 139,0	1 149,3
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	-	0,3	15,7	12,7
AKTYWA RAZEM	6 439,6	8 320,0	7 660,2	7 613,4	7 559,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	874,1	797,1	678,0	771,7	782,4
Pozostałe składniki kapitału własnego	-131,7	-111,1	-65,9	-75,8	-160,2
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	86,5	109,6	176,9	142,5	104,8
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	-2 322,0	167,6	204,6	-37,1	177,5
Kapitał własny razem	746,2	3 202,5	3 232,9	3 040,6	3 143,8
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 791,5	2 089,7	1 711,5	2 090,3	2 101,8
Zobowiązania handlowe	2,1	3,4	7,9	2,3	1,5
Zobowiązania inwestycyjne	2,8	15,6	46,7	111,8	145,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	485,1	578,9	483,5	529,1	684,3
Pozostałe rezerwy	15,0	3,6	0,5	7,0	5,7
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	82,0	93,0	94,5	93,3	90,7
Pozostałe zobowiązania	0,2	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	2 378,7	2 784,2	2 344,6	2 833,8	3 029,5
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 041,1	804,1	660,7	473,9	478,5
Zobowiązania handlowe	1 220,0	844,4	803,8	639,0	347,5
Zobowiązania inwestycyjne	142,9	141,3	143,0	221,4	133,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	115,0	170,2	156,7	127,3	116,3
Pozostałe rezerwy	42,7	17,7	21,4	23,3	24,1
Pozostałe zobowiązania	753,0	355,6	297,1	254,1	286,2
Zobowiązania krótkoterminowe razem	3 314,7	2 333,3	2 082,7	1 739,0	1 386,1
Zobowiązania razem	5 693,4	5 117,5	4 427,3	4 572,8	4 415,6
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 439,6	8 320,0	7 660,2	7 613,4	7 559,4

Źródło: Opracowanie własne.
Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2020 – 2024

	w mln PLN				
	2024	2023	2022	2021	2020
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 031,9	1 211,0	1 018,4	699,8	553,1
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-420,7	-987,1	-772,9	-645,6	-655,1
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-281,5	-133,4	-319,5	-106,4	-145,9
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	329,7	90,5	-74,0	-52,2	-247,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	263,7	181,5	254,5	306,0	550,4
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	-4,3	-8,3	1,0	0,7	3,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	589,1	263,7	181,5	254,5	306,0

Źródło: Opracowanie własne

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

4.4.1. Wpływ wojny w Ukrainie

Wojna w Ukrainie zauważalnie wpływa na towarowy rynek przewozowy w Polsce, co jest wypadkową bliskiego położenia regionu objętego konfliktem, wyraźnego ograniczenia wymiany z Rosją i Białorusią, a dodatkowo wzrostu powiązań w relacji kraje UE - Ukraina. Konflikt ten wpływa zarówno na skalę przewozów, ich kierunki, ale też rozwój nowych i rezygnację z uprzednich relacji z partnerami handlowymi.

Sankcje nakładane m.in. przez Unię Europejską i USA na Federację Rosyjską (w mniejszym stopniu na Białoruś) są znaczące i oddziałują silnie na funkcjonowanie gospodarki agresora. Liczne restrykcje nakładane na paliwa i ropę, rudy, wyroby z metali i metale, cement oraz drewno (które stanowiły znaczną część przewożonych przed agresją dóbr), wytwarzają presję na Rosję, co w założeniu ma zbliżyć strony do znalezienia rozwiązania politycznego. Wymiana handlowa z Rosją i Białorusią pozostaje wyraźnie zmniejszona, jednakże wyroby z tych państw wciąż docierają na nasz rynek przez pośredników.

Wymiana handlowa Polski z Ukrainą w ostatnich latach wyraźnie wzrosła (pomimo konfliktu interesów w licznych obszarach wymiany), a Polska wciąż ma kluczowe znaczenie w dostawach podtrzymujących wysiłki obronne Ukrainy oraz zapewniających funkcjonowanie tamtejszej gospodarki. Ukraina stanowi wciąż atrakcyjny kierunek ekspansji i rozwoju wymiany handlowej, generując zauważalny strumień towarów (zarówno w eksporcie, jak i w imporcie). Rosnąca rola importu drogą morską zaopatrzenia do Polski, generuje zwiększony względem lat przed 2022 r. obrót dóbr niezbędnych do funkcjonowania państwa oraz gospodarki, co generuje zwiększone wykorzystanie szlaków służących do przewozu towarów z/do polskich portów morskich (co przejawia się m.in. problemami z przepustowością szlaków i często wydłużonym czasem transportu, co dotyczy przewoźników kolejowych).

Do tej pory wojna w Ukrainie hamowała przewozy kolejowe w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”, jednak w 2024 roku i obecnie z uwagi na zamieszanie na szlakach morskich przestała stanowić tak istotną przeszkodę. Podwyższone koszty frachtu morskiego (z uwagi na m.in. konflikt na Bliskim Wschodzie oraz ataki Huti) są czynnikiem, które nadały przewozom intermodalnym nową dynamikę, przy konkurencyjnych stawkach transportu kolejowego, z czego wymiennie korzystają przewoźnicy kolejowi w tym spółki Grupy.

Podmioty z Grupy PKP CARGO aktywnie monitorują zachodzące zmiany organizacyjne i prawne w zakresie przewozów oraz przebieg konfliktu i jego reperkusje dla rynku przewozowego. Zmiany najsilniej wciąż odczuwają terminale na północno-wschodniej granicy Polski, a dodatkowo podmioty wyspecjalizowane w realizacji transportu oraz usług spedycyjnych w tych rejonach, które realizują stopniową rekonfigurację całości prowadzonego biznesu (co jest procesem czasochłonnym).

Spółki Grupy PKP CARGO obecnie nie rozpoznają istotnych zagrożeń, w związku z trwającą wojną w Ukrainie oraz negatywnym wpływem otoczenia makroekonomicznego, które oddziaływałyby szczególnie silnie na działalność operacyjną podmiotów. Równocześnie z uwagi na wysoką zmienność otoczenia międzynarodowego, konieczny jest stały monitoring, a także szybkie podejmowanie działań dostosowawczych z uwagi na pojawiające się nowe zagrożenia i wysokie tempo zmian w globalnej wymianie.

4.4.2. Wpływ poziomu cen paliwa trakcyjnego oraz ceny złomu

W 2024 r. niezmiennie podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na poziom cen paliw, w tym paliwa trakcyjnego, były wahania kursów walut, niestabilna sytuacja geopolityczna oraz polityka OPEC.

Poziom cen paliwa trakcyjnego w 2024 roku wykazywał tendencję spadkową. W I kwartale 2024 roku średni poziom cen paliwa pozyskiwanego przez PKP CARGO wynosił 5.005,86 zł/m³, w II kwartale -4.889,32 zł/m³, w III kwartale - 4.620,34 zł/m³ oraz w IV kwartale - 4.596,62 zł/m³. Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom cen było wprowadzenie unijnych sankcji, które spowodowały, że Polska musiała całkowicie zrezygnować z importu rosyjskiej ropy naftowej. Znacząco został zwiększony import ropy naftowej z Arabii Saudyjskiej, Norwegii i Stanów Zjednoczonych.

Poziom cen uzyskiwanych ze sprzedaży złomu w 2024 r. był zmienny z tendencją zniżkową. W związku ze zmianami reorganizacyjnymi w PKP CARGO zaprzestano cięcia wagonów w PUT Legnica (Dolnośląski Zakład Spółki) oraz ograniczono cięcie wagonów w PUT Zduńska Wola Karsznice (Centralny Zakład Spółki), co spowodowało niezrealizowanie planu sprzedaży złomu w Zakładach Spółki.

4.4.3. Opłaty za dostęp do infrastruktury

Infrastruktura na terenie Polski

Zgodnie z obowiązującą Ustawą z dnia 28 marca 2023 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2023 poz. 602 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa (MIB) z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r. poz. 755 z późn. zm.), stosowane są przez wszystkich zarządców infrastruktury odpowiednie regulacje

dotyczące nabywania uprawnień do zamawiania/odmawiania rozkładu jazdy, naliczania opłat za dostęp liniowy z tym związanych oraz regulacje dot. udostępniania obiektów infrastruktury usługowej (OIU).

W 2024 roku nie odnotowano istotnych zmian w wysokości ww. opłat. Podstawowo zmiany w cennikach na kolejne rozkłady jazdy ogłaszane są na początku każdego kolejnego roku najpóźniej 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania danego rocznego rozkładu jazdy pociągów. Zmiany w regulaminach sieci regulujących zasady korzystania z infrastruktury kolejowej wprowadzane są na bieżąco w trakcie roku. Warto nadmienić, że charakterystyczną cechą ostatnich działań PKP PLK S.A. jest wprowadzanie kar w postaci wyższych stawek za wydłużone postoje w miejscach gdzie występują wąskie gardła z przepustowością infrastruktury (porty, stacje graniczne).

Infrastruktura zagraniczna

Z ważniejszych zmian jakie wystąpiły w 2024 roku na infrastrukturze zagranicznej wykorzystywanej przez PKP CARGO S.A., to zwiększenie od 1 marca 2024 r. przez niemieckiego zarządcę publicznej infrastruktury DB InfraGO AG wysokości dotacji dla użytkowników infrastruktury z 19,5% na 31,5% z uwagi na zwiększenie środków przez Rząd Federalny na ten cel. W większości krajów na których realizujemy samodzielne przewozy ceny dostępu wzrastały na poziomie inflacji. Większy wzrost cen dostępu do linii kolejowych wystąpił w Niemczech i Austrii.

4.4.4. Inwestycje w infrastrukturę kolejową

Realizowane w 2024 roku na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej oraz planów utrzymaniowo-naprawczych, były jedną z istotnych przyczyn mających wpływ na działalność przewozową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Największe utrudnienia przewozowe związane były z kontynuacją realizowanych modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie Górnego Śląska, na odcinkach linii dojazdowych w kierunku przejścia granicznego w Zebrzydowicach oraz na odcinkach magistrali węglowej Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry, co w konsekwencji utrudniało obsługę priorytetowych przewozów. Dodatkowo utrudnienia przewozowe były związane z kontynuacją modernizacji węzłów i stacji Górnego Śląska: Czechowice Dziedzice, Bytom, Chorzów Stary, Katowice Szopienice Północne, Pszczyna, Kobiór oraz kontynuacją przebudowy węzła warszawskiego i rejonów stacji: Stargard Szczeciński, Białystok, Korsze występowaniem kolejnych ograniczeń przepustowości na części linii kolejowych nr 3, 93, 273. Szczególnie uciążliwe problemy przewozowe wystąpiły w okresie powodzi na Dolnym Śląsku w rejonie Kłodzka przy równoczesnej modernizacji linii nr 276. Znaczący wpływ na przewozy miała i będzie mieć kontynuacja modernizacji stacji granicznej Zebrzydowice oraz rozpoczęta od września 2024 r. modernizacja węzła Katowice co najmniej przez 2 lata.

W perspektywie kolejnych miesięcy przewiduje się utrzymanie poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji i robót utrzymaniowo-naprawczych na poziomie zbliżonym do obecnego z powodu realizacji dalszych etapów KPK do 2027 r.

4.4.5. Szkody popowodziowe

W 2024 r. Spółka odnotowała znaczące trudności w prowadzeniu pociągów z uwagi na powódź w południowej części kraju. Wskutek powodzi doszło do dodatkowych ograniczeń w dostępie do infrastruktury w rejonie granicy. Na liniach dotkniętych powodzią zarządca infrastruktury musiał prowadzić prace inwestycyjne i naprawcze. Przerwy w ruchu pociągów przez przejście graniczne Chałupki/Bohumín bezpośrednio zmniejszyły możliwości przewozowe realizowane samodzielnie przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w Czeskiej Republice oraz przekazywanie pociągów obcym przewoźnikom. Nastąpiło nagromadzenie pociągów i dodatkowe trudności związane z przepustowością linii kolejowych na południowych przejściach granicznych. Wskutek niepotwierdzeń załadunków w związku z powodzią nie załadowano ok. 1 100 wagonów na około 62 000 ton. Pozostałe skutki powodzi to wydłużony obrót wagonów z powodu wydłużonego dojazdu pociągów do stacji granicznych, ograniczenia załadunków i opóźnienia w przewozach, „zatrata zasobów” drużyn trakcyjnych i lokomotyw na pociągach oczekujących na możliwość wjazdu do stacji granicznych.

4.4.6. Zmiany otoczenia prawnego

- Zmiana Statutu Spółki:
 - w dniu 18 kwietnia 2024 r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., podczas którego została przegłosowana zmiana Statutu Spółki, w zakresie wyboru lub zmiany firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do świadczenia usług dodatkowych z Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
 - w dniu 7 października 2024 roku odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. Na Zgromadzeniu poddano pod głosowanie 9 uchwał w sprawie zmian w Statucie PKP CARGO S.A. z czego 8 zostało podjętych. Zmiany dotyczyły m.in. ilości członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej, ograniczenia prawa pracowników do powoływania swoich przedstawicieli do Zarządu i Rady Nadzorczej, powierzenie Radzie Nadzorczej wyboru firmy audytorskiej w zakresie atestacji ESG oraz wskazania Komitetu Audytu Rady Nadzorczej jako właściwego w sprawie sprawozdawczości ESG.

- Sanacja - otwarcie postępowania sanacyjnego wobec PKP CARGO S.A. spowodowało, że Spółka działa dodatkowo w reżimie ustawy z dnia 15 maja 2015 r. Prawo restrukturyzacyjne.
- Implementacja ESG - wejście w życie ustawy z dnia 6 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw, która implementuje postanowienia dyrektywy 2022/2464 stanowiąc kolejny krok na drodze rozwoju sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie informacji niefinansowych, co jednocześnie dla zobowiązanych przedsiębiorstw oznacza konieczność realizacji szeregu nowych (praco/koszt chłonnych) obowiązków.
- Dyrektywa dot. parytetu płci w organach spółek - toczące się prace nad projektem zmiany ustawy z dnia 19 października 2019 r. o zmianie ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych oraz niektórych innych ustaw oraz zmiany ustawy z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania w związku z implantacją Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2381 z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie poprawy równowagi płci wśród dyrektorów spółek giełdowych oraz powiązanych środków. Przedmiotem dyrektywy i projektu ustawy jest usprawnienie stosowania zasady równości szans kobiet i mężczyzn na stanowiskach kierowniczych, poprzez ustalenie wymogów dotyczących procesu selekcji kandydatów na te stanowiska. Przepisy dyrektywy i projektu ustawy odnoszą się do niedostatecznie reprezentowanej płci w organach spółek, a więc dotyczą zarówno mężczyzn, jak i kobiet. Projekt zakłada osiągnięcie przez spółki objęte regulacją parytetu 33% wszystkich stanowisk, zarówno w zarządzie, jak też w radzie nadzorczej spółki.
- NIS2 - Dyrektywa 2022/2555, (NIS2), która zobowiązuje państwa członkowskie UE do zwiększenia ich zdolności w zakresie cyberbezpieczeństwa, przy jednoczesnym wprowadzeniu środków zarządzania ryzykiem i wymogów sprawozdawczych dla podmiotów z większej liczby sektorów oraz ustanowieniu zasad współpracy, wymiany informacji, nadzoru i egzekwowania środków w zakresie cyberbezpieczeństwa.

4.4.7. Dialog społeczny

W 2024 roku dialog społeczny prowadzony był z bardzo dużą intensywnością, powodowaną znacznymi zmianami w obszarze zatrudnienia – przede wszystkim w związku z objęciem Spółki procesem sanacji z dniem 25 lipca 2024 roku oraz przeprowadzeniem w okresie od 14 sierpnia do 30 września 2024 roku procesu zwolnień grupowych na mocy *Ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników*.

Wśród istotnych zdarzeń w tym obszarze należy wskazać także wypowiedzenie przez p.o. Zarząd PKP CARGO S.A. regulacji wewnętrznych: Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna oraz Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań Stron ZUZP.

Wskazane wyżej rozwiązania, mające na celu konieczną redukcję kosztów pracowniczych – należały do zdarzeń nietypowych, niestandardowych i miały istotny wpływ na nastroje społeczne wśród pracowników oraz na okresowe fluktuacje w obszarze dialogu społecznego i zarządzania wizerunkiem Spółki. Uzasadnieniem dla podjęcia takich decyzji była konieczność odzyskania stabilności, zabezpieczenia płynności finansowej oraz możliwości dalszego funkcjonowania PKP CARGO S.A. Dialog społeczny kształtował się pod wpływem kluczowych działań naprawczych, jakie stały się nieuchronne z powodu trudnej sytuacji biznesowej, finansowej i pracowniczej Spółki. Komunikacja z ponadzakładowymi organizacjami związkowymi od dnia 26 kwietnia 2024 r., tj. od momentu objęcia funkcji przez p.o. Prezesa Zarządu p. Marcina Wojewódkę, p.o. Członka Zarządu ds. finansowych p. Monikę Starecką oraz p.o. Zarządu ds. handlowych p. Pawła Miłka realizowana była pod znakiem koniecznych do wdrożenia pilnych działań restrukturyzacyjnych, uwzględniających również redukcję zatrudnienia i dostosowanie struktury do realnego poziomu zmniejszonej w poprzednich latach pracy przewozowej.

W powyższym zakresie dynamiczną komunikację ze Związkami Zawodowymi – Sygnatariuszami ZUZP PKP CARGO S.A. prowadzono w odniesieniu do następujących kwestii:

- braku możliwości wdrożenia kolejnej systemowej podwyżki wynagrodzeń dla pracowników, gdyż jej uruchomienie naraziłoby Spółkę na utratę płynności finansowej oraz dalsze pogorszenie sytuacji rynkowej i konkurencyjnej;
- wypowiedzenia w maju 2024 roku Paktu Gwarancji Pracowniczych, który uległ rozwiązaniu po trzymiesięcznym okresie wypowiedzenia, tj. z dniem 17 sierpnia 2024 roku;
- wdrożenia z dniem 1 czerwca 2024 roku ze względu na bardzo trudną sytuację finansową i rynkową Spółki tzw. nieświadczania pracy, tj. systemowego rozwiązania w zakresie zwolnienia z obowiązku świadczenia pracy na mocy instytucji przewidzianej w *Ustawie o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r.* (Dz.U. 2024.561 tj.); wszystkie związki zawodowe, będące sygnatariuszami ZUZP zostały zaproszone do złożenia swoich propozycji w tym obszarze, a większość z nich została uwzględniona przez Zarząd Spółki;
- przedłożenia Stronie Społecznej propozycji zawarcia porozumień o rozwiązaniu ZUZP oraz Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP; z uwagi na brak konsensusu w tej sprawie, mając na uwadze koszty generowane comiesięcznie przez funkcjonujące w Spółce zapisy wewnętrznych regulacji pracowniczych oraz dramatyczną sytuację finansową PKP CARGO S.A. – podjęta została uchwała o jednostronnym rozwiązaniu obu regulacji za 24-miesięcznym

okresem wypowiedzenia; ponadto w 2024 roku Zarząd Spółki bezskutecznie konsultował propozycje zawieszenia stosowania niektórych postanowień ZUZP w bieżącym okresie wypowiedzenia;

- przeprowadzenia zwolnień grupowych: 3 lipca 2024 roku podczas spotkania Stron ZUZP, Zarząd PKP CARGO S.A. przekazał Stronie Społecznej informację dotyczącą zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych w Spółce. Podjęcie tej trudnej decyzji miało na celu dostosowanie poziomu zatrudnienia do realnej ilości wykonywanej pracy przewozowej, zabezpieczenie stabilności finansowej oraz uratowanie około 10 000 potrzebnych miejsc pracy. Jednocześnie rozpoczęto konsultacje z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w Zakładach i Centrali Spółki. Ostatecznie, 24 lipca 2024 r. Zarząd Spółki poinformował Stronę Społeczną o podjęciu uchwały o wdrożeniu zwolnień grupowych. Wobec braku możliwości zawarcia porozumienia ze związkami zawodowymi w zakresie przyjęcia Regulaminów zwolnień grupowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, zarówno w Centrali, jak i Zakładach Spółki regulacje te zostały wydane przez Zarządcę masy sanacyjnej w dniu 14 sierpnia 2024 roku. W dniu 30 września 2024 roku odbyło się spotkanie przedstawicieli p.o. Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z przedstawicielami związków zawodowych, które zostało poświęcone podsumowaniu przebiegu zwolnień grupowych zrealizowanych w Spółce.

W IV kwartale 2024 roku w trakcie spotkań prowadzonych z przedstawicielami Organizacji Związkowych – Sygnatariuszami ZUZP poruszano przede wszystkim kwestie wypłat odroczonej należności pracowniczych wynikających z przeprowadzenia zwolnień grupowych oraz omawiano kolejne fazy procesu pozyskiwania pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (dalej: FGŚP) na mocy *Ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy*. Według stanu na dzień 31.12.2024 r.: kolejne transze uzyskanej przez Spółkę pomocy z FGŚP, w połączeniu ze środkami własnymi Spółki, pozwoliły na sfinalizowanie wypłat większości zaległych należności wynikających z przeprowadzonego procesu zwolnień grupowych. Zgodnie z deklaracjami Zarządu Spółki środki te zostały wypłacone byłym pracownikom Spółki w pierwszym możliwym terminie i przeznaczone zostały na wypłaty odpraw, ekwiwalentów i odszkodowań dla byłych pracowników.

Biorąc pod uwagę konieczną i trudną dynamikę wdrażania działań naprawczych w roku 2024, zdiagnozowany poziom przerostu zatrudnienia w PKP CARGO S.A. w stosunku do zmniejszonej w ubiegłych latach ilości pracy przewozowej oraz konieczność wdrożenia zwolnień grupowych należy podkreślić stosunkowo wysoki potencjał wpływu dialogu społecznego na skuteczność realizowanych procesów zarządczych i restrukturyzacyjnych. W ujęciu negatywnym – wpływ na kształtowanie osiągniętych wyników Spółki, między innymi w sferze wizerunku mogły mieć na tym etapie przede wszystkim pojawiające się w przestrzeni medialnej informacje komunikowane przez przedstawicieli Strony Społecznej, dotyczące rzekomego braku przestrzegania praw pracowniczych podczas prowadzonego procesu zwolnień grupowych w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Zarząd Spółki podkreśla, że wszelkie działania związane ze zwolnieniami grupowymi podjęte zostały zgodnie z prawem.

Ze względu na zdefiniowanie tak znacznego ryzyka wpływu podejmowanych działań restrukturyzacyjnych w obszarze zatrudnienia, stały dialog ze stroną społeczną prowadzony był w roku 2024 na bieżąco, w szczególności w zakresie ograniczania kosztów i poprawy efektywności procesów. W okresie od maja do grudnia 2024 r. organizacje związkowe były informowane regularnie o bieżącej sytuacji również poprzez oficjalne pisma i komunikaty oraz w ramach odpowiedzi na pisma i zapytania Strony Społecznej, które były udzielane w możliwie niezwłocznym trybie.

Intensywność prowadzonej komunikacji w obszarze dialogu społecznego w roku 2024 należy ocenić jako bardzo wysoką.

Ponadto, obie Strony dialogu społecznego w Spółce brały również aktywny udział m.in. w posiedzeniach podkomisji sejmowej ds. transportu kolejowego, podczas których poruszana była aktualna sytuacja kolejowego transportu towarowego w Polsce, w tym w szczególności – trudna sytuacja w PKP CARGO. W trakcie posiedzeń głos zabierali przedstawiciele zarówno strony pracodawcy, jak i związków zawodowych – Sygnatariuszy ZUZP. Na uwagę zasługuje również fakt, że pomimo negatywnych nastrojów wśród organizacji związkowych w II połowie 2024 roku, w celu wspólnego poszukiwania dróg wsparcia dla zapewnienia stabilności Spółki i uratowania jej płynności finansowej w lipcu 2024 roku uzgodniono wspólne wystąpienie do Prezesa Rady Ministrów w sprawie rekompensaty dla PKP CARGO S.A. w związku z realizacją tzw. Decyzji węglowej z roku 2022, wydanej przez Premiera Mateusza Morawieckiego. Razem z Zarządem PKP CARGO sygnowały je wszystkie ponadzakładowe organizacje związkowe. Należy podkreślić, że pomimo bardzo trudnych ram dla prowadzonego dialogu społecznego komunikacja z organizacjami związkowymi realizowana była w sposób długofalowy, nieprzerwany i wieloaspektowy.

Oceniając perspektywy wpływu obszaru dialogu społecznego na sytuację Spółki w roku obrotowym 2025 należy rozważać dalsze ryzyko wystąpienia niepokojów społecznych w tym obszarze. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji pozostaje w okresie zmiany i intensywnych działań restrukturyzacyjnych. Niemniej jednak Spółka ocenia ryzyko wpływu obszaru dialogu społecznego na wynik finansowy w roku 2025 jako niższe niż w roku 2024, m.in. z uwagi na fakt wdrożenia najtrudniejszych działań naprawczych w obszarze zatrudnienia – tj. zakończonego z dniem 31 października 2024 roku procesu zwolnień grupowych. Istotna w tym zakresie może być także współpraca z Organizacjami Związkowymi w odniesieniu do tworzonego obecnie kompleksowego planu restrukturyzacji Spółki.

4.4.8. Spory z organizacjami związkowymi

W związku z zawistym w grudniu 2023 roku sporze zbiorowym (z uwagi na podtrzymany postulat ośmiu Organizacji Związkowych będących Stroną ZUZP, tj.: Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, Federacji Związków

Zawodowych Maszynistów Kolejowych, Międzyzakładowego Związku Zawodowego Rewidentów Taboru, Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych, Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, Związku Zawodowego Dyspozytorów PKP, Związku Zawodowego Administracji PKP, Międzyzakładowej Komisji Związkowej Związku Zawodowego "Kontra", dot. wdrożenia podwyżki wynagrodzeń od 1 października 2023 r.) w dniu 10 stycznia 2024 roku sporządzono Protokół rozbieżności z uwagi na nieosiągnięcie przez Strony porozumienia w trakcie przeprowadzonych rokowań. Podpisanie powyższego Protokołu zakończyło etap rokowań, a spór zbiorowy, zgodnie z przepisami ustawy, przeszedł w etap mediacji. W I kwartale odbyły się cztery spotkania mediacyjne (31 stycznia 2024 r., 6 lutego 2024 r., 28 lutego 2024 r. oraz 25 marca 2024 r.) ze Stroną Społeczną, przy udziale Mediatora z listy ustalonej przez ministra właściwego do spraw pracy. Ostatnie spotkanie zakończyło się podpisaniem protokołu rozbieżności. Na chwilę obecną rozmowy nie są kontynuowane.

Efekty działań naprawczych w obszarze zatrudnienia

Nieświadczenie pracy

W ramach realizacji programu naprawczego, którego celem jest odbudowanie wartości i pozycji Spółki, Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 27 maja 2024 r. podjął decyzję o uruchomieniu z dniem 1 czerwca programu kierowania na 12-miesięczny okres, maksymalnie do 30% pracowników Spółki na tzw. nieświadczenie pracy na podstawie art. 54 Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r. W trakcie trwania programu nieświadczeniem pracy zostały objęte wszystkie grupy zawodowe pracowników, w tym kierownictwo poszczególnych zakładów oraz biur Centrali Spółki, z zastrzeżeniem, że priorytetem jest zapewnienie bieżącej sprawności operacyjnej danej jednostki lub komórki organizacyjnej.

Pracownicy przebywający na tzw. nieświadczeniu pracy mieli prawo do:

- świadczenia socjalnego w wysokości 60% miesięcznego ekwiwalentu pieniężnego, obliczanego jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy, pomniejszone o kwotę składek odprowadzanych na ubezpieczenie emerytalne, rentowe oraz zdrowotne w części finansowanej przez ubezpieczonego i podatek dochodowy;
- wykonania czynności niezbędnych dla zachowania uprawnień zawodowych pracownika,
- korzystania ze świadczeń w ramach ZFŚS.

W związku z licznymi sugestiami organizacji związkowych działających w Spółce o wprowadzenie nieświadczenia pracy w systemie rotacyjnym Zarząd PKP CARGO S.A. wprowadził zmiany w zasadach kierowania pracowników na nieświadczenia pracy. Zgodnie z przyjętą decyzją Zarząd skierował pracowników na nieświadczenie pracy na okres 3 miesięcy, przy czym ten sam pracownik może zostać skierowany do 4 razy na nieświadczenie pracy trwające po 3 miesiące. Zarząd może skierować pracownika na nieświadczenie pracy także na okres dłuższy niż 3 miesiące, ale nie dłuższy niż 12 miesięcy.

Dodatkowo zdecydowano, iż w przypadku gdy miesięczne świadczenie socjalne ustalone zgodnie z postanowieniami ustawy przywołanej powyżej, będzie stanowić w danym miesiącu kwotę niższą niż wynagrodzenie pracownika określone w umowie o pracę w pełnym wymiarze czasu pracy, wynoszące minimalne wynagrodzenie ustalone zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi, pracodawca wypłaci pracownikowi wraz ze świadczeniem socjalnym za dany miesiąc kwotę wyrównania obliczoną jako różnica między minimalnym wynagrodzeniem za pracę, a wysokością świadczenia socjalnego za dany miesiąc.

Zarząd PKP CARGO S.A. postanowił, że program nieświadczenia pracy w Spółce będzie trwał do 31 grudnia 2025 roku, a kierowanie pracowników na nieświadczenie pracy będzie się odbywało sukcesywnie we wskazanym okresie z zastosowaniem wprowadzonych zasad rotacyjnego charakteru programu. Mimo, że ponad 20% załogi PKP CARGO S.A. (prawie 2 500 pracowników) w czerwcu/lipcu 2024 roku nie świadczyło aktywnie pracy – nie odnotowano spadku przewożonej masy towarowej, ani też innych poważnych zakłóceń w funkcjonowaniu organizacji. Wyniki tzw. nieświadczenia pracy potwierdzały zatem zasadność i możliwość przeprowadzenia dalej idących działań restrukturyzacyjnych w obszarze pracowniczym.

Liczba pracowników zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy wg stanu na 31.12.2024 r. wynosiła 26 osób, co stanowiło 0,26 % załogi Spółki.

Zwolnienia grupowe

Z uwagi na fakt, iż Spółka nie dysponowała pracą dla wszystkich zatrudnionych pracowników, Zarząd PKP CARGO, zdecydował o przeprowadzeniu procedury zwolnień grupowych.

Przebieg procesu zwolnień grupowych w omawianym okresie sprawozdawczym:

- 3 lipca 2024 r. – informacja o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych przez Zakłady i Centralę PKP CARGO S.A. Zapowiedziano, że zwolnienia grupowe mają objąć do 30% zatrudnionych w Spółce, tj. maksymalnie do 4 142 pracowników w różnych grupach zawodowych i mają zostać wdrożone do 30 września 2024 r.
- 4-23 lipca 2024 r. – konsultacje z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w Zakładach i Centrali Spółki oraz powiadomienie o tym fakcie Organizacji Związkowych, będących Sygnatariuszami ZUZP podczas spotkań Stron ZUZP.

- 24 lipca 2024 r. – decyzja Zarządu o przeprowadzeniu zwolnień grupowych przez Zakłady i Centralę PKP CARGO w związku z brakiem zawarcia porozumień ze stroną społeczną. Pracownikom, w związku z rozwiązaniem stosunkiem pracy w ramach grupowego zwolnienia, przysługiwała odprawa pieniężna uzależniona od okresu zatrudnienia.
- 25 lipca 2024 r. – Sąd dla m.st. Warszawy podejmuje decyzję o otwarciu postępowania sanacyjnego. Z dniem otwarcia tego postępowania ustanowiono Zarządcę PKP CARGO S.A., wykonującego czynności pracodawcy dla wszystkich Zakładów i Centrali Spółki.
- 14 sierpnia 2024 r. – wydanie przez Zarządcę Regulaminu Zwolnień Grupowych w Centrali i w Zakładach Spółki, który uruchomił zapowiadany wcześniej proces zwolnień grupowych. Niniejszy akt prawny ustanowiono po przeprowadzonych w okresie od 4 do 23 lipca 2024 r. konsultacjach z Zakładowymi Organizacjami Związkowymi, które zakończyły się brakiem konsensusu stron i w efekcie niezawartymi porozumieniami. W związku z wydanym Regulaminem nastąpiło również formalne zgłoszenie zwolnień grupowych do właściwych Urzędów Pracy oraz przekazanie kopii tychże zgłoszeń związkom zawodowym.

Proces zwolnień grupowych został poprzedzony analizą wszystkich stanowisk, uwzględnione zostały przesłanki ekonomiczne, m.in. efektywność pracy, znaczenie dla kluczowych operacji oraz potencjał do adaptacji w nowych strukturach organizacyjnych. Pracownicy wytypowani do zwolnienia zostali wybrani zgodnie z postanowieniami Regulaminu zwolnień grupowych, który enumeratywnie wymieniał kryteria doboru pracowników do zwolnienia (m. in. zapotrzebowanie na pracę, obciążenie pracą/likwidacja zespołu, ocena pracy). W procesie decyzyjnym, dotyczącym finalnej liczby pracowników objętych w danej jednostce organizacyjnej programem zwolnień grupowych uwzględnione zostały różne zaistniałe okoliczności, w tym również bieżąca fluktuacja pracowników, wynikająca m.in. z odejść naturalnych, czy rozstań z pracodawcą z inicjatywy pracownika. Zwolnienia grupowe zostały dokonane z zachowaniem okresu wypowiedzenia przewidzianego w przepisach Kodeksu pracy lub z zachowaniem okresu wypowiedzenia, o którym mowa w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez PKP CARGO S.A. Większości przypadków wypowiedzenia umów o pracę w ramach procedury zostały skutecznie dostarczone do końca września 2024 roku. W przypadku gdy skuteczne doręczenie wypowiedzenia nie było możliwe z powodów nie dotyczących pracodawcy, w szczególności w powodu nieobecności pracownika wypowiedzenia zostały doręczone niezwłocznie po ustaniu tej przeszkody. Oznacza to, że PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji objęła grupę 2 515 osób, procesem zwolnień grupowych. Ponadto zatrudnienie w Spółce zmniejszyło się o liczbę 1 150 pracowników, którzy zakończyli zatrudnienie z innych przyczyn (np. przejście na emeryturę czy wypowiedzenie umowy przez pracownika). Finalnie stan zatrudnienia uległ zmniejszeniu o 27%.

Należy podkreślić, że w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podpisała listy intencyjne ze spółkami kolejowymi, jak również z innych sektorów gospodarki, dzięki którym zwalniani pracownicy mogli w pierwszej kolejności skorzystać z ofert pracy dostępnych w ww. przedsiębiorstwach, zyskując perspektywę szybkiej kontynuacji swojego zatrudnienia. Ponadto uruchomiony został kompleksowy program wsparcia pracowników odchodzących z firmy. Spółka przygotowała m.in. kursy i szkolenia, pomoc w przygotowaniu się do procesu rekrutacji, targi pracy, poradniki, a także telefony i skrzynkę e-mail, pod którymi wsparcia merytorycznego udzielali pracownicy Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi.

Redukcja zatrudnienia, będąca trudnym, ale niestety koniecznym elementem procesu naprawczego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, przynosi wymierne efekty w postaci zmniejszenia kosztów stałych przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu pracy przewozowej na dotychczasowym poziomie.

Powyższe działania restrukturyzacyjne wraz z innymi wdrażanymi programami naprawczymi są jednym z czynników, które miały i mają na celu zapewnić płynność finansową w Spółce, co pozwoli realizować na bieżąco wszelkie zobowiązania. Pomimo trudnych okoliczności, które powstały w obszarze pracowniczym i społecznym, jest to jedyna droga do odbudowania silnej pozycji PKP CARGO, poprawy jej kondycji finansowej, a w dłuższej perspektywie – utrzymania jak największej liczby potrzebnych miejsc pracy.

4.4.9. Inne istotne decyzje i zdarzenia podjęte/zaistniałe w ramach toczącego się postępowania sanacyjnego.

W wyniku pozytywnej decyzji Sądu o otwarciu postępowania sanacyjnego Spółka uzyskała możliwość sfinansowania kosztów zwolnień grupowych ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, a w związku z utrzymującą się trudną sytuacją finansową Spółki pożyczka z Funduszu znacząco przyspieszyła otrzymanie pieniędzy przez byłych pracowników z tytułu odpraw, ekwiwalentów oraz innych należności powstałych w efekcie przeprowadzonych zwolnień. Spółka w grudniu 2024 roku otrzymała środki w wysokości 71,6 mln zł z FGŚP, o które wnioskuje w bardzo dynamicznym trybie. Pozyskana transza pomocy, w połączeniu ze środkami własnymi Spółki, pozwoliła na wypłatę większości zaległych na 31.10.2024 r. należności wynikających z procesu zwolnień grupowych jeszcze przed Świętami Bożego Narodzenia 2024 r. Obsługa kosztów powyższej pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych stanowi obciążenie dla finansów Spółki.

4.4.10. Cyberataki

W raportowanym okresie, odnotowano szereg prób skanowania infrastruktury IT Spółki oraz różnego typu ataków. Wdrożone w Spółce rozwiązania w zakresie cyberbezpieczeństwa oraz przyjęte procedury pozwoliły na mitygację tych ataków, bez wpływu na zapewnienie ciągłości działania. Ocenia się również, że przyjęte w Spółce rozwiązania organizacyjno-techniczne na dzień dzisiejszy spełniają pokładane w nich oczekiwania w stopniu zadowalającym. Jednakże, mając na uwadze obecną sytuację geopolityczną oraz związaną z tym eskalację działań cyberprzestępczych należy liczyć się z utrzymaniem wysokiej ilości cyberzagrożeń o nieprzewidywalnym zasięgu i wolumenie, a co za tym idzie możliwym, negatywnym ich wpływie na cyberbezpieczeństwo Spółki.

4.5. Informacje o majątku produkcyjnym

4.5.1 Tabor

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

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

W 2024 r. tendencja spadkowa liczby wagonów w Grupie została utrzymana.

Jednocześnie w 2024 r. Grupa PKP CARGO dokonała zakupu nowego taboru (w tym 3 nowoczesne elektryczne lokomotywy sześciosiowe serii ET43) i przeprowadziła proces sprzedaży i kasacji najstarszego taboru.

Najnowocześniejsza część floty Grupy liczy 50 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy serii ET43 (szt.24), serii EU46 (szt. 25) oraz serii EU45 (szt.1) zasilane napięciem stałym lub zmiennym, które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania, co pozwala m.in. na oszczędność energii elektrycznej) oraz 10 nowoczesnych sześciosiowych lokomotyw elektrycznych Dragon (seria ET25 - 3 sztuki) oraz Dragon 2 (seria ET26 - 7 sztuk) wyposażonych w spalinowy moduł dojazdowy. Spośród nich, 44 pojazdów to lokomotywy nowe, nabyte w ciągu ostatnich 5 lat. W parku nowoczesnych wagonów Grupa posiada m.in. 4 075 szt. platform intermodalnych.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2020-2024.

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

Wyszczególnienie	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	Zmiana 2024-2023
lokomotywy spalinowe	683	708	731	850	1 103	-25
w tym PKP CARGO S.A.	515	538	555	671	912	-23
lokomotywy elektryczne	879	841	816	969	968	38
w tym PKP CARGO S.A.	861	822	796	946	949	39
Razem	1 562	1 549	1 547	1 819	2 071	13
w tym PKP CARGO S.A.	1 376	1 360	1 351	1 617	1 861	16

Źródło: Opracowanie własne.

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

Wyszczególnienie	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	Zmiana 2024-2023
Wagony posiadane (na własność i w leasingu)	52 039	52 358	53 459	53 459	56 183	-319
w tym PKP CARGO S.A.	48 300	48 397	49 312	49 312	51 533	-97

Źródło: Opracowanie własne.

4.5.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2020 – 2024.

Tabela 26 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2020-2024

Wyszczególnienie	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	Zmiana 2024-2023
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 363	1 367	1 406	1 441	1 415	-4
w tym PKP CARGO S.A.	520	520	550	550	520	0
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	681 514	683 073	722 756	728 944	693 213	-1 559
w tym PKP CARGO S.A.	521 940	523 336	570 956	571 841	535 910	- 1 396

Źródło: Opracowanie własne.

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

W dniu 18 lutego 2025 roku została zawarta umowa sprzedaży nieruchomości PKP CARGO w Szczecinie (zabudowana działka nr 1/64 o powierzchni 0,4508 ha). Cena sprzedaży wyniosła 875 000 zł netto (transakcja zwolniona z podatku VAT).

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

4.6.1 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W badanym okresie nie zostały zawarte lub wypowiedziane umowy dotyczące kredytów i pożyczek.

4.6.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2024 r. Spółka ani spółki zależne nie udzielały pożyczek.

4.6.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W roku 2024 PKP CARGO ani spółki od niej zależne nie udzielały poręczeń kredytu lub pożyczki lub gwarancji.

4.6.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

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

4.6.5 Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

Elementem wspomagającym zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej.

Generowane przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Grupy.

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez Spółkę - dot. zobowiązań pozapracowniczych.

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

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2024 r. przez Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres nieprzekraczający 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

Posiadane przez Spółkę środki pieniężne stanowiły głównie krótkoterminowe lokaty bankowe o stałym oprocentowaniu, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Spółki.

W omawianym okresie PKP CARGO ani spółki zależne nie inwestowały w inwestycje kapitałowe.

4.6.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

W związku z zidentyfikowaniem ryzyka okresowych trudności finansowych PKP CARGO, w zakresie zapewnienia bieżącej płynności Grupa podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej. W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego zabezpieczyło Spółkę przed możliwością wypowiedzenia kluczowych umów zawartych z odbiorcami, dostawcami, instytucjami finansującymi, a zobowiązania powstałe przed dniem otwarcia tego postępowania restrukturyzacyjnego zostaną objęte układem. Spółka zakłada spłatę tych zobowiązań w późniejszych okresach w drodze układu z wierzycielami zgodnie z zasadami Prawa restrukturyzacyjnego.

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez Spółkę – dot. zobowiązań pozapracowniczych.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących wojnie w Ukrainie i towarzyszące jej skutki, jak również niekorzystna sytuacja w sektorze produkcji przemysłowej może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

4.7. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

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

W Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym za 2024 r. nie pojawiły się takie pozycje.

4.7.2 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Opis istotnych pozycji pozabilansowych ujawniono w [Nocie 7.2 i 7.3 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 roku](#).

4.7.3 Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 roku jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w 2024 roku.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości, co szerzej opisano w [Nocie 1.3 Jednostkowego Sprawozdania Finansowego oraz Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego](#).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2024 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

4.7.4 Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

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

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

Umowa z Grant Thornton została zawarta w dniu 5 lipca 2021 roku i obejmuje:

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

Zgodnie z podpisanym aneksem nr 1 do umowy wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, wypłacone lub należne za rok obrotowy podlegało waloryzacji.

Uchwałą nr 58/2024 Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO z dnia 7 listopada 2024 roku, dokonało wyboru firmy audytorskiej Grant Thornton Polska Prosta Spółka Akcyjna z siedzibą w Poznaniu ul. abpa Antoniego Baraniaka 88 E, 61-131 Poznań, KRS 0001002477, NIP 7822545999, wpisaną na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 4055, do przeprowadzenia atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju Grupy za rok 2024 i 2025.

Tabela przedstawiająca wynagrodzenie firmy audytorskiej za rok 2024 oraz 2023 w podziale na:

Tabela 27 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Wynagrodzenie sieci		w tym firmy audytorskiej Grant Thornton Polska P.S.A.	
	2024*	2023**	2024*	2023**
Badanie rocznych sprawozdań finansowych Spółki dominującej	149 026,44	148 877,55	149 026,44	148 877,55
w tym:				
Badanie rocznego jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki dominującej	112 934,10	112 821,27	112 934,10	112 821,27
Badanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Spółki dominującej	36 092,34	36 056,28	36 092,34	36 056,28
Badanie rocznych sprawozdań finansowych jednostek powiązanych	438 806,50	396 412,60	97 970,65	84 965,36
Przegląd sprawozdań finansowych Spółki dominującej i jednostek powiązanych	177 053,73	168 168,52	107 403,83	107 296,52
Atestacja sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju	223 000,00	0	223 000,00	0
Inne usługi atestacyjne	8 000,00	34 392,36	8 000,00	8 000,00
Usługi pokrewne	39 613,24	9 692,55	9 702,24	9 692,55
Razem	1 035 499,91	757 543,59	595 103,16	358 831,99

*Wynagrodzenia za usługi zostały podane z uwzględnieniem obowiązujących zapisów waloryzacyjnych oraz po kursie NBP z dnia 29.12.2024

**Wynagrodzenia za usługi zostały podane z uwzględnieniem obowiązujących zapisów waloryzacyjnych oraz po kursie NBP z dnia 29.12.2023

Źródło: Opracowanie własne.

5. Pozostałe istotne zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

5.1. Istotne informacje i zdarzenia

5.1.1. Działania optymalizujące w obszarze zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

W ciągu 2024 roku Zarząd Spółki podejmował działania w zakresie optymalizacji obszaru kosztowego Spółki, które miały na celu zapewnienie stabilności finansowej i poprawy jej rentowności. Szczegółowy opis działań Zarządu Spółki w tym zakresie przedstawiony w pkt. 4.4.8 niniejszego sprawozdania.

Decyzje te dotyczyły ograniczenia kosztów, w tym pracowniczych i reorganizacji wprowadzanych w ramach poprawy wyników finansowych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Działania te miały na celu zapewnienie stabilności finansowej, dalszego rozwoju Spółki oraz odzyskania jej silnej pozycji rynkowej.

Zwolnieniami grupowymi w PKP CARGO objętych zostało 2 515 pracowników, a koszty utworzonej w 2024 roku rezerwy restrukturyzacyjnej związanej z odprawami i odszkodowaniami dla zwalnianych pracowników wyniosły ok 113,25 mln zł. Ponadto zatrudnienie w Spółce zmniejszyło się o liczbę 1 150 pracowników, którzy zakończyli zatrudnienie z innych przyczyn (np. przejście na emeryturę czy wypowiedzenie umowy przez pracownika). Finalnie stan zatrudnienia uległ zmniejszeniu o 27%. Liczba pracowników zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy wg stanu na 31.12.2024 r. wynosiła 26 osób, co stanowiło 0,26 % załogi Spółki.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji

W dniu 6 sierpnia 2024 roku Zarząd PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji rozpoczął konsultacje z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w spółce w sprawie zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych, które miałyby zostać przeprowadzone na podstawie Ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Konsultacje zakończyły się w dniu 18 września 2024 r. Strony nie zawarły porozumienia określającego zasady postępowania w sprawach dotyczących pracowników objętych zamiarem grupowego zwolnienia.

W dniu 21 sierpnia 2024 roku Zarząd spółki przekazał działającym w spółce organizacjom związkowym zawiadomienia o zamiarze dokonania zwolnień grupowych. Zwolnienia miały objąć do 752 pracowników.

W dniu 25 października 2024 r. również PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji przyjęła „Regulamin Zwolnień Grupowych w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji” i rozpoczęła proces przeprowadzenia zwolnień grupowych na podstawie Ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Zwolnieniami grupowymi zostało objętych 475 pracowników spółki. Koszt przeprowadzenia procesu zwolnień grupowych wyniósł 10,2 mln złotych. Spółka zakłada możliwość pozyskania środków, w celu tymczasowego sfinansowania ww. kosztów z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

5.1.2. Istotne decyzje i zdarzenia podjęte/zaistniałe w ramach toczącego się postępowania sanacyjnego

- Wdrożenie nowych regulaminów organizacyjnych upraszczających strukturę zarządzania m.in. poprzez likwidację poziomu Działów Utrzymania Taboru w zakładach Spółki, jednocześnie ich kompetencje rozdzielając na Sekcje Utrzymania w zakładach Spółki oraz komórki Biura Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali Spółki.
- Rozpoczęcie ograniczania działalności wybranych punktów utrzymania taboru (PUT). W rezultacie ilość PUT łącznie w PKP CARGO i PKP CARGOTABOR ma osiągnąć wielkość 29 (przed restrukturyzacją 53 PUT). Celem optymalizacji PUT jest m.in. dopasowanie ilości zaplecza utrzymaniowego do obecnych potrzeb Spółki. Dzięki temu zostaną zmniejszone koszty funkcjonowania obszaru utrzymania, a w szczególności koszty pracownicze oraz koszty stałe wynikające z czynszów, które Grupa PKP CARGO płaci za wynajem powierzchni hal i warsztatów. Dzięki podjętym działaniom szacuje się, że w ujęciu rocznym Grupa PKP CARGO poniesie niższe koszty stałe o około -17 mln zł z tytułu niepłacenia czynszów (w tym 8,3 mln zł PKP CARGO).
- W dniu 18 października 2024 r. Zarząd Spółki podjął decyzję o złożeniu wniosku o wypłatę świadczeń z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych („FGŚP”) zakładając, że wartość wnioskowanych świadczeń nie przekroczy 100 mln zł. Na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania wartość wnioskowanych do FGŚP świadczeń wyniosła 71,6 mln zł. Świadczenia te pokryły ok. 65% zobowiązań Spółki w stosunku do pracowników z tytułu wypłaty świadczeń wynikających z rozwiązania umowy w ramach zwolnień grupowych oraz roszczenia pracownicze z tytułu niewypłaconych ekwiwalentów za urlop wypoczynkowy w kwocie maks. 25 mln zł.

5.1.3. Sądowa restrukturyzacja Spółki PKP CARGO

W dniu 25 lipca 2024 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy postanowił o otwarciu postępowania sanacyjnego PKP CARGO, na podstawie art.288 ust.3 pr. r. zezwolił Spółce na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu oraz wyznaczył zarządcę w osobie Pani Izabeli Skoniecznej- Powałki (nr. licencji 772).

W dniu 7 listopada 2024 r. Sędzia-Komisarz w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy ustanowił Radę Wierzycieli w składzie: Bank Gospodarstwa Krajowego S.A., Bank Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A., Skinst Rail Polska Sp. z o.o., PETROJET Sp. z o.o., NEWAG S.A. oraz zastępców członków: MOTO FLOTA Sp. z o.o., PGE Energetyka Kolejowa S.A.

W dniu 28 lutego 2025 r. Zarządca masy sanacyjnej złożyła w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie XVIII Wydział Gospodarczy spis wierzycieli.

W dniu 28 lutego 2025 r. Zarządca masy sanacyjnej Spółki otrzymała zgodę Sędziego-Komisarza na przedłużenie terminu na złożenie do akt sprawy Planu restrukturyzacyjnego Spółki oznaczając ten termin na dzień 30.06.2025 r.

W dniu 17 kwietnia 2025 r. w Krajowym Rejestrze Zadłużonych opublikowane zostało obwieszczenie o dacie złożenia spisu wierzytelności i spisu wierzytelności spornych.

W dniu 19 kwietnia 2025 r. Sędzia-Komisarz na podstawie art. 298 ust. 1, 2 i 3 Ustawy Prawo restrukturyzacyjne, wydał postanowienie uwzględniając w całości wniosek Zarządcy, wyrażając zgodę na odstąpienie przez Zarządcę od umowy wzajemnej, tj. Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP Cargo S.A. zawartego w dniu 14 lutego 2005 roku („Porozumienie Walentynkowe”) ze skutkiem od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki, tj. od dnia 27 lipca 2024 roku.

5.1.4. Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR

W dniu 2 września 2024 roku Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy, postanowił o otwarciu postępowania sanacyjnego PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., na podstawie art. 288 ust. 3 pr. r. zezwolił spółce zależnej na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu i wyznaczył zarządcę, którym został Geromin Lewandowski Restrukturyzacje Sp. z o.o. (numer KRS 0000998859).

W dniu 14 marca 2025 r. Spółka PKP CARGOTABOR złożyła do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie plan restrukturyzacyjny sporządzony na potrzeby postępowania sanacyjnego prowadzonego wobec Spółki zależnej o sygnaturze WA1M/GRs/8/2024.

Plan restrukturyzacyjny PKP CARGOTABOR przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie jej rentowności oraz zdolności do regulowania zobowiązań. Wskazane działania obejmują zarówno wariant kontynuacji działalności, jak i ewentualną sprzedaż aktywów, przy czym ostateczna ścieżka restrukturyzacji będzie uzależniona od dalszego przebiegu procesu, w tym wyników negocjacji z potencjalnym inwestorem.

Strategia kontynuacji działalności Spółki zależnej zakłada:

- ograniczenie działalności do 12 sekcji napraw taboru kolejowego,
- sprzedaż majątku uznanego za zbędny dla podstawowej działalności operacyjnej,
- dywersyfikację źródeł przychodu PKP CARGOTABOR poprzez rozszerzenie zakresu świadczonych usług oraz ich adresatów.

W ramach planu zidentyfikowano dwie główne grupy środków restrukturyzacyjnych:

1. Środki strategiczne, obejmujące dwa potencjalne scenariusze restrukturyzacji:
 - kontynuację działalności z równoczesnym podjęciem działań optymalizacyjnych oraz generowaniem środków na spłatę zobowiązań poprzez zyski operacyjne w latach przyszłych,
 - pozyskanie inwestora i podwyższenie kapitału zakładowego lub sprzedaż przedsiębiorstwa bądź zorganizowanej części przedsiębiorstwa („ZCP”), jeżeli takie rozwiązanie okaże się bardziej efektywne ekonomicznie i zgodne z interesem wierzycieli.
2. Środki wspomagające, w tym restrukturyzacja:
 - zakładów i sekcji naprawczych (sprzedaż sekcji i zakładów o niskiej rentowności),
 - zatrudnienia (redukcja etatów),
 - majątkowa (dzierżawa lub sprzedaż wybranych aktywów),
 - organizacyjna (uproszczenie struktury zarządzania),
 - operacyjna (renegocjacja warunków umów, dywersyfikacja źródeł przychodu, dostosowanie kompetencji kadry do potrzeb rynkowych),
 - finansowa (pozyskanie wsparcia z FGŚP, uzyskanie zwrotu podatku VAT, zawarcie układu z wierzycielami).

5.1.5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

- W dniu 17 stycznia 2024 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na zawarcie umowy o współpracy z CMC Poland Sp. z o.o., w przedmiocie świadczenia przez Spółkę na rzecz CMC Poland Sp. z o.o. usług przewozu złomu oraz produktów metalowych w terminie od 1.01.2024 r. do 31.12.2026 r. Przewidywana szacunkowa wartość umowy w okresie jej obowiązywania wyniesie łącznie 192 014 521 zł netto (236 177 860 zł brutto).
- W dniu 29 lutego 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 28 lutego 2025 roku.
- W dniu 19 marca 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 czerwca 2024 roku, a następnie w dniu 25 czerwca 2024 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 19 grudnia 2019 r. wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 września 2024 r.

- W dniu 11 marca 2024 roku wpłynęła ostatnia transza z kwoty 51,7 mln zł dofinansowania przyznanego spółce zależnej PKP CARGO TERMINALE przez Zarząd Województwa Łódzkiego z Regionalnego Programu Operacyjnego. Pomoc publiczna stanowiła 49,98% kosztów kwalifikowanych realizacji infrastrukturalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach.
- W dniu 23 maja 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku,
- W dniu 23 maja 2024 roku PKP CARGO wraz ze spółką z Grupy Kapitałowej PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku.
- W dniu 12 czerwca 2024 roku Zarząd Spółki podpisał z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. („PKP PLK”) List Intencyjny, którego przedmiotem było wyrażenie dalszego zainteresowania przez PKP CARGO i PKP PLK podjęciem działań zmierzających do przeprowadzenia transakcji nabycia przez PKP PLK od PKP CARGO 100% udziałów w CARGOTOR Sp. z o.o. W dniu 18 grudnia 2024 r. został zawarty aneks do listu intencyjnego, który wprowadził zobowiązanie stron do zakończenia ww. przedsięwzięcia najpóźniej do dnia 31 lipca 2025 r., a także ustalił termin obowiązywania Listu Intencyjnego do dnia nabycia udziałów CARGOTOR przez PKP PLK lub do dnia podjęcia ostatecznej decyzji przez którąkolwiek ze stron o odstąpieniu od przedsięwzięcia, nie dłużej jednak niż do dnia 31 lipca 2025 r.
- W dniu 20 czerwca 2024 roku Zarząd Spółki złożył w Prokuraturze Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa na szkodę Spółki przez osoby będące Członkami Zarządu PKP CARGO S.A. w latach 2022 – 2023. W okresie pełnienia przez nich funkcji zostały zidentyfikowane nieprawidłowości wynikające z niedopełnienia ciążących na nich obowiązków dochowania należytej staranności wynikającej z zawodowego charakteru ich działalności, co stało się podstawą do złożenia zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa na szkodę Spółki z art. 304 § 1 k.p.k.
- W dniu 25 czerwca 2024 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 28 czerwca 2022 r. wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 września 2024 r.
- W dniu 24 lipca 2024 r. Zarząd Spółki otrzymał oficjalną informację o wyborze oferty Spółki jako najkorzystniejszej w postępowaniu organizowanym przez ENEA Trading Sp. z o.o. działającej na rzecz i w imieniu ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. na wykonanie usługi przewozu transportem kolejowym węgla energetycznego z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” S.A. dla Enea Wytwarzanie sp. z o.o. Łączna wartość oferty Spółki wyniosła 138 397 000 zł. Umowy zostały podpisane w dniu 4 września 2024 roku.
- W dniu 4 września 2024 r. Zarząd Spółki złożył w Prokuraturze Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez Pana Jacka Sasina pełniącego funkcję Ministra Aktywów Państwowych w latach 2019-2023.
- W dniu 25 września 2024 r. Zarząd Spółki powziął oficjalną informację o wyborze oferty Spółki wraz z PKP CARGO Service Sp. z o.o. jako Konsorcjum jako najkorzystniejszej w postępowaniu organizowanym przez TAURON Ciepło Sp. z o.o. prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn.: "Wykonanie usługi transportu kolejowego węgla na potrzeby jednostek wytwórczych TAURON Ciepło Sp. z o.o.". Łączna wartość ofert brutto wyniosła 14 555 881,50 zł. Umowy zostały podpisane w dniu 11 października 2024 roku.
- W dniu 3 października 2024 r. doszło do trójstronnego podpisania listu intencyjnego pomiędzy PKP CARGO, PKP CARGOTABOR w restrukturyzacji i MW Rail S.A. z siedzibą we Wrocławiu (spółka zależna od M.W. Trade S.A.). Przedmiotem Listu Intencyjnego było przystąpienie przez jego strony do negocjacji w celu wydzierżawienia lub wynajmu na rzecz MWR nieruchomości położonych w Olsztynie, a obecnie dzierżawionych przez spółki PKP CARGO oraz wyposażenia będącego własnością PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji, wchodzących w skład Olsztyńskiej Sekcji Północnego Zakładu Napraw Taboru Kolejowego, wraz z ewentualną opcją zakupu. List obowiązuje strony do końca grudnia 2025 r.
- W dniu 8 listopada 2024 r. Zarząd Spółki otrzymał oficjalną informację o wyborze oferty Spółki jako najkorzystniejszej w postępowaniu organizowanym przez PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. na wykonanie usługi przewozu węgla kamiennego transportem kolejowym do Oddziałów PGE Energia Ciepła S.A. i ZEW KOGENERACJA S.A. w latach 2025 - 2027. W ramach oferty PKP CARGO zrealizuje ww. przewozy na wartość 173 946 467,07 zł brutto. Umowa została podpisana w dniu 11 grudnia 2024 r.
- W dniu 6 grudnia 2024 r. PKP CARGO zawarło dwie umowy handlowe z PGNiG Termika S.A., których przedmiotem jest usługa transportu kolejowego węgla energetycznego, w tym również świadczenie obsługi bocznicy EC Pruszków. Maksymalna łączna wartość umów zawartych na okres od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2026 r. wyniesie 105,2 mln złotych netto.
- W dniu 10 grudnia 2024 r. PKP CARGO wraz z PKP S.A. oraz z PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji zawarła z PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu czterostronny list intencyjny w sprawie podjęcia rozmów mających na celu ustalenie możliwych wariantów przeprowadzenia odpłatnej transakcji oddania do używania bądź nabycia zorganizowanej części przedsiębiorstwa PKP CARGOTABOR przez PKP LHS.
- W dniu 30 grudnia 2024 r. PKP CARGO zawarło z Mostostal S.A. z siedzibą w Warszawie list intencyjny w sprawie wykonania due diligence nieruchomości PKP CARGO zlokalizowanych w Warszawie w rejonie ul. Gołędzinowskiej 37A,

Jagiellońskiej, Pożarowej oraz we Wrocławiu, Gądownie przy ul. Na Ostatnim Groszu w celu weryfikacji ich stanu prawnego i technicznego niezbędnego do dokonania nabycia nieruchomości.

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

Umowa z PGE Energetyka Kolejowa S.A.

Spółka w dniu 23 grudnia 2024 r. zawarła umowę z PGE Energetyka Kolejowa S.A. na „Sprzedaż Energii Elektrycznej i Usługi Dystrybucji”. Przedmiotem Umowy jest sprzedaż energii elektrycznej oraz świadczenie usługi dystrybucji Energii Trakcyjnej na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej trakcją elektryczną pociągami należącymi do PKP CARGO oraz na potrzeby pociągów uruchamianych przez innych przewoźników z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych PKP CARGO, którzy nie są obciążani za zużywaną energię elektryczną na podstawie odrębnych umów. Umowa określa wielkość mocy umownej w okresie rozliczeniowym i prognozowaną wielkość zużycia Energii Trakcyjnej. Umowa wiąże Strony na okres od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2026 r. Przewidywana wartość w okresie obowiązywania wyniesie łącznie 967 757 713,36 zł netto (1 190 341 987,43 zł brutto).

Umowy ze spółkami z Grupy ArcelorMittal

Spółka w dniu 6 grudnia 2024 r. zawarła dwie umowy z ArcelorMittal Poland S.A. oraz ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. W ramach ww. umów Spółka zrealizuje do 30 czerwca 2026 roku na rzecz wyżej wskazanych spółek z Grupy ArcelorMittal przewozy towarów z różnych segmentów towarowych na szacowaną łączną wartość 270 mln zł netto (332 mln zł brutto).

Podpisanie umowy z PKP PLK S.A.

PKP CARGO w dniu 13 grudnia 2024 r. zawarło z PKP PLK S.A. umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025. Umowa obowiązywać będzie w okresie od dnia 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r. Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla przejazdów pociągów, wykonywania manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz korzystania z obiektów infrastruktury usługowej w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025. Dodatkowo PKP PLK udostępni Spółce dane dotyczące planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez jego pociągi. Szacowana wartość umowy, w okresie jej obowiązywania, wyniesie łącznie 387,5 mln zł netto, tj. 476,6 mln zł brutto. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

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

Zarząd PKP CARGO S.A. nie publikował prognoz finansowych Spółki i Grupy na 2024 r.

6. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

6.1.1 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

Ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

- wyhamowanie wzrostu gospodarczego w otoczeniu międzynarodowym oraz jego wpływ na aktywność ekonomiczną w Polsce i Czechach;
- duża zmienność w otoczeniu gospodarczym, połączona z ograniczonym popytem na rynkach globalnych (przejawiająca się m.in. ogólną niestabilnością cen), podwyższony poziom inflacji, relatywnie wysoki poziom i wahania cen energii, ograniczona ilość nowych zamówień w przemyśle;
- niższe wykorzystanie mocy produkcyjnych, będące konsekwencją spowolnienia wzrostu światowej gospodarki;
- niepewność na rynkach towarowych, wpływająca na ograniczenie działań prorozwojowych;
- podwyższona inflacja w Polsce wpływająca na zauważalnie wyższy niż u partnerów handlowych koszt kapitału;
- dalszy negatywny wpływ na gospodarkę skutków kryzysu energetycznego w Europie;
- podwyższenie kosztów surowców energetycznych, paliw oraz energii, w połączeniu z wciąż wysoce archaicznym miksem energetycznym w Polsce (m.in. z uwagi na wysokie koszty emisji CO₂ i wysoki udział paliw kopalnych), wpłynie niekorzystnie na lokalnych producentów, a także w dalszy rozwój mocy produkcyjnych;
- obniżona i słabnąca koniunktura na surowce mające kluczowe znaczenie dla przewozów Grupy PKP CARGO (tj. ładunki masowe, w tym zwłaszcza przewozy węgla kamiennego, a także: kruszyw, koksu, rud i metali, chemikaliów oraz paliw

ciekłych), w gałęziach przemysłu o czołowym znaczeniu dla polskiej gospodarki (w tym: energetyce, budownictwie, czy hutnictwie) zauważalnie wpływa na obniżenie zapotrzebowania na kolejowe usługi transportowe, w konsekwencji na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO;

- rozluźnienie powiązań gospodarczych pomiędzy Chinami, a krajami zachodu, a w konsekwencji coraz silniejszy trend protekcjonizmu własnych rynków i potencjalnego zaoğnienia sporów handlowych;
- nierównowaga makroekonomiczna Polski – bardzo wysoki deficyt finansów publicznych, rosnące zadłużenie oraz wysoki koszt obsługi długu, podwyższona inflacja i stopy procentowe pogarszające sytuację gospodarczą, znaczące rosnące wydatki na obronność oraz wydatki socjalne mogą skutecznie wyhamowywać tempo wzrostu polskiej gospodarki i wpływać negatywnie na rozwój kraju w następnych latach;
- przemiany wynikające z polityki gospodarczej związanej ze zmianami klimatu, implikujące wysokie wydatki wynikających wprost z transformacji, co wywrze dodatkowo presję na aktywne zaangażowanie państwa, a co w konsekwencji może prowadzić do silnie rosnącego zadłużenia oraz pogłębiania nierównowagi makroekonomicznej kraju.

Ryzyka wynikające z uwarunkowań geopolitycznych

- rosnące napięcia geopolityczne oraz konflikty (w tym zbrojne) w kolejnych kluczowych obszarach globu prowadzą do obniżenia poziomu współpracy i wymiany międzynarodowej;
- zawirowania w łańcuchach dostaw (m.in. ograniczenia w zakresie transportu morskiego, lądowego i lotniczego), wpłyną na tempo wzrostu gospodarki światowej, a także powoduje to ponowne kształtowanie się powiązań ekonomicznych i wzrost nowych liczących się gospodarczo państw, przy przesunięciu centrum światowej ekonomii w kierunku Azji;
- zmiana znaczenia i wpływu Stanów Zjednoczonych na globalne łańcuchy dostaw, co generuje konflikty o charakterze ekonomicznym i niestabilność powiązań gospodarczych;
- konflikt w Ukrainie, którego skutkiem jest wysoki spadek obrotów z Rosją i Białorusią oraz istotny ich wzrost z Ukrainą. Jednakże brak uregulowania poszczególnych obszarów wymiany oraz konflikty na tle ekonomicznym mogą obniżyć potencjalną skalę obrotów gospodarczych w przyszłości. Kluczową pozostaje działalność transportowa przebiegająca po „Nowym Jedwabnym Szlaku”, która może generować jeszcze większe wolumeny przewozów w przyszłości, jednak zasadnicze znaczenie ma tu zakończenie konfliktu w regionie oraz utrzymanie dobrych relacji z Chinami (które przygotowują alternatywę w postaci szlaku przez m.in. Uzbekistan).

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- dynamicznie rozwijający się rynek i stały wzrost liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe nasila walkę konkurencyjną. Zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 132 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 31 grudnia 2024 r.). Zaliczają się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. W analogicznym okresie 2023 r. było to 126 przewoźników (pomimo istotnego wyhamowania koniunktury i zmniejszenia popytu na przewozy towarów kolejją) rynek ten nadal się rozwija, co prowadzi do rosnącej rywalizacji o podatne na transport kolejowy przewozy i obniżki marż);
- w 2024 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego aż 32 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (w roku 2023 było to 30 przewoźników), co świadczy o dalszym umacnianiu się wielu istotnych graczy na rynku, przy stałej presji na największych przewoźników;
- wysoko konkurencyjny rynek kolejowych przewozów intermodalnych w trakcie 9 miesięcy 2024 r. (brak danych za cały rok 2024), pomimo wielu czynników mogących negatywnie wpływać na wyniki tego segmentu (m.in. pogarszająca się koniunktura, która powodowała spadek popytu, czy trwająca wojna w Ukrainie) dynamicznie rozwijał się w zakresie podmiotowym, a kolejowe przewozy intermodalne realizowało już 33 licencjonowanych przewoźników (w 2023 r. było to 29 przewoźników, a w 2015 r. jedynie 11 przewoźników). Jednakże potencjalny konflikt i wojny handlowe na linii Stany Zjednoczone – Chiny, czy ewentualny konflikt celny Unia Europejska – Chiny mogą skutecznie wyhamować tempo przyrostu, dodatkowo negatywnie wpływając na marżowość przewozów;
- zmniejszenie stanu ilościowego taboru kolejowego, wynikające z procesu wycofania i likwidacji najstarszych oraz najbardziej nieefektywnych konstrukcji. Proces pozyskania nowych jednostek taboru jest procesem długotrwałym oraz kosztownym, z uwagi na niewielką ilość producentów i ograniczone moce produkcyjne, konieczne jest długofalowe planowanie zakupów i modernizacji, tak aby podaż taboru, odpowiadała na popyt klientów na przewozy. Rosnące i wyśrubowywane wymagania środowiskowe (m.in. dotyczące poziomu hałasu, co przekłada się m.in. na konieczność instalacji kompozytowych wstawek) oraz wynikające z otoczenia konkurencyjnego, a także zmniejszającej się dostępności personelu (przy rosnącym koszcie jego pozyskania) i szybkiego postępu technologicznego na rynku (wymuszają instalację automatycznych sprzęgów oraz coraz bardziej zautomatyzowanych systemów kierowania ruchem) silnie oddziałują na możliwości rozwojowe rynku. Wysoki koszt finansowania zmian w tym obszarze, powoduje konieczność maksymalnej eksploatacji taboru, którego wiek często przekracza kilkadziesiąt lat;

- ryzyko wzrostu cen energii elektrycznej oraz oleju napędowego, z uwagi na oczekiwane ożywienie gospodarcze oraz możliwe dalsze zawirowania w łańcuchach dostaw (tj. konflikty na obszarach znaczących dla wydobycia i transportu surowca);
- stałe rozszerzanie obszarów realizowanej działalności przez podmioty funkcjonujące na rynku przewozów towarowych oraz świadczenie kompleksowej obsługi w ramach grup kapitałowych - konkurencyjni operatorzy kolejowi świadczą szeroki zakres usług przewozowych i okołoprzewozowych (wykonując m.in. transporty węgla i koksu, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, czy też artykułów chemicznych, a dodatkowo skutecznie dodając dodatkowe usługi związane ze spedycją towarów), stale rozszerzając swoje portfolio o kolejne usługi, które podnoszą atrakcyjność i kompleksowość oferty. Równocześnie tylko nieliczne podmioty podejmują się przewozów w ruchu rozproszonym oraz przewozów nadzwyczajnych (m.in. towarów przekraczających skrajnię, czy też wymagających wagonów z zagłębioną podłogą);
- na rynku czeskim głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i podmiot dominujący na rynku), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, wyspecjalizowany w przewozach intermodalnych w obszarze Trójmorza), LOKORAIL (członek Grupy Budamar), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (podmiot zależny od międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo), ORLEN Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw, podmiot wchodzący w skład Grupy Orlen) oraz DB Cargo Czechia (spółka zależna DB Cargo AG na rynku czeskim). Konkurencyjny rynek pozwala innym operatorom na świadczenie usług w ramach wszystkich segmentów towarowych przewozów kolejowych, w tym w tak kluczowych obszarach jak: paliwa stałe, materiały budowlane, produkty chemiczne, czy intermodal;
- W Polsce oraz w Czechach postępuje stopniowo decentralizacja rynku przewozów kolejowych, tj. wzrasta udział licznych nowych operatorów, którzy znajdują sobie specyficzne obszary działania i budują na nich przewagę konkurencyjną, wynikającą z dobrego dostosowania usługi do wymagań klientów.

Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Spółka PKP CARGO z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, działa w oparciu o Jednolity certyfikat bezpieczeństwa o numerze: EU1020240127 wydany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, ważny do dnia 13 czerwca 2029 roku. Certyfikat obejmuje działalność Spółki na terenie Polski oraz w takich krajach jak Austria, Republika Czeska, Niemcy, Litwa, Niderlandy, Słowacja i Włochy.

System SMS uwzględnia ryzyka związane z prowadzoną działalnością oraz przewiduje odpowiednie środki nadzoru i kontroli w celu ich ograniczania i zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa:

- ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności, w tym ryzyko zawodowe (związane z wykonywaną pracą) oraz ryzyko techniczne (związane z użytkowanym taborem i zasobami technicznymi),
- ryzyko wspólne, które jest ryzykiem powstającym wskutek wzajemnego oddziaływania podmiotów będących częścią systemu kolejowego (np. zarządcy infrastruktury, inni przewoźnicy, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, wykonawcy, partnerzy),
- ryzyko stron trzecich, nie związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem systemu kolejowego (użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby postronne).

Ponadto w ramach SMS stosowane są procesy i procedury służące do monitorowania skuteczności podejmowanych działań w zakresie nadzoru ryzyka oraz do wprowadzania koniecznych zmian.

Zmiany te dotyczą:

- techniki i technologii,
- procedur, reguł i norm operacyjnych,
- struktury organizacyjnej.

Zawierane umowy o wykorzystanie przydzielonych tras pociągów z zarządcami infrastruktury opisują zasady współpracy przy monitorowaniu skuteczności istniejących ustaleń i sposób postępowania z ryzykiem wspólnym w celu przyjęcia i wprowadzenia koniecznych zmian, w tym zadania i obowiązki poszczególnych uczestników w procesie. Nieprawidłowości związane z infrastrukturą stwierdzane przez pracowników są na bieżąco przekazywane zarządcy infrastruktury. Ponadto organizowane są okresowe spotkania i narady celem omawiania i podejmowania działań w zakresie zaistniałych nieprawidłowości, które mają na celu zarówno ich usunięcie, ograniczenie, jak również zapobieganie powstawaniu podobnych przypadków w przyszłości.

Dodatkowe ryzyka związane z infrastrukturą kolejową to:

- remonty, modernizacje oraz budowa infrastruktury kolejowej ograniczają istotnie przepustowość wielu kluczowych tras, co wymusza realizację przewozów wydłużonymi trasami i prowadzi do wzrostu kosztów, a co gorsze do czasowego obniżenia jakości usług i spadku konkurencyjności wobec innych form transportu. Spadek przepustowości, powoduje zauważalne wydłużenie czasu realizacji transportu, a dodatkowo może generować zauważalnie zwiększony ruch na alternatywnych trasach objazdowych, które nie są dostosowane do istotnego wzrostu skali transportów, a także w pewnym stopniu ich degradację;

- w Polsce co pewien czas następuje kumulacja prac w obszarze infrastruktury kolejowej (zwłaszcza na styku z infrastrukturą portową czy innymi ważnymi węzłami logistycznymi), co ma związek m.in. z wydatkowaniem funduszy unijnych oraz brakiem zaplanowanych funduszy pomostowych. Efektem jest przedłużenie prowadzonych prac, co dodatkowo ogranicza przepustowość linii oraz obniża konkurencyjność kolei względem innych form transportu (które, jak transport drogowy są zdecydowanie w niższym stopniu narażone na tego typu problemy);
- brak równomiernego rozwoju różnych form transportu na rynku kolejowym, w tym faworyzowanie transportu pasażerskiego, który z uwagi na realizację przewozów ludności w określonych rozkładach ma pierwszeństwo (przy zauważalnym stałym stopniowym wzroście skali przewozów), prowadzi do ograniczenia możliwości rozwoju (a także konkurencyjności) transportu towarowego, który może pomimo prowadzonej dekarbonizacji zyskać znaczenie drugorzędne (jedynie pomocnicze względem innych gałęzi transportu);
- relatywnie stała wielkość polskich linii kolejowych oraz realizacja jedynie w ograniczonym zakresie nowych projektów przy rosnącym zarówno ruchu towarowym, jak i pasażerskim może generować liczne ograniczenia w zakresie terminowości realizowanych przewozów, a także ogólnie czasu ich trwania. Długie oczekiwanie na możliwość kontynuacji przewozu, brak wolnych „slotów”, wydłużanie (z różnorodnych przyczyn) ponad miarę czasu trwania transportu może skutecznie zniechęcać do korzystania z towarowych przewoźników kolejowych, przekierowując potoki dóbr m.in. do transportu samochodowego.

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

- transport drogowy jest najbardziej elastyczną gałęzią transportu, która stanowi wyzwanie oraz realne zagrożenie dla rozwoju transportu kolejowego. Łatwa adaptacyjność do zmieniających się warunków przewoźników drogowych i szybkie odpowiadanie na potrzeby rynku, stanowią o głównej przewadze w stosunku kolei, która posiada zdolności przewożenia znacznych wolumenów w ramach jednego transportu (co stanowi przewagę konkurencyjną), co jednak nie pozwala przewoźnikom kolejowym na znaczące powiększenie skali działalności (z uwagi m.in. na ograniczenia na sieci);
- utrzymująca się od lat tendencja wzrostu udziału w rynku transportu drogowego kosztem zmniejszenia udziałów przez pozostałe gałęzie transportu;
- niezrównoważony system transportowy, który prowadzi do utrzymania stałej skali przewozów transportem kolejowym (relatywnie niskie przewozy w ostatnich 16 latach), przy stałym silnym rozwoju sieci drogowej oraz przewozów samochodowych w Polsce (m.in. ograniczona ilość linii kolejowych rozgraniczających transport lokalny i międzyregionalny, brak rozpoczęcia budowy większej liczby nowych linii oraz modernizacji, które nie prowadzą do zauważalnego zwiększenia przepustowości linii, czy też skrócenia czasu przejazdu).

Wzrost znaczenia drogowego transportu towarów jest wynikiem licznych przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.:

- niskie bariery wejścia,
- wysokie dysproporcje przy wahaniami cen głównych źródeł zasilania dla transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego),
- zróżnicowanie w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (płatność za korzystanie z każdego fragmentu sieci publicznej) i infrastruktury dróg publicznych (opodatkowanie jedynie wybranych odcinków), w przeliczeniu na 1 tonę transportowanych dóbr,
- rozwinięta sieć drogowa w Polsce i Czechach,
- relatywnie niski koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (niewielki udział dróg, na których obowiązują opłaty, w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce),
- wysoka elastyczność przewoźników drogowych przy zmianie wolumenu przewozu,
- znacząco wyższa w porównaniu z transportem kolejowym średnia prędkość realizowanych przewozów, a także możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door,
- ryzyko niskiego zaangażowania się przewoźników kolejowych w proces transformacji energetycznej.

Ryzyko wysokiej zależności bazy klientów od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych i działających w nich podmiotów gospodarczych oraz ich dostawców

- znaczna część z podpisanych z Klientami przez Grupę PKP CARGO umów charakteryzuje się długotrwałością oraz odnawialnością. Wynika to z zapotrzebowania Klientów na przewozy znaczących wolumenów towarów masowych, w tym m.in.: węgla, kruszyw, metali, rud oraz produktów chemicznych. Generuje to konieczność posiadania oraz przygotowania odpowiedniego poziomu zasobów (w tym zwłaszcza taboru oraz wyszkolonego personelu), co pozwala na realizację długofalowo regularnych oraz dostosowanych do popytu rynku przewozów. Wszelkie istotne korekty w zakresie zapisów umownych, a zwłaszcza w przypadku dużych zmian wolumenu przewożonych towarów czy też innych kluczowych wymagań co do sposobu obsługi, wpływają negatywnie na możliwości realizacji przewozów, a także stopień realizacji kontraktów;
- rosnące znaczenie (mierzone przez udział w rynku) spółek wyspecjalizowanych (realizujących przewozy na rzecz swoich spółek matek) oraz stopniowe pozyskiwanie przez nie przewozów spoza swojego segmentu docelowego skutecznie redukuje wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku;

- z uwagi na specyficzne ograniczenia rynku przewozów kolejowych, istnieje znaczące ryzyko wyłączenia wielu grup potencjalnych Klientów, którzy w sposób trwały mogą w przyszłości (przy wzroście skali działalności) pomijać kolej, jako gałąź transportu, co wynika z niskiej elastyczności reagowania przy ograniczonej sieci i wciąż niskich prędkościach przewozu.

Ryzyko zmian regulacji prawnych

W Spółce prowadzone są systemowe działania minimalizujące ryzyka i zagrożenia wynikające ze zmian regulacji prawnych, w tym:

- alerty prawne przez komórkę merytoryczną;
- bezpośredni monitoring zmian prawnych przez właściwe merytorycznie komórki organizacyjne Centrali Spółki;
- narzędzia monitorowania prawa (systemy informatyczne wspierające poszczególne obszary);
- udział Spółki w konsultacjach projektów aktów prawnych;
- systemowe zasady legislacji i ładu prawnego zabezpieczające przyjmowanie i wdrażanie przepisów wewnętrznych oraz ich zgodności z regulacjami prawa powszechnego.

W 2024 r. komórka właściwa do spraw obsługi prawnej wyemitowała 12 wewnętrznych alertów prawnych informujących właściwe komórki organizacyjne Centrali oraz zakłady Spółki o zmianach w przepisach powszechnie obowiązujących (18 aktów prawnych). Alerty te dotyczyły różnych obszarów działalności Spółki. Ponadto biuro właściwe do spraw obsługi prawnej brało udział w konsultacjach 70 projektów aktów prawa powszechnego.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

W okresie od 5 do 19 lutego 2024 r. Organizacje Związkowe, które wszczęły spór zbiorowy w grudniu 2023 r. przeprowadziły wśród pracowników Spółki referendum zapytaniem o gotowość podjęcia Strajku w przypadku braku porozumienia w sprawie wdrożenia z dniem 1 października 2023 r. podwyżki wynagrodzeń w wysokości 400 zł dla pracowników wynagradzanych wg ZUZP oraz proporcjonalnej podwyżki dla pracowników wynagradzanych wg wskaźnika. W trakcie trwającego referendum organizacje te zorganizowały w dniu 7 lutego 2024 r. jednorazowy, dwugodzinny strajk ostrzegawczy, zgodnie z postanowieniami Ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.

Ponadto, organizacje związkowe działające w Spółce zgłaszały w okresie sprawozdawczym Pracodawcy niezadowolenie oraz wyrażały swój niepokój w związku z wdrażanymi przez Członków Rady Nadzorczej, delegowanych od dnia 26 kwietnia 2024 roku do czasowego wykonywania czynności Członków Zarządu PKP CARGO S.A., rozwiązaniami w obszarze pracowniczym (tj. nieświadczenia pracy, wypowiedzenie PGP, ZUZP i Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP oraz wdrażanie procedury zwolnień grupowych), będącymi elementem trwających działań optymalizacyjnych.

W dniu 17 lipca 2024 roku Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” opublikowała stanowisko w sprawie sytuacji w PKP CARGO S.A., w którym powiedziała stanowczo „NIE” wobec działań ówczesnego Zarządu Spółki. Jednocześnie poinformowała, że w razie potrzeby zostaną podjęte radykalne kroki obejmujące wszystkie spółki kolejowe ze strajkiem solidarnościowym na całej sieci PKP łącznie. W związku z tym Sekcja Zawodowa NSZZ „Solidarność” Grupy PKP CARGO zdecydowała o rozpoczęciu protestów, a ich pierwszym etapem były demonstracje, które zostały przeprowadzone w dniach 25, 26 oraz 30 lipca 2024 r. przed siedzibami następujących Zakładów PKP CARGO S.A.: Południowego w Katowicach, Śląskiego w Tarnowskich Górach, Dolnośląskiego we Wrocławiu oraz Zachodniego w Poznaniu.

Należy zaznaczyć, iż z uwagi na wysoki poziom uzwiązkowienia w Spółce zawsze istniało ryzyko podejmowania akcji protestacyjnych przez związki zawodowe. Dlatego priorytetem dla Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji było i jest, a w szczególności obecnie, „Stabilna sytuacja społeczna niezagrażająca działalności statutowej”. W tym celu podejmowane były następujące kroki:

- prowadzenie rozmów ze związkami zawodowymi, z zamiarem poszukiwania najlepszych rozwiązań dla Spółki i jej pracowników,
- wypracowywanie zgodnego stanowiska Stron i osiąganie kompromisu w zakresie zgłaszanych postulatów,
- prowadzenie negocjacji w dobrej wierze, umożliwiających tym samym realizację zadań statutowych w atmosferze spokoju społecznego.

Obserwuje się, że pomimo wdrożonych w 2024 roku działań restrukturyzacyjnych, skutkujących między innymi optymalizacją w obszarze zatrudnienia (zwolnienia grupowe), skala protestów była minimalna. Aktualnie istotnym jest podejmowanie inicjatyw i rozmów z organizacjami związkowymi, reprezentującymi załogę PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, mających na celu obniżenie kosztów działalności Spółki, ukierunkowanych zarazem na zapewnienie spokoju społecznego, umożliwiającego prowadzenie efektywnej działalności biznesowej.

Ryzyko wzrostu płac

Istniejące ryzyko wzrostu płac w związku z wszczętym z dniem 1 grudnia 2023 r. sporem zbiorowym przez osiem Organizacji Związkowych będących Stroną ZUZP. Zarząd Spółki prowadził w I kwartale 2024 roku negocjacje ze związkami zawodowymi celem zapewnienia stabilnej sytuacji, umożliwiając tym samym realizację zadań statutowych w atmosferze spokoju

społecznego. Aktualnie rozmowy nie są kontynuowane, a w obecnej sytuacji finansowej Spółki brak jest środków na zaspokojenie przedstawionych żądań.

Wypowiedzenie Paktu Gwarancji Pracowniczych, który przestał obowiązywać w sierpniu 2024 roku, sprawiło, że organizacje związkowe utraciły możliwość wystąpienia w ramach zobowiązań wynikających z § 5 ust. 1 tego dokumentu, tj. w sprawie corocznego wzrostu wynagrodzeń, uzależnionego od wyniku i sytuacji finansowej Spółki.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu i pozyskania odpowiedniej kadry

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Spółce na bieżąco monitorowane. Działania podejmowane w 2024 r. w tym zakresie miały na celu zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników, posiadających wymagane kompetencje niezbędne do realizacji celów biznesowych, a w wyniku przeprowadzonych zmian reorganizacyjnych nastąpiło dostosowanie struktury zatrudnienia do bieżących oraz przyszłych potrzeb pracodawcy.

W omawianym okresie w Spółce funkcjonowały programy szkoleniowe, obejmujące zarówno szkolenia teoretyczne, jak i praktyczne. Pracownicy mogli korzystać z różnych form nauczania, takich jak e-learning, warsztaty praktyczne, szkolenia stacjonarne, szkolenia on-line, symulatory. W związku z trudną sytuacją finansową Spółki, w pierwszej kolejności realizowane były szkolenia obligatoryjne.

W 2024 roku organizowany był również program adaptacyjny, realizowany w formie stacjonarnej lub zdalnej (on line) – w zależności od potrzeb i oczekiwań różnych grup stanowisk: pracowników administracyjnych, pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych niż administracyjne oraz kadry menedżerskiej. Starannie dobrany program przygotowania zawodowego miał na celu jak najszybsze wdrożenie pracownika do organizacji, zapoznanie z obowiązkami, pomoc w przystosowaniu do środowiska pracy, co miało wpływ na efektywność wykonywanych prac i minimalizowało ryzyko fluktuacji pracowników. Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Cel ten został osiągnięty poprzez obligatoryjne szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego było nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu. Kontynuowano również cykl szkoleń rozwijających umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się w formie zdalnej (on line).

Ze względu na trudną sytuację finansową nie kontynuowano działań wspierających zatrudnianie nowych pracowników (współpraca ze szkołami, Targi pracy itp.).

W 2024 roku prowadzone były bieżące rekrutacje zgodnie ze zgłaszanymi potrzebami komórek organizacyjnych Spółki. W trakcie zatrudnienia pracownicy mieli możliwość szkolenia od podstaw, aby uzyskać przygotowanie do pracy na stanowisku maszynisty, rewidenta czy manewrowego.

Podsumowując, dotychczasowe działania Spółki służące zarządzaniu opisywanym obszarem sprawiają, że ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu zostało zminimalizowane.

Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

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

Informacja o niewykorzystanych na dzień 31 grudnia 2024 roku liniach kredytowych została przedstawiona w nocie **4.1. Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za 2024 rok.**

Ryzyko rynkowe – walutowe

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

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

Grupa narażona była w 2024 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

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

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

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Spółka dla wszystkich kredytów w EUR stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Powyższe transakcje były zawierane przez PKP CARGO. Szczegóły zostały przedstawione w nocie **6.2. Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za 2024 rok.**

Ryzyko stopy procentowej

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W 2024 r. odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów leasingu zawartych w PLN jest WIBOR 1M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach miesięcznych.

W 2024 r. odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR O/N, WIBOR 1M, WIBOR 3M i EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

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

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

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazaną do tego komórkę organizacyjną pod nadzorem Zarządu Spółki. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych, które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2024 roku Spółki stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe - głównie kredyty inwestycyjne w EUR. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

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

W związku z zidentyfikowaniem ryzyka okresowych trudności finansowych Spółki, w zakresie zapewnienia bieżącej płynności Grupa podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej. W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez PKP CARGO - dot. zobowiązań poza pracowniczych.

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

6.2.1. Konflikt zbrojny w Ukrainie

Wojna w Ukrainie i jej reperkusje są jednym z elementów wpływających na poziom przewozów towarów koleją w Polsce oraz w państwach ościennych, co przekłada się również na wyniki przewozowe i finansowe PKP CARGO. Obustronne restrykcje państw Zachodu oraz Rosji i Białorusi wpływają negatywnie na poziom wymiany międzynarodowej, co przejawia się w niższym wykorzystaniu mocy produkcyjnych. Dodatkowo skutki kryzysu energetycznego w Europie wpływają negatywnie na skalę produkcji wielu branż, które muszą konkurować z tanim importem ze wschodu.

W stosunku do okresu sprzed wojny w Ukrainie wymiana z Federacją Rosyjską i Republiką Białorusi jest mocno ograniczona, natomiast z Ukrainą zauważalnie wzrosła, choć w wyniku ograniczeń przewozów m.in. zboża (ale także i innych produktów) wymiana ta jest jednak przytłumiona. Ewentualne zakończenie konfliktu w wyniku negocjacji politycznych nie nastąpi z dnia na dzień, może też prowadzić do kolejnych zawirowań oraz niestabilności w otoczeniu gospodarczym.

We wzroście obrotów towarowych pomiędzy Polską, a Ukrainą istotna jest kwestia zaopatrzenia sił zbrojnych Ukrainy, otwarcie unijnych rynków na liczne grupy towarów, które są przedmiotem eksportu z Ukrainy, a także zaopatrzenie w dobra konieczne dla funkcjonowania gospodarki oraz życia w tym ogarniętym działaniami zbrojnymi państwie. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wykonuje przewozy licznych grup towarów, w tym m.in.: paliw, rud metali, wyrobów z metali oraz przewozy tranzytowe produktów rolnych.

Wysoce skomplikowana sytuacja w handlu międzynarodowym, oddziałuje negatywnie na globalną wymianę, a w konsekwencji na wielkość przewozów i przychodów przewoźników kolejowych w naszym regionie. Wymiana międzynarodowa jest wciąż mocno ograniczona, a dopiero zauważalne jej zwiększenie (zwłaszcza wśród państw europejskich), pozwoli na istotny przyrost przewozów sektora kolejowego, co przełoży się na poprawę wyników przewozowych i finansowych PKP CARGO.

Spółka obecnie nie dostrzega szczególnie istotnych ryzyk dla działalności operacyjnej prowadzonej przez podmiot, które byłyby skutkiem wojny w Ukrainie lub oddziaływania otoczenia makroekonomicznego. Z uwagi na wysoką zmienność sytuacji międzynarodowej niezbędny jest stały monitoring oraz regularne podejmowanie działań dostosowawczych.

6.2.2. Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Polsce w 2024 r.

Przemysł górniczy

- Duży spadek wydobycia węgla kamiennego: do 44,0 mln ton (- 4,4 mln ton, tj., -9,0% r/r).⁵⁰
- Zauważalne zmniejszenie krajowej sprzedaży węgla kamiennego: do 42,5 mln ton (o -3,6 mln ton r/r, tj. o -7,8% r/r).⁵¹
- Bardzo wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na koniec 2024 r. zapasy wynosiły blisko 5,4 mln ton (wzrost o +1,2 mln ton względem końca 2023 r., tj. o +28,7% r/r), co wynikało z niskiego popytu na surowiec w kraju oraz stopniowego ograniczania poziomu wydobycia (w przypadku realizacji pierwotnych planów produkcyjnych przez kopalnie poziom zapasów byłby znacząco wyższy).⁵²
- Wyraźne zmniejszenie importu węgla kamiennego: w 2024 r. (wstępne dane Eurostat) import surowca do kraju spadł o -52,0% r/r, do niespełna 8,2 mln ton (tj. o -8,8 mln ton). Głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec był Kazachstan (ze spadkiem wolumenu o -27,6% r/r, do niespełna 3,3 mln ton, co przełożyło się na 40,0% udziału w rynku). Drugim największym eksporterem węgla do Polski była Kolumbia (wysoki spadek wolumenu o -52,4% r/r, do blisko 2,5 mln ton i udział 30,1%). Rosja od czerwca 2022 r. (z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo) nie eksportuje węgla do naszego kraju. Dwóch głównych dostawców odpowiadało za 70,1% importu węgla do Polski (wzrost o +13,2 p.p.).⁵³

⁵⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

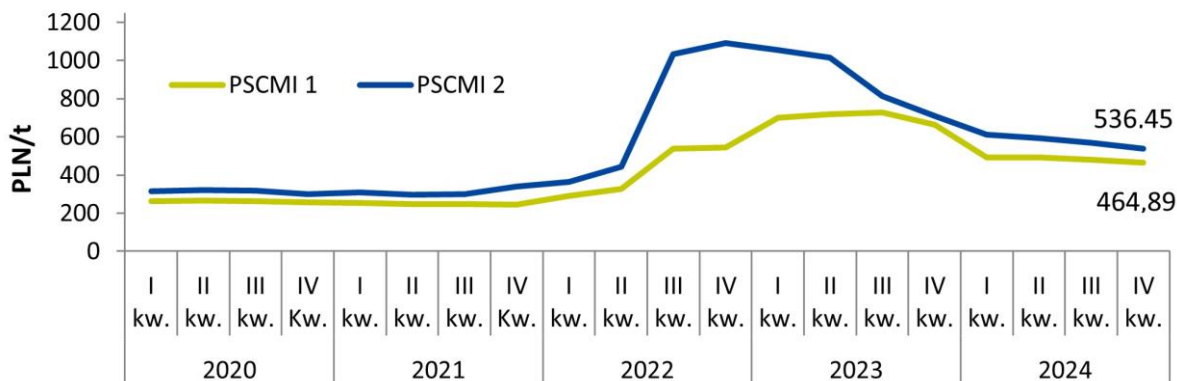
⁵¹ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

⁵² Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapasow-wegla-kamiennego-caly-okres-czasu

⁵³ Eurostat - dane za 11 miesięcy 2024 r. - European Commission / Eurostat / International Trade

- Spadek cen na polskim rynku węgla na skutek ograniczonego popytu w kraju i stabilizacji cen na świecie: w IV kwartale 2024 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 464,89 PLN/t (-29,8% r/r oraz -3,0% kw/kw), podczas gdy indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa osiągnął poziom 536,45 PLN/t (-24,3% r/r oraz -5,5% kw/kw). W 2024 r. indeks węglowy dla energetyki zawodowej PSCMI1 osiągnął średnią wartość 484,16 PLN/t (tj. obniżył się o -30,8% r/r), natomiast indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa osiągnął poziom 560,20 PLN/t (tj. nastąpiła redukcja stawek o -37,5% r/r).⁵⁴

Rysunek 31 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu.

- Stabilizacja cen węgla w portach ARA, przy rosnącym zapotrzebowaniu na rynku międzynarodowym: wysokie zapotrzebowanie na surowiec ze strony największych gospodarek azjatyckich (które stawiają na zwiększanie produkcji własnej, lecz wciąż wymagają zasilenia znacznymi ilościami importowanego surowca), a także względna stabilność cen innych surowców energetycznych pozwoliła na jedynie nieznaczne zmiany stawek w trakcie 2024 r., kiedy średnia cena z notowań surowca w portach ARA oscylowała wokół ok. 112 USD/t (pierwsze notowanie w 2024 r. to 106,15 USD/t, a ostatnie 112,65 USD/t, przy skrajnych wartościach w trakcie roku od 94 USD/t do 123 USD/t).⁵⁵ Do takiego stanu rynku przyczyniła się względna stabilizacja notowań gazu (pomimo problemów na Bliskim Wschodzie oraz Morzu Czerwonym), a także postępująca separacja od rosyjskich dostawców w Europie. Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA) przewiduje, że po rekordowym wyniku popytu na węgiel w 2024 r. na poziomie 8,8 mld ton, w kolejnych latach popyt będzie się stabilizował i wzrosty odbywać się będą w mniejszej skali, tak by w 2027 r. zapotrzebowanie osiągnęło poziom ok. 8,9 mld ton. Co będzie wynikać ze spadającego popytu m.in. w Stanach Zjednoczonych i Europie, a zostanie częściowo zrównoważone wciąż silnym wzrostem zapotrzebowania w krajach ASEAN i Indiach, a także w Chinach.⁵⁶
- Stabilizacja konsumpcji energii elektrycznej w Polsce, tj. niewielki wzrost o niespełna +0,9% r/r do poziomu 169,0 TWh.⁵⁷
- Wzrost produkcji energii elektrycznej o +2,1% r/r do 167,0 TWh. W elektrowniach zasilanych węglem kamiennym odnotowano spadek produkcji o -9,8% r/r (do 69,1 TWh), a w elektrowniach opartych na węglu brunatnym zwiększenie produkcji o +3,7% r/r (do 35,8 TWh). W tym okresie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +22,8% r/r (do 16,8 TWh), w elektrowniach innych odnawialnych wzrosła o +31,2% r/r (do 17,3 TWh), a w elektrowniach wiatrowych zanotowano przyrost o +13,1% r/r (do 24,9 TWh).⁵⁸
- Zmniejszenie znaczenia węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii elektrycznej spadł do 41,4% (-5,4 p.p. r/r).⁵⁹
- Przedłużenie funkcjonowania rynku mocy dla źródeł energii elektrycznej niespełniających norm emisji (tj. powyżej 550 kg CO₂ na MWh) w Polsce do 2028 r.: podmioty wyłaniane podczas aukcji za wynagrodzeniem pozostaną w gotowości do dostarczania mocy elektrycznej do systemu oraz są zobowiązane do realizacji faktycznych dostaw w okresie zagrożenia.⁶⁰ Równocześnie wytwórcy energii w kraju przyznają, że przy braku dofinansowania produkcji (w oparciu o rynek mocy) wytwarzanie energii elektrycznej z węgla jest trwale nieopłacalne, czego konsekwencją jest postępująca rezygnacja z bloków węglowych.⁶¹

⁵⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu – komunikaty (polski.rynekwegla.pl/krajowe-indeksy-weglowne-notowanie-z-grudnia-2024-r)

⁵⁵ WNP (wnp.pl/gornictwo/notowania/ceny_węgla/)

⁵⁶ www.iea.org/ Coal 2024 Analysis and forecast to 2027

⁵⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

⁵⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

⁵⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

⁶⁰ WNP (wnp.pl/energia/prezydent-podpisal-nowelizacje-ustawy-o-rynku-mocy,910072.html)

⁶¹ WNP (wnp.pl/energia/produkcja-pradu-z-węgla-bez-wsparcia-jest-trwale-nierentowna,910506.html)

Przemysł budowlany

- Spadek produkcji budowlano-montażowej: o -7,7% r/r (wobec wzrostu o +4,9% r/r w 2023 r.).⁶² W tym czasie nastąpił spadek w każdym z działów budownictwa, w tym dla podmiotów zajmujących się: budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-6,7% r/r), budową budynków (-7,3% r/r) oraz robotami budowlanymi specjalistycznymi (-9,8% r/r).⁶³
- Wzrost produkcji cementu w Polsce o +6,5% r/r do poziomu 17,7 mln ton, przy równoczesnym zmniejszeniu produkcji klinkieru cementowego o -1,0% r/r do 12,5 mln ton.⁶⁴ W 2024 r. import cementu z Ukrainy wyraźnie przekroczył poziom 0,5 mln ton (wobec 0,3 mln ton w 2023 r.). Stowarzyszenie Producentów Cementu szacuje możliwości importu z tego kierunku w 2025 r. nawet na ok. 1,0 mln ton, co może ograniczyć skalę wzrostu w kraju, wręcz stanowić zagrożenie dla funkcjonowania cementowni. Jednocześnie należy zauważyć, że podejmowane są inicjatywy związane z ograniczeniem importu cementu spoza Unii Europejskiej, co może zauważalnie wspomóc lokalnych producentów. Wg prognozy Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych w 2025 r. produkcja w Polsce osiągnie ok. 18 mln ton, przy zakładanym wzroście na poziomie ok. +4% r/r.⁶⁵

Przemysł hutniczy

- Wzrost produkcji stali surowej w Polsce o +9,9% r/r do poziomu 7,2 mln ton.⁶⁶
- Spadek produkcji wybranych wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji wyrobów walcowanych na gorąco o -23,1% r/r do 5,7 mln ton oraz sztab i prętów walcowanych na gorąco o -0,8% r/r do 1,0 mln ton.⁶⁷
- Wzrost produkcji m.in. następujących wyrobów stalowych: blach walcowanych na zimno o +16,9% r/r do 1,3 mln ton blach cienkich o +2,5% r/r do 1,0 mln ton oraz prętów i płaskowników o +0,4% r/r do 3,0 mln.⁶⁸
- Spadek produkcji koks w Polsce: o -4,0% r/r do poziomu 7,6 mln ton.⁶⁹

Przemysł chemiczny

- Wzrost produkcji nawozów w Polsce – w tym nawozów: azotowych (+17,8% r/r do 1,8 mln ton), potasowych (+13,2% r/r do 0,3 mln ton) oraz fosforowych (+7,8% r/r do 0,2 mln ton).⁷⁰
- Zwiększenie produkcji m.in. następujących wyrobów chemicznych: kwasu azotowego (+18,8% r/r do 2,4 mln ton), amoniaku (+16,8% r/r do 2,1 mln ton), benzyny silnikowej (+8,0% r/r do 5,5 mln ton), olejów napędowych (+5,2% r/r do 16,2 mln ton) oraz tworzyw sztucznych (+10,4% r/r do 3,1 mln ton).⁷¹
- Zmniejszenie produkcji kwasu siarkowego (-3,8% r/r do 1,2 mln ton).⁷²

Sektor automotive

- Spadek importu ropy w trakcie 11 miesięcy 2024 r. o -1,0% r/r do 23,0 mln ton (tj. o -0,2 mln ton).⁷³
- Wyhamowanie produkcji motoryzacyjnej w Polsce, przy niskim popycie na rynku europejskim - w kraju zmniejszyła się produkcja samochodów osobowych do 216,2 tys. sztuk (wobec 299,3 tys. sztuk w 2023 r., co oznacza spadek o -27,8% r/r) oraz w mniejszej skali silników samochodowych do 2 229,5 tys. sztuk (tj. o -6,0% r/r, co wynikało głównie z rekordowych wyników z 2023 r., a więc efektu wysokiej bazy). Równocześnie w tym czasie zanotowano zwiększenie ilości wyprodukowanych samochodów ciężarowych i ciągników do 332,0 tys. pojazdów (wobec 308,5 tys. w 2023 r., tj. o +7,6% r/r) oraz produkcji pojazdów do transportu publicznego – do przewozu 10 i więcej osób do 7,1 tys. sztuk (o +38,6% r/r, tj. o blisko 2,0 tys. sztuk).⁷⁴

⁶² Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczno-gospodarcza_kraju_2024.pdf ;w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób - s. 73)

⁶³ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczno-gospodarcza_kraju_2024.pdf - s. 75)

⁶⁴ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁶⁵ www.wnp.pl/budownictwo/wazna-branza-odbila-sie-od-dna-wzrosla-produkcja-a-w-2025-roku-ma-byc-jeszcze-lepiej,903502.html

⁶⁶ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁶⁷ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁶⁸ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁶⁹ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁷⁰ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁷¹ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁷² Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-grudniu-2024-roku,2,153.html)

⁷³ Główny Urząd Statystyczny - Biuletyn Statystyczny Nr 12/2024

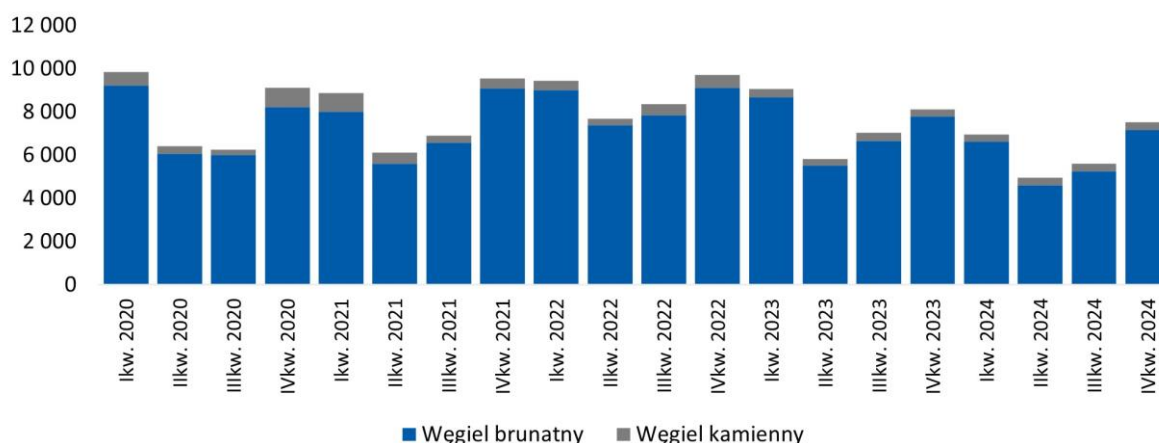
⁷⁴ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Produkcja-pojazdow-samochodowych-i-silnikow-do-pojazdow-mechanicznych-w-Polsce/GRUDZIEN-2024)

6.2.3. Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Czechach w 2024 r.

Czeski sektor węglowy

- Wydobycie węgla kamiennego w 2024 r.: wyprodukowano łącznie 1,35 mln ton węgla (-1,3% r/r), w tym 0,61 mln ton węgla koksującego (+18,1% r/r) oraz 0,74 mln ton węgla energetycznego (-13,2% r/r). W imporcie nastąpił znaczny spadek (-25,9% r/r, do 2,90 mln ton), natomiast w eksporcie zauważalne zwiększenie wywozu surowca z kraju (+72,5% r/r, do 1,27 mln ton). Kluczowy dla gospodarki Czech jest nadal węgiel brunatny (główne źródło zasilania bloków energetycznych na paliwo stałe), w okresie wyraźnego spowolnienia produkcji przemysłowej i popytu zewnętrznego jego wydobywanie zmalało o -17,4% r/r (do 23,68 mln ton).⁷⁵
- Przedłużenie wydobywania węgla w CSM - strategia OKD przewiduje produkcję do końca 2025 r., z ewentualnym przesunięciem na pierwszą połowę 2026 r. wydobywania węgla z ostatnich kopalń.⁷⁶
- Spadek wydobywania i wykorzystania węgla w Czechach jest nieunikniony i będzie szybszy niż w Polsce. W miksie energetycznym Republiki Czeskiej 40% energii elektrycznej produkowane jest w elektrowniach jądrowych, 40% z węgla (głównie brunatnego), a 20% energii produkowane jest z gazu ziemnego i źródeł odnawialnych. Wydobywanie węgla kamiennego w Czechach zakończy się prawdopodobnie w 2026 r., a wydobywanie węgla brunatnego będzie stopniowo wygasać w latach 2030-2035. Spowoduje to ogromny spadek dostaw węgla, rzędu kilkudziesięciu milionów ton węgla.
- Silny spadek produkcji koksu w 2024 r. o -27,4% r/r (kiedy wyniosła ona 1,38 mln ton). Równocześnie odnotowano wzrost importu surowca (do 0,24 mln ton, tj. o +20,1% r/r), przy minimalnym zwiększeniu eksportu (do 0,59 mln ton, tj. o +0,5% r/r).⁷⁷

Rysunek 32 Kwartalnie wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego w Czechach w latach 2020-2024 (dane w tys. ton).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <https://www.mpo.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva>

Czeski sektor hutniczy

Niska produkcja stali w Czechach w trakcie pierwszych trzech kwartałów 2024 r. dane dotyczące produkcji i handlu stałą w Czechach za 9 miesięcy 2024 r. (Ocełářská unie a.s.), obrazują wciąż trudną sytuację branży. W tym okresie wyprodukowano niespełna 1,9 mln ton stali (jest to najgorszy wynik w historii). W porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku produkcja stali surowej spadła o blisko 800 tys. ton (tj. -30%). Kluczowe dla wyników branży było zmniejszenie produkcji w Liberty Ostrava, z uwagi m.in. na wstrzymanie produkcji w trakcie 2024 r. u tego kluczowego dla rynku stalowego producenta. W powiązaniu z tymi trudnościami widoczny jest wyraźny spadek produkcji cienkich wyrobów stalowych, przy utrzymaniu wyników dla wyrobów długich (w tym szyn), a także grubych blach i grodzic. Wolumen eksportowanych produktów również stopniowo maleje w wyniku spadku produkcji. W trakcie 9 miesięcy 2024 r. eksport stali i wyrobów stalowych wyniósł 2,3 mln ton (tj. zmniejszył się o blisko -0,6 mln ton r/r). Z kolei import do Czech wzrósł nieznacznie z 4,8 mln ton do 5 mln ton (+0,2 mln ton) w tym samym okresie.⁷⁸

Z kolei widoczne zużycie stali w Czechach utrzymuje się na podobnym poziomie jak w roku 2023 (w trzecim kwartale 2024 r. nawet nieznacznie wzrosło). Powodem jest wciąż niski popyt, choć nadal wysokie ceny energii, wysoka inflacja, niepewny rozwój gospodarczy w większości krajów UE i napięta sytuacja geopolityczna również mają negatywny wpływ na całą branżę hutniczą.

⁷⁵ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (<https://www.mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/>)

⁷⁶ https://www.idnes.cz/ostrava/zpravy/okd-tezba-uhli-developer-dul-csm-karvinsko-konec.A250201_836133_ostrava-zpravy_jog

⁷⁷ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (<https://www.mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/>)

⁷⁸ Ocelarskaunie.cz/statistiky/cr/ Data o výrobě a obchodu s ocelí v ČR, <https://www.libertyostrava.cz/news/liberty-ostrava-has-started-implementation-of-its-restructuring-plan/index9ed2.html?lang=en>

Czeski sektor automotive

Wzrost sektora automotive, przy silnych wahanach produkcji: w 2024 r. w Czechach wyprodukowano łącznie 1 459,8 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (samochodów osobowych oraz ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +3,9% względem 2023 r. (przy wzroście o +11,5% r/r w I kwartale 2024 r., niewielkim spadku o -1,2% r/r w II kwartale 2024 r., ponownym wzroście o 15,4% w III kwartale 2024 r. i kolejnym spadku o -6,5% r/r w IV kwartale 2024 r.). W 2024 r. wyprodukowano blisko 1 452,9 tys. aut osobowych, co oznacza wzrost o +3,9% r/r (głównie za sprawą wysokiej dodatniej dwucyfrowej dynamiki w I i III kwartale roku). Jest to najwyższy wynik produkcyjny w historii Czech. Jednocześnie w tym samym czasie nastąpił wysoki wzrost produkcji motocykli (+20,4% r/r, do ponad 0,9 tys. sztuk), w nieco mniejszej skali samochodów ciężarowych (+6,3% r/r, do ponad 1,5 tys. sztuk) oraz dużych przyczep powyżej 3,5 t (+11,9% r/r, do ponad 2,2 tys. szt.). Zmniejszyła się natomiast produkcja autobusów (o -14,5% r/r, tj. do blisko 4,5 tys. sztuk) i małych przyczep do 3,5 t (-6,4% r/r, do 15,8 tys. szt.). Nadal istnieje dość silny popyt na wyroby sektora, znaczna część produkcji z uwagi na specyfikę czeskiej gospodarki kierowana jest na eksport. W IV kwartale 2024 r. dało się jednak zauważyć wyraźne spadki wyników produkcji Automotive co nie napawa optymizmem.⁷⁹

Czeski sektor chemiczny

Pogorszenie w drugim półroczu 2024 r. aktywności przemysłu chemicznego w Czechach (dane skorygowane kalendarzowo, ceny bieżące), po głębokich spadkach w kolejnych kwartałach w drugim półroczu 2022 r. i całym 2023 r., dwukrotnym zauważalnym wzroście produkcji o +5,3% r/r w I kwartale 2024 r. oraz o +2,0% r/r w II kwartale 2024 r., dwa ostatnie kwartały 2024 r. charakteryzowały się ponownie spadkiem wyników (odpowiednio o -4,4% r/r w III kwartale oraz minimalnie o -0,1% r/r w IV kwartale 2024 r.). Głównym problemem sektora pozostaje podwyższony względem konkurentów spoza UE poziom cen energii oraz ograniczony popyt na wyroby w regionie. Kluczowe jest ograniczenie masowego importu tanich produktów spoza Wspólnoty, które bazują na niższych kosztach produkcji poza UE (tj. wyrównanie warunków konkurencji, np. poprzez wymogi jakościowe co do produkcji lub bariery taryfowe).⁸⁰

Czeski sektor budowlany

Wzrost produkcji budowlanej w trzecim i czwartym kwartale 2024 r., po dwóch wcześniejszych kwartałach spadków (dane skorygowane sezonowo i kalendarzowo, ceny bieżące) – po spadku w I kwartale 2024 r. o -4,7% r/r oraz w II kwartale 2024 r. o -4,0% r/r, w III kwartale 2024 r. produkcja wzrosła o +1,0% r/r, a w IV kwartale 2024 r. o +4,8% r/r. Po czterech kolejnych kwartałach z ujemnym wynikiem w ujęciu r/r podmiotów zajmujących się budową budynków (spadki odpowiednio o: -1,1%, -8,3%, -5,3% oraz -1,1%), w IV kwartale 2024 r. zanotowano wzrost, który wyniósł +4,1% r/r. Wykonawcy robót inżynieryjno-budowlanych zanotowali także kolejną poprawę, tj. po spadku w II kwartale 2024 r. (-1,6% r/r), nastąpiło wyraźne odbicie w III kwartale 2024 r. (wzrost o +4,6% r/r) oraz kolejny wzrost dynamiki w IV kwartale 2024 r. do +5,8% r/r, co zapowiada utrwalenie pozytywnej tendencji na rynku.⁸¹

6.2.4. Infrastruktura kolejowa

Realizowane w 2024 roku na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej oraz planów utrzymaniowo-naprawczych, były jedną z istotnych przyczyn mających wpływ na działalność przewozową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Największe utrudnienia przewozowe związane były z kontynuacją realizowanych modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie Górnego Śląska, na odcinkach linii dojazdowych w kierunku przejścia granicznego w Zebrzydowicach oraz na odcinkach magistrali węglowej Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry, co w konsekwencji utrudniało obsługę priorytetowych przewozów. Dodatkowo utrudnienia przewozowe były związane z kontynuacją modernizacji węzłów i stacji Górnego Śląska: Czechowice Dziedzice, Bytom, Chorzów Stary, Katowice Szopienice Północne, Pszczyna, Kobiór oraz kontynuacją przebudowy węzła warszawskiego i rejonów stacji: Stargard Szczeciński, Białystok, Korsze występowaniem kolejnych ograniczeń przepustowości na części linii kolejowych nr 3, 93, 273. Szczególnie uciążliwe problemy przewozowe wystąpiły w okresie powodzi na Dolnym Śląsku w rejonie Kłodzka przy równoczesnej modernizacji linii nr 276. Znaczący wpływ na przewozy miała i będzie mieć kontynuacja modernizacji stacji granicznej Zebrzydowice oraz rozpoczęta od września 2024 r. modernizacja węzła Katowice co najmniej przez 2 lata.

W perspektywie kolejnych miesięcy przewiduje się utrzymanie poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji i robót utrzymaniowo-naprawczych na poziomie zbliżonym do obecnego z powodu realizacji dalszych etapów KPK do 2027 r.

6.2.5. 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

⁷⁹ AutoSap (<https://autosap.cz/en/data-and-statistics/manufacture-and-sale-of-vehicles/>) - dane za grudzień 2024 r.)

⁸⁰ Czeski Urząd Statystyczny / Industrial production index / Manufacture of chemicals and chemical products

⁸¹ Czeski Urząd Statystyczny / Construction production index

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.

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

Spółka nie posiada obecnie formalnie przyjętej strategii rozwoju, gdyż jej bieżące działania, jak i decyzje finansowe i operacyjne będą wynikały z opracowanego planu działania - Planu Restrukturyzacyjnego.

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania, w ocenie Zarządcy oraz Zarządu Spółki stan prac nad Planem Restrukturyzacyjnym jest na etapie zaawansowanym. Sporządzenie dokumentu uwzględniającego wszystkie wymagane art.10 Prawo Restrukturyzacyjne elementy w pierwotnie zaplanowanym terminie do 28 lutego 2025 roku nie było możliwe, dlatego też w dniu 27 lutego 2025 roku został złożony przez Zarządcę Masy Sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji Izabelę Skonieczną- Powatkę, wniosek o przedłużenie terminu na sporządzenie Planu Restrukturyzacyjnego, który został przez Sędziego Komisarza Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy przyjęty i wyznaczono termin przedłużenia do 30 czerwca 2025 roku.

Trwające szczegółowe analizy ekonomiczne i finansowe, pozwolą Zarządowi określić dokładną rolę PKP CARGO na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w Grupie Kapitałowej. Prowadzone analizy w ramach Planu Restrukturyzacyjnego, w tym nad modelem biznesowym i finansowym Spółki, pozwolą na optymalizację kosztów i efektywność operacyjną (w tym minimalizowanie ryzyk finansowych). Dodatkowo zostanie wypracowany model umożliwiający targetowanie ofert do potrzeb klientów oraz monitorowanie konkurencji, wpływając tym samym na rozwój Spółki w zgodzie z rynkowymi i regulacyjnymi wymaganiami. Strategia Spółki, która zostanie opracowana po przyjęciu Planu Restrukturyzacyjnego, oparta zostanie na wzroście udziałów w określonych segmentach rynku, co pozwoli Zarządowi zidentyfikować i skoncentrować się na marżowych segmentach, ograniczając aktywności w schyłkowych lub nie marżowych obszarach.

Strategia ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028

Transport kolejowy już teraz ogranicza ślad węglowy sektora transportu, a także zmniejsza emisję pyłów i innych zanieczyszczeń. Tym samym, podstawowa działalność operacyjna Grupy PKP CARGO - towarowe przewozy kolejowe - stanowi esencję zrównoważonego rozwoju.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom interesariuszy Grupa PKP CARGO opracowała i ogłosiła swoją pierwszą strategię ESG w grudniu 2023 r. Strategia została opracowana na okres 5 lat i kompleksowo odnosi się do obszaru ESG, adresując kwestie środowiskowe, społeczne oraz ładu korporacyjnego. Grupa PKP CARGO od początku dostrzega ryzyka i szanse oraz potrzebę aktywnych działań w dążeniu do budowania gospodarki w obiegu zamkniętym oraz postępujących zmian klimatycznych, a także potencjału kolei towarowych w ich łagodzeniu. Z uwagi na fakt, iż Spółka jest w trakcie opracowywania dokumentu – Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGO S.A. – którego publikacja jest zaplanowana do 30 czerwca 2025 r. - cel strategiczny w zakresie ESG będzie musiał zostać zaktualizowany.

7. Pozostałe informacje i zdarzenia

7.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

7.1.1 Relacje Inwestorskie

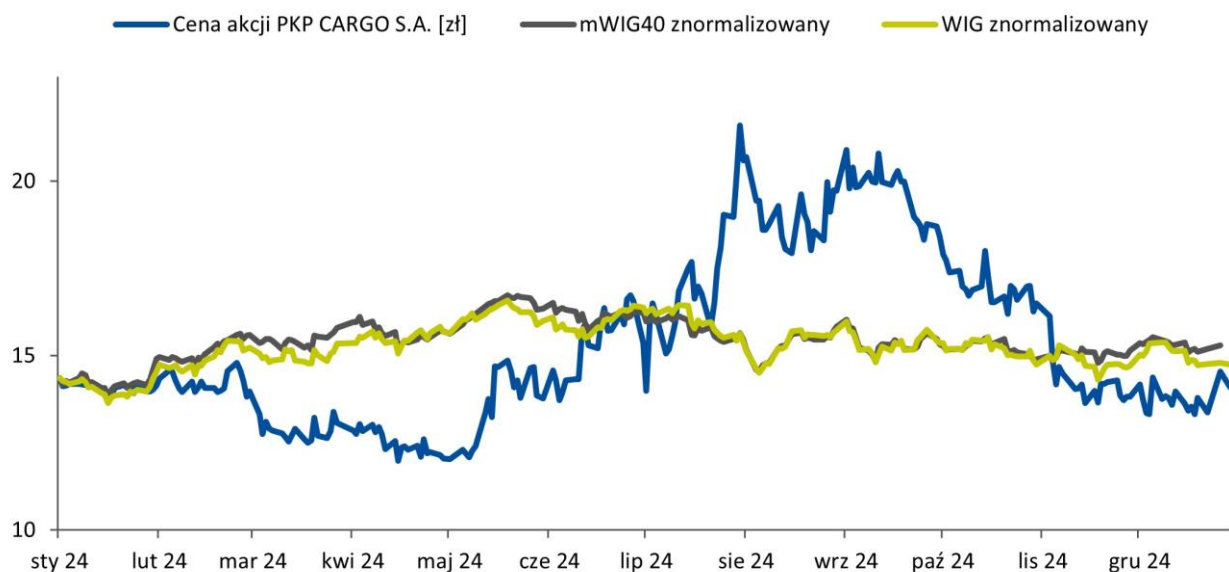
PKP CARGO S.A. jako spółka publiczna, notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. od 2013 roku, podejmuje działania komunikacyjne, których celem jest przedstawienie jak najrzetelniejszego obrazu Spółki. Nadrzędnym celem komunikacji w ramach utrzymywania relacji inwestorskich jest przedstawienie inwestorom sytuacji finansowej Spółki, jak również zapewnienie równego dostępu do informacji wszystkim uczestnikom rynku w taki sposób, aby było to dla wszystkich klarowne i transparentne.

W 2024 roku Spółka uczestniczyła w międzynarodowej konferencji zorganizowanej przez Raiffeisen Bank International – Annual Investor Conference in Zurs oraz lokalnych spotkaniach z analitykami.

Celem zapewnienia efektywnej komunikacji, Spółka opracowuje i udostępnia dodatkowe materiały, które odnaleźć można na stronie internetowej Spółki w sekcji dedykowanej relacjom inwestorskim oraz ESG. Wśród nich znaleźć można m.in., fact sheet, prezentacje inwestorskie, podstawowe dane finansowe oraz operacyjne z poszczególnych kwartałów.

W przyjętych działaniach zespołu Relacji Inwestorskich i ESG na 2025 r. Spółka będzie kontynuować aktywną komunikację z rynkiem oraz udział w wydarzeniach krajowych oraz zagranicznych. Poprzez te działania Spółka stara się utrzymać aktywną komunikację z rynkiem, a także dbać o transparentność swoich działań.

Rysunek 33 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2024 r.*



*w związku z Uchwałą Nr 864/2024 z dnia 3.07.2024 r. oraz Nr 976/2024 z dnia 29.07.2024 r. Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w sprawie szczególnego oznaczenia instrumentów finansowych spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji notowanych na Głównym Rynku GPW, ze względu na otwarcie postępowania sanacyjnego, akcje Spółki PKP CARGO zostały wykreślone z listy uczestników indeksów: mWIG40, mWIG40TR, WIG140, WIGind, WIG oraz WIG-Poland

Źródło: Opracowanie własne.

W 2024 r., pomiędzy 2 stycznia a 29 grudnia 2024 r., kurs akcji PKP CARGO spadł z 14,36 zł na 14,10 zł (-1,81%). Najniższa cena akcji została zanotowana w dniu 16 kwietnia 2024 r. (11,98 zł), a najwyższa dnia 31 lipca 2024 r. (21,60 zł). Indeks WIG wzrósł w 2024 r. o 2,7%, a indeks mWIG40 o 6,4%. Dzięki aktywnym działaniom Zarządu Spółki w drugiej połowie roku można było zauważyć znaczący wzrost kursu akcji Spółki.

Głównym akcjonariuszem w PKP CARGO pozostają Polskie Koleje Państwowe S.A. posiadające 33,01% udziałów. Działalność PKP S.A. koncentruje się na dwóch obszarach działalności: zarządzania majątkiem oraz nadzoru właścicielskiego nad spółkami z Grupy PKP. W obszarze sprawowania kontroli nad spółkami, szczególna uwaga skierowana jest na efektywny nadzór w celu zapewnienia najwyższej jakości obsługi transportowo - logistycznej pasażerów i towarów. Polskie Koleje Państwowe S.A. są spółką dominującą w Grupie PKP, która od 2022 r. funkcjonuje na zasadach holdingu. Jedynym akcjonariuszem PKP S.A. jest Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego ds. transportu. W 2023 r. spółka PKP S.A. jako samodzielny podmiot osiągnęła zysk netto około 72,3 mln zł, co stanowi spadek o -4% w stosunku do roku ubiegłego.

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

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

7.1.3 Nabycie akcji własnych

W 2024 r. PKP CARGO S.A. nie przeprowadziła skupu/sprzedaży akcji własnych.

7.1.4 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

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

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

7.1.5 Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółką na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania przedstawiał się następująco:

Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień zatwierdzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby zarządzającej	Wartość nominalna akcji
	stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania	stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania [zł]
Izabela Skonieczna-Powałka	0	0
Agnieszka Wasilewska-Semail	0	0
Paweł Miłek	10 492	524 600
Sebastian Miller	0	0
Artur Warsocki	0	0
Michał Łotoszyński	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień zatwierdzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej	Wartość nominalna akcji
	stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania	stan na dzień zatwierdzenia sprawozdania [zł]
Marcin Wojewódka	64 328*	3 216 400
Monika Starecka	10 000**	500 000
Michał Wnorowski	0	0
Marzena Piszczek	0	0
Bogusław Nadolnik	0	0
Robert Stępień	0	0
Piotr Babski	0	0

* w tym 3 300 akcji poprzez spółkę Instytut Emerytalny Sp. z o.o.

** wszystkie akcje posiadane poprzez spółkę Equinox Consulting Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne.

7.1.6 Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 27 czerwca 2024 r., Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO podjęło Uchwałę Nr 10/2024 w sprawie podziału zysku wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2023 roku sporządzonym zgodnie z MSSF UE i postanowiło przeznaczyć wypracowany zysk w całości na zasilenie kapitału zapasowego.

7.2. Informacje o transakcjach zawartych przez Spółkę lub jednostkę zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2024 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązanymi zostały przedstawione w [Nocie 7.1 Jednostkowego Sprawozdania Finansowego](#) oraz [Nocie 7.1 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego](#).

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

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

7.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W 2024 r. Grupa PKP CARGO nie prowadziła działań z dziedziny badań i rozwoju.

7.5. Kluczowe wartości niematerialne

Znak towarowy

Znak towarowy, jako wartość niematerialna, pełni kluczową rolę w modelu biznesowym Spółki PKP CARGO, szczególnie w kontekście budowania jej rozpoznawalności, reputacji oraz przewagi konkurencyjnej. Znak jest głównym elementem niematerialnym generującym wartości firmy. Wartości niematerialne Spółki takie jak wiedza, kultura organizacyjna, renowa, marki, relacje z otoczeniem, prawa własności intelektualnej są niezbędne do osiągania celów organizacji. Zarówno te prawnie chronione, jak i nieobjęte ochroną prawną (reputacja, kultura organizacyjna, struktura organizacyjna, bazy danych i klientów) przekładają się na wartość Spółki. Zarejestrowanie logotypu w UE oraz innych krajach pozwala chronić markę i jej wartości na poziomie międzynarodowym. Znak handlowy PKP CARGO wpływa na wartość Spółki, buduje rozpoznawalność i reputację Grupy PKP CARGO. Pomaga w wyróżnianiu się na rynku, tworząc spójną i łatwo rozpoznawalną tożsamość. Klienci identyfikują markę poprzez nazwę oraz znak handlowy PKP CARGO. Spółka świadomie kształtuje wizerunek organizacji i jej usług. Posiadanie silnego znaku towarowego takiego jakim jest PKP CARGO stanowi przewagę konkurencyjną. Znak buduje rozpoznawalność na rynku. Przedstawia on unikalną tożsamość marki, co wpływa na podejmowane zachowania klientów. Dzięki wspomnianej wyżej rozpoznawalności znak handlowy PKP CARGO ułatwia ekspansję na rynki zagraniczne. Znak handlowy PKP CARGO jest kluczowym elementem strategii marketingowej Spółki. Spójna identyfikacja wizualna Grupy PKP CARGO, spójne reklamy, prezentacje, udział w eventach branżowych przyczyniają się do wzmocnienia wizerunku całej Grupy. Grupa PKP CARGO posługuje się spójną identyfikacją wizualną, której najważniejsze wytyczne zawarte są w Księdze CI. Identyfikację wizualną Grupy cechuje konsekwencja i stałość. Marka jest budowana w długim okresie poprzez konsekwentne przekazywanie, tylko nieznacznie modyfikowanych przesłań i haseł. Przez lata Spółka wypracowała określone skojarzenia z marką takie jak przewoźnik narodowy, lider rynku, jakość, niezawodność, know-how, potencjał ludzki, potencjał taborowy, zasięg, komplementarność usług. Wszystkie one przyczyniają się do zwiększenia wartości marki.

Grupa PKP CARGO oferuje gamę marek pod jednym brandem – Grupy PKP CARGO obejmujących swoim zasięgiem oraz ofertą (wachlarzem usług) różnorodne potrzeby klientów. Tworzy markę parasolową obejmującą spółki zależne Grupy PKP CARGO, pozycjonując się jako operator logistyczny integrujący całościowy łańcuch usług logistycznych.

Podsumowując znak handlowy PKP CARGO ma duży wpływ na tworzenie wartości Spółki, ponieważ nie tylko chroni jej tożsamość na rynku, ale również jest elementem przewagi konkurencyjnej i lojalności klientów.

Know-how pracowników

Zasoby niematerialne pracowników związanych ze specjalistyczną wiedzą w kluczowych obszarach, obejmują m.in. znajomość zasad działania i utrzymania taboru kolejowego, znajomość norm i zasad dotyczących infrastruktury kolejowej, umiejętności związane z diagnostyką i naprawą taboru kolejowego, znajomość przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wiedzę na temat norm jakościowych i certyfikatów obowiązujących w branży kolejowej, znajomość systemów zarządzania transportem kolejowym, ciągłe doskonalenie zawodowe poprzez szkolenia i kursy, wiedzę na temat najnowszych trendów i innowacji w branży kolejowej oraz umiejętność adaptacji do nowych technologii i procedur.

Powyższe zasoby są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa, efektywności i wysokiej jakości usług w transporcie kolejowym. Są fundamentem efektywnego i konkurencyjnego modelu biznesowego Spółki. Wpływają na koszty operacyjne, jakość usług, satysfakcję klientów, zdolność do adaptacji do zmian rynkowych i technologicznych i bezpośrednio przekładają się na tworzenie wartości dla Spółki.

Licencje na świadczenie usług przewozowych

Jednolity Certyfikat Bezpieczeństwa (JCB) jest podstawowym dokumentem uprawniającym przedsiębiorstwo kolejowe do realizacji działalności przewozowej, niezbędnym do prowadzenia przewozów na sieciach kolejowych na obszarze UE. JCB potwierdza akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), w tym regulacji przyjętych w celu spełnienia konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 oraz obowiązującymi przepisami prawa krajowego. Pozyskany przez PKP CARGO S.A. Jednolity Certyfikat Bezpieczeństwa uprawnia Spółkę do prowadzenia samodzielnej działalności przewozowej, zgodnie z wnioskowanym obszarem działalności, na terytorium Polski, Niemiec, Niderlandów, Czech, Słowacji, Austrii, Litwy (tory 1435 mm) oraz stacji granicznych we Włoszech. W zakresie Węgier oraz Słowenii, przewozy są realizowane we współpracy z przewoźnikiem PKP CARGO International (Grupa Kapitałowa PKP CARGO), posiadającym stosowne ważne certyfikaty uprawniające do prowadzenia przewozów na terytorium danego państwa: Węgry - PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. (Certyfikat Bezpieczeństwa cz. B), Słowenia - PKP CARGO INTERNATIONAL SI (ex Primol-Rail) (Jednolity Certyfikat Bezpieczeństwa).

Posiadany przez PKP CARGO S.A. Jednolity Certyfikat Bezpieczeństwa jest pierwszym tego typu dokumentem pozyskanym zgodnie z nowym prawem unijnym (dyrektywą (UE) 2016/798, Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/762, Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/763), wydanym na maksymalny okres czasu (5 lat), będąc jednocześnie największym pod względem obszaru działalności certyfikatem w historii ERA (Agencji Kolejowej Unii Europejskiej – organu certyfikującego). Aktualny Jednolity Certyfikat Bezpieczeństwa ważny jest do 13 czerwca 2029 r. i jest niezbędny do świadczenia kluczowej usługi przez PKP CARGO S.A.

7.6. Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń

7.6.1 Ogólna informacja na temat przyjętego w PKP CARGO systemu wynagrodzeń

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

- Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. (ZUZP),
- Zakładowe regulaminy premiowania,
- Uchwały organów korporacyjnych PKP CARGO S.A. ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego, a także pracowników Centrali Spółki oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki.

Znacząca część pracowników Spółki – około 82% - jest wynagradzana na podstawie postanowień ZUZP, na mocy którego pracownikom tej grupy przysługują składniki wynagrodzenia, świadczenia oraz inne uprawnienia, które nie są uregulowane w przepisach powszechnie obowiązujących lub są uregulowane w sposób mniej korzystny. W skład wynagrodzenia tych pracowników wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym, a ich rodzaj i poziom jest zróżnicowany w zależności od zajmowanego stanowiska, posiadanych kompetencji oraz charakteru realizowanych zadań. Ponadto pracownikom wynagradzanym na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana według zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premiowy obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz indywidualne osiągnięcia pracowników.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 2023 r. około 18% ogółu zatrudnionych, są wynagradzani na zasadach określonych w stosownej Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A. na podstawie indywidualnego współczynnika wynagrodzenia adekwatnego do stanowiska pracy oraz przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw opublikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (GUS).

Na system wynagrodzeń składają się również inne świadczenia i gratyfikacje, w tym m.in: nagrody jubileuszowe, odprawy rentowe lub emerytalne, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego, uprawnienia do ulgowych usług transportowych, gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza, dodatkowe urlopy, przysługujące pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

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

Mając na uwadze dynamicznie zmieniające się otoczenie rynkowe podjęte zostały działania mające na celu wdrożenie rozwiązań prawno-organizacyjnych w zakresie systemu wynagrodzeń.

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

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

W pierwszej połowie 2024 r. pracownicy Spółki mieli również możliwość korzystania z dofinansowania do pakietów medycznych, przystąpienia do atrakcyjnego kosztowo grupowego ubezpieczenia oraz przystąpienia do PPK. W związku z wdrożonymi działaniami wpływającymi na optymalizację kosztów pracowniczych. Pracownicy mogą korzystać z wymienionych benefitów, ale bez dofinansowania pracodawcy.

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

7.6.2 Wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

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

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

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

Wysokość Wynagrodzenia Podstawowego, z uwzględnieniem właściwych przepisów prawa, ustala Rada Nadzorcza, po wydaniu rekomendacji przez Komitet ds. Nominacji, w wysokości od ośmiokrotności do dwunastokrotności wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego oraz w oparciu o analizę rynkowych stawek wynagrodzeń dla osób na stanowiskach członków zarządu, w tym w podmiotach o podobnym profilu działalności, zakresie i skali prowadzonej działalności, z uwzględnieniem potrzeb i możliwości Spółki oraz indywidualnych kwalifikacji i poziomu doświadczenia poszczególnych Członków Zarządu odpowiadających realizowanym przez danego Członka Zarządu zadaniom zarządczym.

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

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

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu PKP CARGO S.A., którzy pełnili funkcje w 2024 r.

Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Zarządu PKP CARGO w 2024 r. (kwoty brutto, zł)

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie	Premie	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Paweł Miłek	351 166,67	0	0	29 540,94	0	380 707,61
Marcin Wojewódka	392 000,00	0	0	2 710,11	0	394 710,11
Monika Starecka	351 166,67	0	0	770,47	0	351 937,14
Dariusz Seliga	49 600,00	0	288 000,00*	3 410,46	0	341 010,46
Maciej Jankiewicz	164 833,33	0	256 566,67*	7 099,07	0	428 499,07
Marek Olkiewicz	44 433,33	0	258 000,00*	1 136,82	0	303 570,15
Jacek Rutkowski	160 533,33	0	260 866,67*	5 326,64	0	426 726,64
Zenon Kozendra	292 580,97**	0	129 000,00***	6 181,27	0	434 827,24

* w tym nie wypłacone odszkodowanie z tytułu zakazu konkurencji, objęte masą sanacyjną

** Wynagrodzenie zawiera zasiłek chorobowy w wysokości 23 114,30 zł

***Odprawy wypłacone w 2024 r. oraz naliczone za 2024 r. z terminem wypłaty na 2025 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Rada Nadzorcza

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

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

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

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

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Rady Nadzorczej, którzy pełnili funkcję w 2024 r.

Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe Członków Rady Nadzorczej PKP CARGO w 2024 r. (kwoty brutto, zł)

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji w RN PKP CARGO S.A.	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne
Obecni Członkowie Rady Nadzorczej				
Bogusław Nadolnik	Przewodniczący Rady Nadzorczej	79 320,89	0	0
Marcin Wojewódka	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	2 435,29	0	0
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	2 435,29	0	0
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	142 210,01	0	0
Marzena Piszczek	Członek Rady Nadzorczej	14 506,86	0	0
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	79 320,89	0	0
Byli członkowie Rady Nadzorczej				
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	165 011,66	0	0
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	54 512,31	0	0
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	63 501,42	0	0
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	127 620,03	320 971,78	0
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	138 945,96	180 433,12	0
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	54 673,49	0	0
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	63 699,80	0	0
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	53 865,51	0	0
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	139 589,96	185 250,86	0
Paweł Miłek	Członek Rady Nadzorczej	2 435,29	0	0
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	114 392,68	0	0
Grzegorz Lato	Członek Rady Nadzorczej	15 722,77	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

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

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

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

Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

Kluczowym menedżerom Spółki może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, opieki medycznej.

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

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

W 2024 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

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

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

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

8. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

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

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

Spółka dokłada wszelkich starań aby przyjęte zasady ze zbioru Dobrych Praktyk 2021 były realizowane. Ostatnia aktualizacja Informacji na temat stanu stosowania przez Spółkę zasad została opublikowana 30 kwietnia 2024 r. i jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce relacje inwestorskie/dokumenty do pobrania/Zasady Dobrych Praktyk.

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

Spółka stosuje rekomendacje i zasady zawarte w zbiorze „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021” z wyłączeniem następujących zasad: 1.3.1., 1.3.2., 1.4.1., 1.5., 2.1., 2.2., 2.11.1., 2.11.5., 2.11.6., 3.10., 6.2., 6.4. W odniesieniu do pkt:

1.3. W swojej strategii biznesowej spółka uwzględni również tematykę ESG, w szczególności obejmującą:

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

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka jest na etapie przeglądu i weryfikacji strategii biznesowej, tak aby w efekcie tego procesu doszło do jej uzupełnienia o brakujące postanowienia dotyczące ESG, aby zapewnić jej pełną zgodność z obowiązującymi przepisami z obszaru zrównoważonego rozwoju.

1.3.2. sprawy społeczne i pracownicze, dotyczące m.in. podejmowanych i planowanych działań mających na celu zapewnienie równouprawnienia płci, należytych warunków pracy, poszanowania praw pracowników, dialogu ze społecznościami lokalnymi, relacji z klientami;

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka jest na etapie przeglądu i weryfikacji strategii biznesowej, tak aby w efekcie tego procesu doszło do jej uzupełnienia o brakujące postanowienia dotyczące ESG, aby zapewnić jej pełną zgodność z obowiązującymi przepisami z obszaru zrównoważonego rozwoju.

1.4. W celu zapewnienia należytej komunikacji z interesariuszami, w zakresie przyjętej strategii biznesowej spółka zamieszcza na swojej stronie internetowej informacje na temat założeń posiadanej strategii, mierzalnych celów, w tym zwłaszcza celów długoterminowych, planowanych działań oraz postępów w jej realizacji, określonych za pomocą mierników, finansowych i niefinansowych. Informacje na temat strategii w obszarze ESG powinny m.in.:

Zasada jest stosowana.

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

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka obecnie nie posiada mechanizmów oceny i audytu wpływu jej i podmiotów z Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. na kwestie związane ze zmianą klimatu i wynikających z tego ryzyk. W intencji Spółki jest opracowanie wewnętrznych procedur umożliwiających prawidłową identyfikację wpływu działalności PKP CARGO S.A. i spółek z Grupy na klimat.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

2.1. Spółka powinna posiadać politykę różnorodności wobec zarządu oraz rady nadzorczej, przyjętą odpowiednio przez radę nadzorczą lub walne zgromadzenie. Polityka różnorodności określa cele i kryteria różnorodności m.in. w takich obszarach jak płeć, kierunek wykształcenia, specjalistyczna wiedza, wiek oraz doświadczenie zawodowe, a także wskazuje termin i sposób monitorowania realizacji tych celów. W zakresie zróżnicowania pod względem płci warunkiem zapewnienia różnorodności organów spółki jest udział mniejszości w danym organie na poziomie nie niższym niż 30%.

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: W Spółce nie została przyjęta formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, w żadnych regulacjach wewnętrznych nie jest wskazany docelowy wskaźnik minimalny udziału mniejszości. Natomiast Spółka prowadzi prace zmierzające do opracowania takiej polityki.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

2.11. Poza czynnościami wynikającymi z przepisów prawa raz w roku rada nadzorcza sporządza i przedstawia zwyczajnemu walnemu zgromadzeniu do zatwierdzenia roczne sprawozdanie. Sprawozdanie, o którym mowa powyżej, zawiera co najmniej:

2.11.1. Informacje na temat składu rady i jej komitetów ze wskazaniem, którzy z członków rady spełniają kryteria niezależności określone w ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, a także którzy spośród nich nie mają rzeczywistych i istotnych powiązań z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce, jak również informacje na temat składu rady nadzorczej w kontekście jej różnorodności;

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Omawiana zasada jest przez Spółkę w większości spełniona, to znaczy Rada Nadzorcza w sprawozdaniu podaje informacje na temat składu rady i jej komitetów ze wskazaniem, którzy z członków rady spełniają kryteria niezależności określone w ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, a także którzy spośród nich nie mają rzeczywistych i istotnych powiązań z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce. W sprawozdaniu jednakże brak informacji o składzie Rady Nadzorczej w kontekście różnorodności z uwagi na fakt, że Spółka nie posiada stosownej polityki, zgodnie ze stanowiskiem Spółki do zasady 2.1.

2.11.5. Ocenę zasadności wydatków, o których mowa w zasadzie 1.5;

Zasada nie jest stosowana.

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

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

Zasada nie jest stosowana.

Wyjaśnienie: Spółka jest w trakcie opracowywania polityki różnorodności.

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

Zasada nie jest stosowana.

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

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

Zasada nie jest stosowana.

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

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

Zasada nie jest stosowana.

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

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

8.3.1. Jednolite zasady rachunkowości

W jednostce dominującej PKP CARGO 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. w restrukturyzacji oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

8.3.2. Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych w oparciu o MSSF UE, przygotowanych przez Spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze według MSSF UE uwzględniając różnice między Polskimi (oraz innymi lokalnymi w przypadku spółek zagranicznych) Standardami Rachunkowości a MSSF UE.

8.3.3. Prowadzenie ksiąg rachunkowych

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

8.3.4. Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W PKP CARGO 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 przez Zarząd Spółki, a następnie autoryzowane i podpisywane przez Zarządcę masy sanacyjnej PKP CARGO.

8.3.5. Nadzór Komitetu Audytu

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

8.3.6. Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

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

8.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2024 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	4 490 053	10,03%	4 490 053	10,03%
Pozostali akcjonariusze	25 512 670	56,96%	25 512 670	56,96%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

* Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2025, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2030, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2035, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2040, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2045, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2050, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2055, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2060 oraz Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2065

Źródło: Opracowanie własne.

W dniu 29 stycznia 2025 r. wpłynęło do Spółki zawiadomienie od Nationale-Nederlanden Powszechnie Towarzystwo Emerytalne S.A. o zwiększeniu przez fundusze zarządzane przez Towarzystwo udziału w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki o 2 %.

Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień zatwierdzenia sprawozdania

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	5 409 513	12,08%	5 409 513	12,08%
Pozostali akcjonariusze	24 593 210	54,91%	24 593 210	54,91%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

* Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2025, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2030, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2035, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2040, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2045, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2050, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2055, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2060 oraz Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2065

Źródło: Opracowanie własne.

8.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne

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

8.6. Wykonywanie prawa głosu z akcji na Walnym Zgromadzeniu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

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

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

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

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

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

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 3 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane zgodnie z zasadami opisanymi poniżej.

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

- dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
- oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia;
- dla każdego akcjonariusza oblicza się iloczyn przysługującego mu procentowego udziału, o którym mowa w pkt 1), i liczby głosów, o której mowa w pkt 2);
- liczba głosów przysługująca każdemu z akcjonariuszy wchodzącemu w skład Zgrupowania po redukcji, to liczba otrzymana w pkt 3) po jej zaokrągleniu w górę do jednego głosu;
- ograniczenie wykonywania prawa głosu dotyczy także akcjonariusza nieobecnego na Walnym Zgromadzeniu.

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

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

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

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

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

Ustawie o zasadach zarządzania mieniem państwowym (tj. Dz.U. z 2024 r., poz. 125) w Art. 13 ust. 1 pkt. 14 przewiduje, że nie mogą być zbyte akcje lub prawa z akcji należące do Skarbu Państwa.

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

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do sześciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. 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 Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. (doradcy rekrutacyjnego). Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu organizuje i przeprowadza Komitet ds. Nominacji Rady Nadzorczej. Rada Nadzorcza może powierzyć przeprowadzenie postępowania kwalifikacyjnego profesjonalnej firmie doradztwa personalnego. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet

ds. Nominacji Rady Nadzorczej, który sprawuje także bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym (w przypadku powierzenia profesjonalnej firmie doradztwa personalnego zajmującej się zawodowo rekrutacją specjalistów) na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

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

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

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

Zasady zmiany statutu Spółki wynikają z art. 430 i art. 402 § 2 Kodeksu spółek handlowych. Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej 50% głosów plus 1 głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zarejestrowania przez właściwy sąd rejestrowy. Rada Nadzorcza na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawnocznieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki. Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

W 2024 roku Walne Zgromadzenie dokonało zmian w Statucie Spółki:

- uchwałą nr 3/2024 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 18 kwietnia 2024 roku,
- uchwałą nr 47/2024, 48/2024, 50/2024, 51/2024, 52/2024, 53/2024, 55/2024 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 7 października 2024 r.

Wszystkie ww. zmiany Statutu zostały zarejestrowane przez sąd rejestrowy.

8.10. Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia

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

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

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Prezesa Zarządu. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 Kodeksu spółek handlowych. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

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

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

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

8.11.1. ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. z 2020 r. 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 214/VIII/2024 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 25 października 2025 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. zatwierdzonego Uchwałą Nr 218/VIII/2024 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 13 listopada 2024 r.;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

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

Sposób funkcjonowania Zarządu

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

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

Podział zadań:

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez Członków Zarządu, wynikające z postanowień Regulaminu Zarządu, przedstawiają się następująco:

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

- strategii biznesowej,
- obsługi prawnej,
- audytu i kontroli wewnętrznej,
- relacji inwestorskich,
- compliance,
- bezpieczeństwa i higieny pracy.

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

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

- zarządzania finansami,
- kontrolingu,
- zakupów i sprzedaży majątku.

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

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

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych i logistycznych,
- współpracy zagranicznej.

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

- logistyki i realizacji przewozów,
- utrzymania taboru,
- bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji - do zakresu działań Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- restrukturyzacji,
- strategii biznesowej w odpowiednim zakresie,
- gospodarowania nieruchomościami i administracji,
- teleinformatyki.

Członek Zarządu ds. Pracowniczych - do zakresu działań Członka Zarządu ds. Pracowniczych należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi.

Uchwałą Nr 10/2025 Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji z dnia 21 stycznia 2025 roku czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Pracowniczych został powierzony Panu Pawłowi Miłkowi – Wiceprezesowi – Członkowi Zarządu ds. Restrukturyzacji. Czasowy nadzór, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, będzie sprawowany do dnia powołania Członka Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Polityka różnorodności

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

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

Skład Zarządu

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Zarządu wg stanu na dzień przekazania sprawozdania.

Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Agnieszka Wasilewska-Semail	Prezes Zarządu	20.01.2025 r.	nadal
Paweł Miłek	Wiceprezes Zarządu	01.01.2025 r.	nadal
	Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji		
Sebastian Miller	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	01.01.2025 r.	nadal
Artur Warsocki	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.02.2025 r.	nadal
Michał Łotoszyński	Członek Zarządu ds. Finansowych	17.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie 2024 roku do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Zarządzie Spółki:

W dniu 1 lutego 2024 r. Rada Nadzorcza zawiesiła w czynnościach Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligę oraz Członka Zarządu ds. Operacyjnych Pana Marka Olkiewicza. W tej samej dacie Rada Nadzorcza powierzyła wykonywanie obowiązków Prezesa Zarządu Spółki Panu Maciejowi Jankiewiczowi Członkowi Zarządu ds. Finansowych.

W dniu 2 lutego 2024 r. Zarząd PKP CARGO S.A. powierzył Panu Maciejowi Jankiewiczowi od dnia 1 lutego 2024 r. nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.

W dniu 22 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza odwołała Pana Jacka Rutkowskiego Członka Zarządu ds. Handlowych ze składu Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 24 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza odwołała ze składu Zarządu Spółki:

- Prezesa Zarządu Pana Dariusza Seligę,
- Pana Marka Olkiewicza Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz

Z upływem dnia 25 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza odwołała Pana Macieja Jankiewicza Członka Zarządu ds. Finansowych i z powierzenia mu obowiązków Prezesa Zarządu.

W dniu 24 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę, zgodnie z którą postanowiła delegować od dnia 26 kwietnia 2024 r. do dnia 25 lipca 2024 r.:

- Pana Marcina Wojewódkę do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu,
- Panią Monikę Starecką do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła jej pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych,
- Pana Pawła Miłka do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych.

W dniu 15 lipca 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła ponownie delegować Członków Rady Nadzorczej do czasowego, tj. od dnia 26 lipca 2024 r. do dnia 25 października 2024 r. Następnie w dniu 15 października 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwały, zgodnie z którymi postanowiła ponownie delegować Członków Rady Nadzorczej do czasowego, tj. od dnia 26 października 2024 r. do dnia 25 stycznia 2025 r. wykonywania czynności.

W dniu 25 lipca 2024 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy wyznaczył Panią Izabelę Skonieczną- Powatkę na zarządcę masy sanacyjnej.

W dniu 2 września 2024 r. Rada Nadzorcza na wniosek części funkcjonujących w Spółce Związków Zawodowych odwołała ze składu Zarządu Spółki Pana Zenona Kozendrę Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników.

W dniu 7 listopada 2024 r. Sędzia-komisarz w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy ustanowił Radę Wierzycieli w składzie: Bank Gospodarstwa Krajowego, Bank Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A., Skinest Rail Polska Sp. z o.o., PETROJET Sp. z o.o., NEWAG S.A. oraz zastępców członków: MOTO FLOTA Sp. z o.o., PGE Energetyka Kolejowa S.A.

W dniu 13 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła powierzyć Panu Pawłowi Miłkowi dodatkowo pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji.

W dniu 20 grudnia 2024 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła:

- powołać do składu Zarządu Panią Agnieszkę Wasilewską-Semail powierzając jej funkcję Prezesa Zarządu ze skutkiem od dnia 1 lutego 2025 r.
- powołać do składu Zarządu Pana Artura Warsockiego powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Handlowych ze skutkiem od dnia 1 lutego 2025 r.
- powołać do składu Zarządu Pana Sebastiana Millera powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r.
- powołać do składu Zarządu Pana Pawła Miłka powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r., jednocześnie powierzyła pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu Panu Pawłowi Miłkowi w okresie od 1 stycznia do 31 stycznia 2025 r.
- zakończyć z dniem 31 grudnia 2024 r. delegację Pana Marcina Wojewódki do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu.

W dniu 13 stycznia 2025 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła:

- zmienić termin powołania Pani Agnieszki Wasilewskiej-Semail na stanowisko Prezesa Zarządu na dzień 20 stycznia 2025 r.
- skrócić czas powierzenia pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Spółki Panu Pawłowi Miłkowi do dnia 19 stycznia 2025 r., jednocześnie powierzyć pełnienie funkcji Wiceprezesa Zarządu Panu Pawłowi Miłkowi – Członkowi Zarządu ds. Restrukturyzacji.

W dniu 14 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła powołać do składu Zarządu Pana Michała Łotoszyńskiego i powierzyć mu pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych ze skutkiem od dnia 17 lutego 2025 r.

AGNIESZKA WASILEWSKA-SEMAIL

PREZES ZARZĄDU



Pani Agnieszka Wasilewska-Semail Absolwentka Master of Laws (LL.M), Katolickiego Uniwersytetu Leuven (Belgia) oraz Wydziału Prawa i Administracji na Uniwersytecie Warszawskim. Przez ponad 18 lat związana była z sektorem bankowym. Karierę zawodową rozpoczęła w Belgii w Bank Brussels Lambert (obecnie ING Bank Belgium) w 1996 jako Area Manager (Departament International Banking) a następnie jako Zarządzający komórką European Business Desk. Od 2021 roku pełni funkcję Członka Zarządu spółek w Grupie Eneris (Eneris Re-Energia, Eneris Siemiatycze, Eneris Ruda Śląska, Eneris Ekopark). W latach 2014-2020 pełniła funkcję Prezes, Wiceprezes Rafako S.A. (obecnie

Rafako S.A. w restrukturyzacji). W latach 2007-2014 sprawowała funkcję Dyrektora Zarządzającego kolejno: Pionu Bankowości Transakcyjnej, Pionu Sprzedaży Korporacyjnej, Pionu Klientów Strategicznych w PKO Bank Polski S.A. Od 2006-2007 r. pełniła funkcję Dyrektora Wykonawczego w Banku Handlowym w Warszawie S.A. (Citigroup). W latach 2005-2006 piastowała stanowisko Dyrektora Departamentu w ING Bank Śląski a od 2002 r. do 2005 r. jako Dyrektor kolejno Departamentu, Pionu w Kredyt Bank S.A. (obecnie Santander Bank Polska S.A.). Swoje wieloletnie doświadczenie zdobywała również jako Członek Rad Nadzorczych (w Grupach Rafako i PKO Bank Polski); Członek Zarządu Izby Gospodarczej Energetyki i Ochrony Środowiska; Członek Rady Nadzorczej KIR S.A. oraz jako Członek Komitetu kredytowego banku, Komitetu inwestycyjnego, Komitetu ryzyka operacyjnego, Komitetu zarządzania aktywami i pasywami. Posługuje się biegle znajomością języka: angielskiego, francuskiego, niderlandzkiego.

PAWEŁ MIŁEK

WICEPREZES ZARZĄDU,

CZŁONEK ZARZĄDU DS. RESTRUKTURYZACJI



Pan Paweł Miłek Absolwent prawa na Uniwersytecie Wrocławskim, ukończył aplikację sędziowską w 1997 r., a aplikację radcowską w 1999 r. Od 1997 r. do dziś sprawuje funkcję syndyka w postępowaniach upadłościowych, nadzorcy oraz zarządcy w postępowaniach restrukturyzacyjnych. W dniu 9 lutego 2022 r. uzyskał tytuł zawodowy Kwalifikowanego Doradcy Restrukturyzacyjnego. Od stycznia 2000 r. do dziś radca prawny. Sprawował funkcję wiceprzewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych we Wrocławiu. W latach 2021 – 2023 Prezes Dolnośląskiego Stowarzyszenia Syndyków.

SEBASTIAN MILLER
CZŁONEK ZARZĄDU DS. OPERACYJNYCH


Pan Sebastian Miller jest absolwentem Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej na kierunku Mechanika i Budowa Maszyn, uzyskał dyplom Master of Business Administration Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów. Posiada długoletnie doświadczenie jako menedżer w branży kolejowej, a wcześniej w przemyśle. Od 2001 r. przez kilkanaście lat prowadził kontrakty i zarządzał projektami w Polimex-Mostostal S.A. (wcześniej ZREW S.A.), ERBUD oraz MONCOBRA. W latach 2019-2024 pracował na stanowisku Dyrektora Pionu Technicznego, zarządzał działalnością serwisowo-techniczną w spółce Szybka Kolej Miejska w Warszawie. W 2024 został

wybrany na stanowisko Doradcy Prezesa Zarządu, który odpowiadał za nadzór i reorganizację obszaru operacyjnego w Spółce.

ARTUR WARSOCKI
CZŁONEK ZARZĄDU DS. HANDLOWYCH


Pan Artur Warsocki Absolwent Wydziału Handlu Zagranicznego na Uniwersytecie Gdańskim. W roku 2007 uzyskał tytuł Executive MBA w Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menadżerów oraz jednej z wiodących międzynarodowych uczelni biznesowych RSM Erasmus University. Swoją karierę zawodową zaczynał w Rafinerii Gdańskiej S.A. w roku 1998. Od roku 2003 kontynuował swoją pracę w Grupie Kapitałowej LOTOS S.A., gdzie zajmował kolejne stanowiska menadżerskie. W latach 2008-2012 jako Dyrektor ds. Zarządzania Sprzedażą był odpowiedzialny za sprzedaż hurtową paliw rafinerii. W latach 2012 - 2014 był odpowiedzialny za rozwój biznesu paliw lotniczych, wynikiem

czego był początek sprzedaży paliw lotniczych LOTOS na wszystkich kluczowych lotniskach w Polsce. Jako Prezes spółki LOTOS Tank był odpowiedzialnym za restrukturyzację i przekształcenie tej spółki w joint venture z międzynarodowym koncernem Air BP. W nowopowstałej spółce LOTOS-Air BP został Prezesem Zarządu. Od roku 2015 ciągle jest związany z branżą logistyczną. W latach 2015 -2017 będąc Dyrektorem ds. Handlu Grupy Kapitałowej CTL Logistics oraz Członkiem Zarządu CTL Logistics GmbH rozwijał obszar sprzedaży w zakresie przewozów kolejowych na rynku polskim i niemieckim. Od roku 2017 jest związany z branżą logistyczną i spedycyjną w portach morskich w Polsce.

MICHAŁ ŁOTOSZYŃSKI
CZŁONEK ZARZĄDU DS. FINANSOWYCH


Pan Michał Łotoszyński jest Absolwentem Wydziału Zarządzania i Marketingu Uniwersytetu Łódzkiego. Ukończył i zdał egzamin MBA (Master of Business Administration) w Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów oraz na Rotterdam School of Management, Erasmus University. Posiada certyfikaty PRINCE II, Zarządzanie Projektowe oraz CRM, Management 2004 - Harvard Business School Publishing, Canadian International Management Institute oraz ukończył kurs dla kandydatów na członków rad nadzorczych i zarządów spółek Skarbu Państwa. Posiada 25-letnie doświadczenie w finansach i zarządzaniu, w tym w szczególności w zarządzaniu finansami, budowie

nowych produktów a także tworzeniu strategii firm, realizacji projektów IT oraz restrukturyzacji, naprawie i przejęciach podmiotów gospodarczych. Zawodowo był związany m.in. z sektorem bankowym. Pracował w PKO Banku Polskim, Towarzystwie Emerytalnym PKO S.A. oraz BOŚ Investment Mgt. W Towarzystwie Emerytalnym współtworzył system IT do wyceny aktywów wg modelu Embedded Value oraz amortyzacji kosztów akwizycji w czasie. Zarządzał firmą wynajmu samochodów osobowych i dostawczych - 99RENT Sp. z o.o., gdzie oprócz rozwoju zbudowany został system do zarządzania wynajmami krótko i średnioterminowymi. Następnie po przejęciu franczyzy Enterprise/National/Alamo odbudowywał pozycję firmy na polskim rynku. Pełnił funkcje Członka Zarządu ds. finansowych w PZU Tower (zarządzanie nieruchomościami grupy PZU), Arcus S.A. oraz Arcus Systemy Informatyczne. W czasie pracy dla Ciech S.A. był odpowiedzialny za restrukturyzację, budowę strategii grupy, projekt IPO oraz przejęcia firm z obszaru EU branży chemicznej. Pełnił funkcje w radach nadzorczych podmiotów gospodarczych: Zakład Urządzeń Przemysłowych Nysa S.A., Pedmo Tychy S.A., Polcomerce KFT, Biowet Drawel S.A., Przedsiębiorstwo Budownictwa Ogólnego S.A. we Wrocławiu, Radpol S.A. Człuchów oraz Arcus S.A.

8.11.2. RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 7 do 9 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

Kompetencje Rady Nadzorczej

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

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

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

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

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

Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania jednego swojego przedstawiciela do Rady Nadzorczej zgodnie z Regulaminem powoływania przedstawiciela pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu jego odwoływania przyjętym przez Radę Nadzorczą Uchwałą Nr 245/VIII/2024 w dniu 20 grudnia 2024 r., a następnie Uchwałą Nr 276/VIII/2025 w dniu 14 lutego 2025 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

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności w rozumieniu Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, zasad Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2021, będących załącznikiem do Uchwały Nr 13/1834/2021 Rady Giełdy z dnia 29 marca 2021 r. oraz § 21 Statutu Spółki.

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej wg stanu na dzień zatwierdzenia sprawozdania.

Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	31.01.2025 r.
Bogusław Nadolnik	Członek Rady Nadzorczej	13.05.2024 r.	nadal
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	06.02.2025 r.	
Marcin Wojewódka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	13.01.2025 r.	
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Rady Nadzorczej	21.11.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	13.05.2024 r.	nadal
Piotr Babski	Członek Rady Nadzorczej	03.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie 2024 roku do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Radzie Nadzorczej:

Akcjonariusz Spółki – PKP S.A. - działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki:

- odwołał z dniem 19 kwietnia 2024 r. ze składu Rady Nadzorczej Pana Andrzeja Grzegorza Leszczyńskiego, Pana Jarosława Piotra Stawiarskiego oraz Pana Marka Roberta Ryszkę, jednocześnie powołując w skład Rady Pana Pawła Miłka, Panią Monikę Starecką oraz Pana Marcina Wojewódkę,
- odwołał z dniem 14 maja 2024 r. ze składu Rady Nadzorczej Pana Pawła Tomasza Sosnowskiego oraz Pana Grzegorza Dostatniego, jednocześnie powołując w skład Rady Pana Bogusława Edmunda Nadolnika oraz Pana Roberta Wojciecha Stępnia.

W dniu 7 października 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki odwołało ze składu Rady Nadzorczej Panią Izabelę Wojtyczkę, jednocześnie powołując do składu Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Lato.

W dniu 7 listopada 2024 r. Pan Grzegorz Lato Członek Rady Nadzorczej złożył rezygnację z dniem 21 listopada 2024 r.

W dniu 21 listopada 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Henryka Grymla, Pana Tomasza Pietrka oraz Pana Jarosława Ślepaczuka, jednocześnie powołując do składu Rady Nadzorczej Panią Marzenę Piszczek.

W dniu 13 stycznia 2025 r. Rada Nadzorcza powierzyła pełnienie funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej Panu Marcinowi Wojewódce – Członkowi Rady Nadzorczej Spółki.

W dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.

W dniu 31 stycznia PKP S.A. działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki powołał z dniem 3 lutego 2025 roku Pana Piotra Tomasza Babskiego do składu Rady Nadzorczej VIII kadencji.

W dniu 6 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza powierzyła pełnienie funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Panu Bogusławowi Edmundowi Nadolnikowi – Członkowi Rady Nadzorczej Spółki.

Bogusław Nadolnik – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Bogusław Nadolnik magister ekonomii w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie (Zarządzanie i Marketing) oraz Instytutu Organizacji i Zarządzania w Przemysle „ORGMAZ” (Audyt wewnętrzny i kontrola). Stypendysta I programu ECESP Fundowanego przez Kongres Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, realizowanego przez Georgetown University Washington D.C. USA. Absolwent Zarządzania Małym Biznesem w Kings River Community College – Reedley, Kalifornia. Uczestnik wielu kursów i szkoleń krajowych i zagranicznych. Doświadczenie zawodowe: Obejmował różne stanowiska kierownicze w administracji publicznej poparte nie tylko tworzeniem zasad gospodarowania mieniem Skarbu Państwa, ładu korporacyjnego obowiązujących w spółkach Skarbu Państwa ale również pracą w radach nadzorczych oraz współpracą z Jednostkami Samorządu Terytorialnego. W latach 1993 -1994 pracował w Spółdzielni Ogrodniczo Pszczelarskiej w Tarnowie zajmując się marketingiem, następnie do 1996 r. był specjalistą i pełniącym obowiązki Dyrektora Gabinetu w Ministerstwie Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej. W roku 1996 w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych pełnił funkcję wicedyrektora Departamentu Administracyjno-Budżetowego. W latach 1996–2004 wicedyrektor w Departamencie finansowo-budżetowym w Ministerstwie Skarbu Państwa. Do 2006 roku kierował w tym ministerstwie Biurem ds. Pomocy Publicznej. W latach 2007–2008 sprawował funkcję Sekretarza powiatu legionowskiego. W 2008 r. pełnił funkcję Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, odpowiedzialnego za nadzór nad ARiMR, a następnie objął stanowisko Zastępcy Prezesa Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. W 2013 r. objął stanowisko Radcy w Ministerstwie Skarbu Państwa oraz Dyrektora Departamentu Działań Poprzywatykacyjnych. W latach 2016 – 2018 w Fundacji FAPA Polska Izba Bankowości pracował jako Dyrektor Zespołu Rozwoju Bankowości Spółdzielczej. Od 2019 do 2024 r. w Zarządzie Mienia Miasta Stołecznego Warszawy pełnił funkcję Dyrektora ds. Inwestycji. Od kwietnia 2024 r. pracuje w Ministerstwie Infrastruktury na stanowisku Zastępcy Dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego. Doświadczenie w zakresie nadzoru właścicielskiego zdobywał w pracy w radach nadzorczych takich spółek jak: Polimex-Cekop sp. z o.o. – Warszawa, Bank Gospodarki Żywnościowej S.A.- Warszawa, Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. – Warszawa, Uzdrowisko Krynica Żegiestów S.A. – Krynica, Rolno Spożywczy Rynek Hurtowy S.A. – Radom, Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.- Warszawa, ENERGA S.A.- Gdańsk, Krajowa Spółka Cukrowa S.A. – w Toruniu, w których reprezentował Ministra Właściwego do spraw Skarbu Państwa.

Marcin Wojewódka – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Marcin Wojewódka radca prawny, doktor nauk ekonomicznych, założyciel i współnik zarządzający w Kancelarii Prawa Pracy „Wojewódka i Wspólnicy” www.wojewodka.pl Prezes zarządu Instytutu Emerytalnego www.instytutemerytalny.pl Wykładowca akademicki. W latach 2016-2017 Członek Zarządu Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Członek Rady Nadzorczej PZU Życie S.A. Absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz Studiów Podyplomowych Psychologia Zarządzania Personalem. Posiada ponad 25-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie prawa pracy i świadczeń pracowniczych. Doradza pracodawcom w procesach restrukturyzacyjnych oraz w zakresie prawa pracy oraz świadczeń pracowniczych. Autor licznych publikacji dotyczących problematyki prawa pracy, ubezpieczeń społecznych oraz systemu

emerytalnego. Wielokrotnie wyróżniany w międzynarodowych rankingach prawniczych – The Chambers oraz Legal 500 w kategorii Prawo Pracy w Polsce.

Monika Starecka – Członek Rady Nadzorczej

Od 18 kwietnia 2024 r. objęła stanowisko Dyrektora Pionu Finansowego w PKP S.A. Od roku 2019 r. do kwietnia 2024 r. była Dyrektorem Pionu Finansów w Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, sprawując nadzór nad obszarem księgowości, kontrolingu oraz pozyskiwania i rozliczania funduszy unijnych. Uczestniczyła w działaniach mających na celu poprawę efektywności działania spółki oraz jej rozwój. 30 stycznia 2024 r. powołana do Rady Nadzorczej spółki ENEA S.A., od dnia 02 lutego 2024 r. oddelegowana jako członek Rady Nadzorczej do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu ENEA S.A., a od 01 marca 2024 r. do dnia 30 kwietnia 2024 r. oddelegowana do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu ds. Korporacyjnych spółki ENEA S.A. Od 2019 r. prowadzi firmę doradczą Equinox Consulting zajmującą się doradztwem finansowym i operacyjnym, prowadzeniem szkoleń z zakresu umiejętności miękkich oraz sesji coachingowych i mentoringowych dla przedsiębiorców oraz członków organów zarządzających spółek. W latach 2014-2018 pełniła funkcję członka Zarządu i Dyrektora ds. Operacyjnych EY Polska (dawniej Ernst & Young). Była odpowiedzialna za wszystkie obszary wsparcia biznesu, czyli za finanse, marketing, zarządzanie zasobami ludzkimi, IT, aspekty prawne, zakupy, zarządzanie majątkiem oraz administrację. Uczestniczyła również w projektach mających na celu podniesienie efektywności działania, pobudzenie inkluzji, wsparcie rozwoju kobiet, zwiększenie satysfakcji pracowników oraz poprawę jakości obsługi klienta wewnętrznego. W latach 2010-2014 pełniła funkcję członka Zarządu, Dyrektora Finansowego Grupy SMYK. Sprawowała nadzór nad 15 spółkami położonymi na terenie 10 krajów. Była odpowiedzialna za obszar finansów, kwestie prawne oraz kontrolę wewnętrzną we wszystkich podmiotach SMYK położonych na terenie m.in. Polski, Niemiec, Rosji, Turcji, Ukrainy, Rumunii, Czech, Szwajcarii itd. Uczestniczyła w projektach akwizycyjnych na terenie Europy. W latach 2008-2010 pracowała jako Dyrektor Finansowy Telepizza Poland. Była odpowiedzialna za obszar finansów, zarządzania zasobami ludzkimi, IT, inwestycje oraz BHP w restauracjach własnych i franczyzowych oraz fabrykach Telepizza. W latach 2002-2008 pracowała jako Dyrektor Departamentu Finansowego Vattenfall Heat Poland (dawniej Elektrociepłowni Warszawskie). Była ponadto członkiem zespołu projektowego zajmującego się restrukturyzacją obszarów: zakupów, sprzedaży, planowania strategicznego, zarządzania majątkiem nieprodukcyjnym, finansów, zarządzania gotówką. W latach 2001-2002 pełniła funkcję Dyrektora Finansowego w RTC Poland – niszowej agencji reklamowej. W latach 1996-2000 pracowała jako Doświadczony Konsultant – Kierownik Projektów w Arthur Andersen w działach Audytu oraz Doradztwa Gospodarczego. Większość jej klientów stanowiły firmy z sektora energetycznego i paliwowego. Od 2003 r. jest biegłym rewidentem. Posiada certyfikat Międzynarodowego Coacha organizacji ICC (International Coaching Community). Ukończyła studia magisterskie na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, studia podyplomowe z zakresu Zarządzania Zasobami Ludzkimi na Uniwersytecie Jagiellońskim oraz Advanced Leadership and Management Programme na Uniwersytecie Oxford

Michał Wnorowski – Członek Rady Nadzorczej – niezależny

Pan Michał Wnorowski jest ekspertem w dziedzinie corporate governance. Członek Stowarzyszenia Niezależnych Członków Rad Nadzorczych. Obecnie niezależny członek rad nadzorczych oraz członek komitetów audytu spółek giełdowych: Polski Holding Nieruchomości, Medicalgorithmics, PolTreg, EMC Instytut Medyczny., Wcześniej zasiadał m.in. w radach nadzorczych oraz komitetach audytu spółek: Alumetal, Polwax, Tower Investments, Arteria, Voxel, Develia, Robyg, Enter Air, EMC Instytut Medyczny, Braster, Travelplanet.pl, Elektrobudowa, Armatura Kraków, ARM Property. Z rynkiem finansowym związany od 1995 r. W latach 2012-2016 Dyrektor Inwestycyjny Zarządzający Portfelem Akcji Długoterminowych Grupy PZU, gdzie odpowiadał za największe projekty inwestycyjne w obszarze equity oraz koordynację inwestycji w tę klasę aktywów w całej Grupie PZU. Wcześniej wieloletni Dyrektor Zespołu Analiz i Nadzoru Właścicielskiego w Grupie PZU odpowiedzialny m.in. za analizę i selekcję spółek do portfeli inwestycyjnych, a następnie nadzór nad spółkami portfelowymi. Posiada doświadczenie w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, analizy rynkowej, analizy przedsiębiorstw i wyceny ich wartości, zarządzania portfelem papierów wartościowych oraz nadzoru nad procesami fuzji i przejęć. Jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Akademii Ekonomicznej w Krakowie.

Marzena Piszczek – Członek Rady Nadzorczej – niezależny

Pani Marzena Piszczek doktor nauk ekonomicznych, pracuje na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie w Katedrze Finansów Publicznych. Specjalizuje się w obszarach: ład korporacyjny, finanse przedsiębiorstw, finanse publiczne. Główne projekty: wdrażanie nowoczesnych metod budżetowania; konsolidacja i restrukturyzacja polskiego sektora chemicznego, sektora bankowego; wdrażanie standardów ekonomiki dla sektora jądrowego w Polsce, nadzór nad kilkudziesięcioma spółkami jako Dyrektor Delegatury Ministra Skarbu Państwa. Pełniła szereg funkcji: prezesa, wiceprezesa zarządu; przewodniczącej rad nadzorczych znaczących spółek publicznych w Polsce jak PZU S.A., PKO BP S.A., Grupa Azoty S.A. Współpracowała z ICMA, USAID, Open Society Institute. Pracowała jako ekspert dla Kancelarii Prezesa Rady Ministrów RP oraz dla Kancelarii Senatu RP.

Robert Stępień – Członek Rady Nadzorczej

Pan Robert Stępień absolwent Wydziału Historycznego Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wydziału Nauk Politycznych Akademii Humanistycznej im. Aleksandra Gieysztora. Ukończył studia menedżerskie na Uniwersytecie Gdańskim i otrzymał

tytuł MBA. Karierę zawodową rozpoczął jako radca w Urzędzie Rady Ministrów. Główny specjalista do spraw współpracy z mediami w Österreich Werbung – Austriackim Ośrodku Informacji Turystycznej, Prezes Zarządu Fundacji Rozwoju Warszawy, Zastępca Prezesa Zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie, członek Zarządu, a następnie Prezes MPR „Sarmatia” Sp. z o.o. Od wielu lat członek rad nadzorczych m.in.: Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie oraz Mazowieckiego Szpitala Bródnowskiego. Z koleją związany od 2012 roku, obejmując stanowisko Dyrektora Biura Handlowego Kolei Mazowieckich. Od czerwca 2017 r. Prezes Kolei Mazowieckich.

Piotr Babski – Członek Rady Nadzorczej

Pan Piotr Babski magister prawa od ponad 10 lat wykonujący aktywnie zawód radcy prawnego. Od stycznia 2019 roku do chwili obecnej w gronie partnerów zarządzających jednej z największych kancelarii prawnych województwa łódzkiego według corocznego Rankingu Kancelarii Dziennika Rzeczpospolita. Praktykę zawodową prowadzi w szczególności w zakresie prawa gospodarczego i handlowego, a także obsługi prawnej transakcji fuzji i przejęć przedsiębiorstw. Piotr Babski pełnił lub w dalszym ciągu pełni funkcje Przewodniczącego, Wiceprzewodniczącego oraz Członka rad nadzorczych kilku spółek z sektora prywatnego i publicznego. Piotr Babski pełni także funkcję członka Komisji ds. Wizerunku Zawodu i Informacji Rady Okręgowej Izby Radców Prawnych w Łodzi.

8.11.3. KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

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

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Komitetu	30.01.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie 2024 roku oraz do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie Audytu Rady Nadzorczej:

- w dniu 15 października 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Łato;
- w dniu 7 listopada 2024 r. Pan Grzegorz Łato Członek Rady nadzorczej złożył rezygnację z dniem 21 listopada 2024 r.;
- w dniu 21 listopada 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Jarosława Ślepaczuka;
- w dniu 27 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Panią Marzenę Piszczek i Pana Władysława Szczepkowskiego;
- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.;
- w dniu 30 stycznia 2025 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Panią Monikę Starecką.

W 2024 roku Komitet Audytu odbył 14 posiedzeń oraz 2 głosowania przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2024 roku Komitet Audytu podjął 18 uchwał.

Członkowie Komitetu Audytu w osobach: Michał Wnorowski i Marzena Piszczek spełniają ustawowe kryteria niezależności.

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

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

- Michał Wnorowski: absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Akademii Ekonomicznej w Krakowie; ponad 20-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, analizy rynkowej i finansowej, analizy przedsiębiorstw i wyceny ich wartości oraz zarządzania portfelami inwestycyjnymi w dużych instytucjach finansowych;
- Marzena Piszczek: doktor nauk ekonomicznych na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie; posiada doświadczenie w obszarach: ład korporacyjny, finanse przedsiębiorstw, finanse publiczne, wdrażanie nowoczesnych metod budżetowania.

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

- Michał Wnorowski: nabyta wiedza i umiejętności ze względu na pełnienie funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. od 29 czerwca 2022 r.
- Monika Starecka: doświadczenie nabyte w przedsiębiorstwach sektora kolejowego.

Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1035 z późn. Zm.) Komitet Audytu Rady Nadzorczej, Uchwałą Nr 4/2025 z dnia 24 marca 2025 r. ustanowił Politykę i Procedurę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Politykę świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską.

Polityka wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. Komitet Audytu ustalając niniejszą Politykę miał na celu przede wszystkim wysoką jakość informacji finansowej, która kierowana jest do interesariuszy PKP CARGO S.A.
2. Polityka wyboru firmy audytorskiej określa zasady oraz dyrektywy postępowania podczas procesu mającego na celu wybór firmy audytorskiej uprawnionej do przeprowadzenia ustawowego badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania. Niezależność oraz posiadanie właściwych uprawnień przez biegłego rewidenta jak i firmę audytorską jest kluczowym elementem Polityki. Przy czym kryteria wyboru i rotacji podmiotu uprawnionego do Badania oraz zasady świadczenia przez niego usług niebędących badaniem, mają zapewnić, że biegły rewident posiada odpowiednią wiedzę i umiejętności do wykonania zlecenia i jest niezależny.
3. Zgodnie ze Statutem PKP CARGO S.A. wybór firmy audytorskiej dokonywany jest przez Radę Nadzorczą spośród podmiotów uczestniczących w procedurze wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania. Wybór, jest dokonywany z uwzględnieniem zasad bezstronności i niezależności firmy audytorskiej oraz analizy prac realizowanych przez nią w Spółce, a wykraczających poza zakres badania, celem uniknięcia konfliktu interesów (zachowanie bezstronności i niezależności) po zapoznaniu się ze sprawozdaniami z przejrzystości, przygotowanymi na podstawie art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 537/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. i publikowanymi przez firmy audytorskie, na podstawie przedłożonej przez Komitet Audytu rekomendacji.
4. Rada Nadzorcza na etapie wyboru, a Komitet Audytu na etapie wydawania rekomendacji, zwracają szczególną uwagę na:
 - konieczność zachowania niezależności i bezstronności firmy audytorskiej i biegłego rewidenta – szczegółowej analizie podlega zakres usług świadczonych w okresie ostatnich dwóch lat finansowych przez firmę audytorską, podmioty z nią powiązane oraz członków jej sieci, na rzecz Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.;
 - doświadczenie w badaniu jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego o zbliżonej wielkości do Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie;
 - doświadczenie w badaniu spółek o podobnym profilu działalności do profilu Spółki;

- kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób bezpośrednio zaangażowanych w prowadzone badanie/przegląd Spółki i wybranych spółek zależnych PKP CARGO S.A.;
 - możliwość zapewnienia świadczenia wymaganego zakresu usług w określonym czasie, w tym zdolność do zapewnienia stabilności zespołu;
 - dostępność wykwalifikowanych specjalistów z zakresu zagadnień specyficznych w sprawozdaniach finansowych, takich jak analiza zagadnień podatkowych, rachunkowość zabezpieczeń, wycena instrumentów pochodnych, systemy IT oraz w sprawozdaniach niefinansowych;
 - koszty badania, przeglądu lub atestacji.
5. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umowa o badanie, przegląd lub atestację sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju mogła zostać podpisana w terminie umożliwiającym firmie audytorskiej przygotowanie się do przeglądu półrocznego.
 6. Rekomendacja Komitetu Audytu w sprawie wyboru firmy audytorskiej przekazywana jest spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO bezpośrednio zależnym od PKP CARGO S.A.
 7. Umowę z firmą audytorską na badanie, przegląd lub atestację zawiera się na okres objęty dokonany wybór. W umowie z firmą audytorską muszą znaleźć się uregulowania obligujące firmę audytorską do przekazywania Spółce co najmniej dwukrotnie w roku kalendarzowym – do końca stycznia i do końca lipca – informacji o wynikach kontroli oraz o wszczęciu postępowań prowadzonych w firmie audytorskiej przez Państwową Agencję Nadzoru Audytowego. Ponadto umowa powinna przewidywać, że po powzięciu stosownej informacji, firma audytorska powiadomi Spółkę o wydaniu przez Państwową Agencję Nadzoru Audytowego decyzji administracyjnej I lub II instancji o nałożeniu na firmę audytorską kary określonej w art. 183 ust. 1 Ustawy.
 8. Kontrola i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej są dokonywane na każdym etapie procedury wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.
 9. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z uwzględnieniem zasady rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
 10. Pierwsza umowa o badanie ustawowe jest zawierana z firmą audytorską na okres nie krótszy niż dwa lata z możliwością przedłużenia na kolejne, co najmniej dwuletnie okresy, z uwzględnieniem wynikających z przepisów prawa zasad rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
 11. Proces wyboru firmy audytorskiej przebiega zgodnie z przyjętą Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.

Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania, przeglądu lub atestacji sprawozdania finansowego oraz sprawozdania w zakresie zrównoważonego rozwoju PKP CARGO S.A., jak i Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. Procedura wyboru inicjowana jest przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej, który określa szczegółowe wytyczne, co do wymagań wobec firmy audytorskiej oraz kryteria wyboru.
2. Zapytanie ofertowe kierowane jest do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ust. 3 pkt 2 ppkt a) Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1035 z późn. zm.), wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez Komitet Audytu.
3. Komitet Audytu przygotowuje rekomendację dla Walnego Zgromadzenia zgodnie z postanowieniami Polityki, uwzględniając wnioski wynikające z rocznego sprawozdania Komisji Nadzoru Audytowego, o którym mowa w art. 90 ust. 5 ww. Ustawy, analizy ofert na badanie, dokumentacji z postępowania zakupowego oraz sprawozdania.

Komitet Audytu przyjął do stosowania następujące zasady w zakresie świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską:

1. Firma audytorska może świadczyć na rzecz: (i) Spółki, bądź (ii) jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. (dalej: jednostki kontrolowane) oraz (iii) jednostki dominującej PKP CARGO S.A. (dalej: jednostka dominująca) poza badaniem/przeglądem sprawozdań finansowych następujące usługi:
 - przeprowadzenie procedur „due dilligence” w zakresie kondycji ekonomiczno-finansowej oraz przygotowanie listów poświadczających wykonywanych w związku z prospektem emisyjnym, przeprowadzane zgodnie z krajowym standardem usług pokrewnych (uzgodnione procedury);
 - usługi atestacyjne w zakresie informacji finansowych pro forma, prognoz wyników lub wyników szacunkowych ujętych w prospekcie emisyjnym;
 - badanie historycznych informacji finansowych do prospektu, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1129 z dnia 14 czerwca 2017 r. w sprawie prospektu, który ma być publikowany w związku z ofertą publiczną papierów wartościowych lub dopuszczeniem ich do obrotu na rynku regulowanym oraz uchylecia dyrektywy 2003/71/WE;
 - weryfikacja pakietów konsolidacyjnych;

- potwierdzenie spełnienia warunków zawartych umów kredytowych na podstawie analizy informacji finansowych pochodzących ze sprawozdań finansowych;
 - usługi atestacyjne w zakresie sprawozdawczości dotyczącej ładu korporacyjnego, zarządzania ryzykiem oraz społecznej odpowiedzialności biznesu;
 - poświadczenia dotyczące sprawozdań lub innych informacji finansowych przeznaczonych dla organów nadzoru, rady nadzorczej lub innego organu nadzorczego Spółki lub właścicieli, wykraczające poza zakres badania ustawowego i mające pomóc tym organom w wypełnianiu ich ustawowych obowiązków;
 - inne usługi rewizji finansowej nie będące badaniem.
2. Świadczenie usług, o których mowa w punkcie 1, możliwe jest jedynie w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez Spółkę, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej.
3. Zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych, każdorazowo wymaga zgody Komitetu Audytu na wniosek Zarządu danej spółki. Zgoda Komitetu Audytu, o której mowa w zdaniu poprzedzającym, wymagana jest do zawarcia przez firmę audytorską umowy ze Spółką, z każdą jednostką kontrolowaną jak i jednostką dominującą.
4. Co najmniej w okresach rocznych, Spółka przedstawia Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej zestawienie wszystkich usług dodatkowych wykonanych przez firmę audytorską dla PKP CARGO S.A., jej jednostki dominującej oraz jednostek kontrolowanych przez Spółkę.

Komitet Audytu Rady Nadzorczej w 2024 r. nie podejmował uchwał w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy na świadczenie usług dodatkowych przez firmę audytorską:

- Grant Thornton Frąckowiak P.S.A. (dawniej: Grant Thornton Frąckowiak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.) z siedzibą w Poznaniu, wpisaną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów na listę firm audytorskich pod numerem 3654, NIP: 778-14-76-013 (dalej: „Grant Thornton Frąckowiak”), oraz
- Grant Thornton Polska P.S.A. (Grant Thornton Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.) z siedzibą w Poznaniu, ul. Abpa Antoniego Baraniaka nr 88E, 61-131 Poznań, KRS 0000407558, NIP 7822545999, wpisaną na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 4055.

8.11.4. KOMITET DS. NOMINACJI

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

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Marzena Piszczek	Przewodnicząca Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Komitetu	06.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie 2024 roku do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji:

- w dniu 14 maja 2024 roku odwołany został ze składu Rady Nadzorczej Pan Paweł Sosnowski,
- w dniu 16 maja 2024 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu Pana Roberta Stępnia.
- w dniu 15 października 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Łato do pełnienia funkcji Przewodniczącego Komitetu.
- w dniu 7 listopada 2024 r. Pan Grzegorz Łato – Członek Rady Nadzorczej złożył rezygnację z dniem 21 listopada 2024 r.
- w dniu 27 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej Panią Marzenę Piszczek do pełnienia funkcji Przewodniczącej Komitetu.
- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.

- W dniu 6 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Nominacji Panią Monikę Starecką.

8.11.5. KOMITET DS. STRATEGII, RESTRUKTURYZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

W dniu 27 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza podjęła uchwałę Nr 279/VIII/2025 w sprawie przyjęcia „Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmieniając nazwę Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. na Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. W skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju wchodzi co najmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden Członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju wspiera Radę Nadzorczą w kwestiach nadzoru nad określaniem strategii, a także właściwym wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej Spółki.

Tabela 38 Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Marcin Wojewódka	Członek Komitetu	06.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie 2024 roku do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju:

- w dniu 19 kwietnia 2024 roku odwołany został ze składu Rady Nadzorczej Pan Andrzej Leszczyński,
- w dniu 16 maja 2024 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu Pana Bogusława Nadolnika.
- w dniu 21 listopada 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Henryka Grymla oraz Pana Tomasza Pietrka.
- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.
- W dniu 6 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Pana Marcina Wojewódkę.

W okresie od dnia 27 listopada 2024 r. do dnia 31 stycznia 2025 r. ze względu na prowadzone postępowanie sanacyjne Rada Nadzorcza podjęła decyzję o zawieszeniu funkcjonowania Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju.

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

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

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

- Inicjatywy na rzecz rozwoju branży logistycznej,
- Nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi,
- Kultura i sztuka
- Bezpieczeństwo.

Wsparcie to buduje wizerunek Spółki, której działalność jest nakierowana nie tylko na biznes, ale i sprawy społeczne, ma znaczenie choćby w realizowaniu postulatów polityki zrównoważonego rozwoju i ESG.

W 2024 roku, ze względu na sytuację finansową Spółki działania z zakresu sponsoringu i darowizn zostały ograniczone.

W pierwszym półroczu, przed otwarciem postępowania sanacyjnego, Grupa PKP CARGO skupiła się na wsparciu jedynie kilku organizacji, które prowadzą działalność wspierającą rozwój kultury, edukacji poprzez rozwój nowych technologii (Fundacja Akademia Robotyki) czy też wydarzenia organizowane przez związki zawodowe, będące jednymi z interesariuszy PKP CARGO.

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

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym sprawozdaniu 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 Spółkę i jej spółki zależne.

10. Sprawozdanie Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2024 rok

10.1. Informacje ogólne – ESRS 2

BP-1 – Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju

Niniejsze oświadczenie dotyczące zrównoważonego rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. (dalej w oświadczeniu występującej również jako „Grupa PKP CARGO”, „GK PKP CARGO”, „Grupa”, „organizacja”) zostało przygotowane zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 49b ust. 9, art. 55 ust. 2c i 2d Ustawy z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 roku w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje wraz z Rozporządzeniami Delegowanymi Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 roku, 2021/2178 z dnia 6 lipca 2021 roku i 2022/1214 z dnia 9 marca 2022 roku, biorąc również pod uwagę obowiązujące od 1 stycznia 2024 roku Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 roku uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu do standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Dokument przygotowano w postaci skonsolidowanej, a zakres konsolidacji danych jest taki sam, jak w przypadku sprawozdania finansowego i obejmuje, obok jednostki dominującej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej w oświadczeniu występującej jako PKP CARGO, „Spółka”), siedem spółek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

Spółka wyspecjalizowana w obsłudze bocznic kolejowych, przewozach towarowych oraz usługach trakcyjnych. Przewozy krajowe i zagraniczne realizowane są z wykorzystaniem taboru własnego lub powierzonego. PKP CARGO SERVICE dysponuje wyspecjalizowaną kadrą techniczną w zakresie utrzymania infrastruktury torowej. Oferuje badania techniczne, diagnostykę, obchody i konserwację, naprawy oraz remonty torów. Podmiot współpracuje z firmami z branży węglowej, mineralnej i energetycznej.

- PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji

Głównym obszarem działalności spółki jest utrzymanie taboru kolejowego oraz jego dostosowanie do potrzeb klienta i wymagań przewożonego towaru. Usługi realizowane są w sześciu zakładach specjalizujących się w produkcji i regeneracji komponentów do wagonów i lokomotyw.

- PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.

Spółka obsługuje wymianę handlową między krajami Unii Europejskiej a Dalekim Wschodem i działa w trzech lokalizacjach:

- w rejonie Przemysła na granicy polsko-ukraińskiej, w III Europejskim Korytarzu Transportowym (Berlin – Wrocław – Kraków – Przemysł – Lwów – Kijów),
- na przejściu Medyka-Mościska i w rejonie Terespoła w paneuropejskim korytarzu transportowym nr II (Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Moskwa – Niżny Nowogród),
- w Karsznicach w centralnej Polsce przy trasie S8, na skrzyżowaniu głównych szlaków wschód-zachód i północ-południe, łączącym m.in. Nowy Jedwabny Szlak z regionem Trójmorza.

Z usług spółki korzystają od lat polskie i międzynarodowe firmy.

- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.

Podmiot oferuje usługi przeładunkowe, celno-spedycyjne oraz sprzedaż węgla importowanego. Własnymi zasobami realizuje przeładunki, magazynowanie, sortowanie, workowanie i obsługę celną. Klientami są importerzy i eksporterzy towarów masowych.

- CARGOTOR sp. z o.o.

Spółka komercyjnie udostępnia przewoźnikom kolejowym infrastrukturę logistyczno-usługową. Zarządza Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze obejmującym ok. 180 km torów ze stacjami oraz 24 punktami ekspedycyjnymi o łącznej długości 14,7 km torów. Spółka odpowiada za utrzymanie infrastruktury, zapewniając bezpieczny transport kolejowy.

■ **PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.**

Oferuje kompleksowe usługi transportowe, przeładunkowe, magazynowe i celne. Specjalizuje się w krajowym oraz międzynarodowym transporcie kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep – zarówno pociągami dedykowanymi, jak i operatorskimi w sieci usług intermodalnych. Oferuje rozwiązania intermodalne z wykorzystaniem transportu morskiego, drogowego i kolejowego w Polsce, krajach UE, Kazachstanie, Turcji i Wielkiej Brytanii. Świadczy usługi spedycyjne w przewozach kolejowych – wagonowych a także całopociągowych. Realizuje także transport drogowy FTL, LTL, chłodniczy (z monitoringiem temperatury) oraz ADR. Realizuje usługi *door-to-door, just in time i place on time*.

■ **PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.**

Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL, wraz ze spółkami PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., SK a.s., SI d.o.o. i AWT ROSCO a.s., specjalizuje się w przewozie ciężkich towarów – węgla, stali, materiałów budowlanych oraz produktów przemysłu motoryzacyjnego, spożywczego i chemicznego. Działa w Europie, oferując dalekobieżne przewozy kolejowe, transport intermodalny, spedycję, obsługę bocznic, budowę obiektów kolejowych, usługi torowe, wynajem, remonty i mycie wagonów oraz konserwację lokomotyw. Dzięki spółce AWT Rekultivace a.s. świadczy również usługi rekultywacji, robót ziemnych i gospodarki odpadami. Grupa ta posiada terminal przeładunkowy Paskov obsługujący 60 bocznic i zarządza ok. 400 km trakcji. Siedziba główna znajduje się w Ostravie (Czechy).

Dane zaprezentowane w oświadczeniu prezentują informacje za okres od 1 stycznia 2024 roku do 31 grudnia 2024 roku, który pokrywa się z okresem objętym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 roku.

Pełna struktura GK PKP CARGO zgodna ze Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym oraz Sprawozdaniem z działalności Zarządu obejmuje dwadzieścia spółek zależnych, przy czym siedem z nich podlega konsolidacji. W obrębie spółek objętych konsolidacją nie występują spółki zwolnione ze sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

Informacje na temat zrównoważonego rozwoju Grupy prezentowane w niniejszym oświadczeniu opierają się na analizie podwójnej istotności przeprowadzonej w okresie 11.2024-02.2025 r., która uwzględniała zidentyfikowany w procesie łańcuch wartości na niższym i wyższym szczeblu.

GK PKP CARGO nie korzysta z możliwości pominięcia w oświadczeniu informacji dotyczących własności intelektualnej, know-how i wyników innowacji lub dotyczących trwających wydarzeń i negocjacji.

BP-2 – Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności

Grupa skorzystała z wyłączeń opisanych w Dodatku C do ESRS 1 Wykaz stopniowo wprowadzanych wymogów dotyczących ujawniania informacji. Są to:

- SBM-3 pkt 48 lit. e) (przewidywane skutki finansowe) w pierwszym roku sporządzania oświadczenia dotyczącego zrównoważonego rozwoju,
- E1-9 Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem,
- E2-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem,
- E3-5 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi,
- E5-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym,
- S1-7 Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki,
- S1-13 Szkolenia i rozwój umiejętności,
- S1-14 Bezpieczeństwo i higiena pracy.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO przyjęła zgodne ze standardem ESRS perspektywy czasowe:

- krótkoterminową – odpowiadającą okresowi sprawozdawczemu (1 rok),
- średnioterminową – od roku do pięciu lat,
- długoterminową – powyżej pięciu lat.

Niniejszy raport dotyczący zrównoważonego rozwoju został przygotowany w pełnej zgodności z wymogami Europejskich Standardów Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju (ESRS) i prezentuje pełne dane wymagane przez standard, które zostały poddane audytowi. Raport za rok 2023 Grupa przygotowała w nawiązaniu do ESRS, a dokument nie był poddany zewnętrznej weryfikacji – z tego względu nie ma możliwości porównania danych z poprzednimi okresami ani odniesienia się do błędów sprawozdawczych z lat ubiegłych.

Oświadczenie zostało przygotowane wyłącznie w oparciu o wymogi określone w ESRS. Informacje zawarte w tym oświadczeniu nie odwołują się do innych przepisów prawnych nakładających obowiązek ujawniania informacji na temat zrównoważonego

rozwoju ani do ogólnie przyjętych interpretacji i ram dotyczących sprawozdawczości w tym zakresie. W oświadczeniu ujawniane są dane wynikające z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje.

Ujawnienia przekrojowe, które zostały uznane za istotne w wyniku analizy podwójnej istotności i włączone do niniejszego oświadczenia, są przedstawione wraz z odpowiadającymi im wymogami ujawnień przekrojowych określonymi w ESRS 2.

GOV-1 – Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych

Zarządzanie i nadzór nad Grupą Kapitałową PKP CARGO pełnią organy jej jednostki dominującej, spółki PKP CARGO. Na koniec 2024 roku Spółka była zarządzana przez trzyosobowy Zarząd. W Radzie Nadzorczej zasiadało osiem osób, z których trzy zostały oddelegowane do pełnienia funkcji w Zarządzie. Na koniec okresu sprawozdawczego ani w Zarządzie Grupy, ani w Radzie nie zasiadali przedstawiciele pracowników.

Tabela 39 Skład organów administrujących, zarządczych i nadzorczych w Spółce dominującej na koniec 2024 roku

Liczba osób w Zarządzie	3
Liczba osób w Radzie Nadzorczej	8
Odsetek kobiet w Zarządzie	33%
Odsetek kobiet w Radzie Nadzorczej	12,5%
Liczba członków niezależnych w Radzie Nadzorczej	2
Liczba członków niewykonawczych w Radzie Nadzorczej	5

W skład Zarządu wchodził:

- Marcin Wojewódka – p.o. Prezesa Zarządu. Radca prawny, doktor nauk ekonomicznych, założyciel i współnik zarządzający w Kancelarii Prawa Pracy Wojewódka i Wspólnicy. Prezes zarządu Instytutu Emerytalnego i wykładowca akademicki. W latach 2016-2017 członek zarządu Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Członek rady nadzorczej PZU Życie S.A. Marcin Wojewódka posiada ponad 25-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie prawa pracy i świadczeń pracowniczych. Doradza pracodawcom w procesach restrukturyzacyjnych oraz w zakresie prawa pracy oraz świadczeń pracowniczych. Autor licznych publikacji dotyczących problematyki prawa pracy, ubezpieczeń społecznych oraz systemu emerytalnego.
- Monika Starecka – p.o. Członka Zarządu ds. Finansowych. W kwietniu 2024 roku objęła stanowisko Dyrektora Pionu Finansowego w PKP S.A. We wcześniejszych latach Monika Starecka zajmowała wysokie stanowiska menedżerskie m.in. w EY Polska, Grupie SMYK, Telepizza Poland, Vattenfall Heat Poland, Szybka Kolei Miejska oraz RTC Poland. Od stycznia 2024 roku jest także członkiem rady nadzorczej spółki ENEA. Od 2019 roku Monika Starecka prowadzi firmę doradczą Equinox Consulting zajmującą się doradztwem finansowym i operacyjnym, prowadzeniem szkoleń z zakresu umiejętności miękkich oraz sesji coachingowych i mentoringowych dla przedsiębiorców oraz członków organów zarządzających spółek. Od 2003 roku jest biegłym rewidentem. Posiada też certyfikat Międzynarodowego Coacha organizacji ICC (International Coaching Community).
- Paweł Miłek – p.o. Członek Zarządu ds. Handlowych, p.o. Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji. Od 1997 roku pełni funkcję syndyka w postępowaniach upadłościowych, a także nadzorcy i zarządcy w postępowaniach restrukturyzacyjnych. Radca prawny od stycznia 2000 roku. W 2022 roku uzyskał tytuł Kwalifikowanego Doradcy Restrukturyzacyjnego. Pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych we Wrocławiu. W latach 2021-2023 sprawował funkcję Prezesa Dolnośląskiego Stowarzyszenia Syndyków.

W Radzie Nadzorczej – oprócz osób oddelegowanych do pełnienia funkcji w Zarządzie – na koniec 2024 roku zasiadali także:

- Władysław Szczepkowski,
- Robert Stępień,
- Michał Wnorowski,
- Bogusław Nadolnik,
- Marzena Piszczek.

W jednostce dominującej w Grupie nadzór nad kwestiami zrównoważonego rozwoju w 2024 roku pełnił Komitet Strategii i Zrównoważonego Rozwoju⁸². Obowiązki Komitetu zostały określone w oparciu o Regulamin Rady Nadzorczej – do najważniejszych należą wspieranie Rady w zakresie określenia oraz wdrożenia strategii, w tym strategii ESG, monitorowanie realizacji strategii przez Zarząd oraz opiniowanie strategicznych dokumentów, związanych m.in. z ESG, przedkładanych Radzie

⁸² W związku z podejmowanymi działaniami restrukturyzacyjnymi, działanie Komitetu zostało zawieszone w okresie 27.11.2024-31.01.2025 r. dodatkowo w dniu 27.02.2025 r. nazwa Komitetu została zmieniona na *Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju*.

przez Zarząd. W skład Komitetu wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej – ich wiedza i doświadczenie miały w 2024 roku charakter biznesowy, niezwiązany bezpośrednio z zagadnieniami zrównoważonego rozwoju. W planach organizacji na najbliższe lata jest zwiększenie kompetencji ESG w całej organizacji, także wśród członków organów zarządczych i nadzorczych.

W 2024 roku wpływy, ryzyka oraz szanse zaprezentowane w niniejszym oświadczeniu nie były jeszcze włączone do funkcjonującego w Grupie PKP CARGO systemu zarządzania ryzykiem. Na poziomie kierowniczym kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem są realizowane indywidualnie przez odpowiednie działy, które specjalizują się w konkretnych zagadnieniach. Tematyką środowiskową zajmują się dedykowane jednostki odpowiedzialne za ochronę środowiska. Obszarem zasobów ludzkich opiekują się wspólnie Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Wydział Compliance oraz Zespół Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. Zagadnienia związane z wpływem działalności na życie lokalnych społeczności, m.in. w zakresie hałasu generowanego przez pociągi, należą do zadań Biura Taboru i Wsparcia Technicznego. Relacje z dostawcami koordynuje Biuro Zakupów, współpracując przy realizacji płatności z Biurem Finansów. Ochrona sygnalistów należy natomiast do kompetencji Wydziału Compliance.

Wszystkie te działania koordynowane są na poziomie projektowym – szczególnie intensywnie w okresach przygotowywania raportów zrównoważonego rozwoju oraz opracowywania strategii ESG.

Raportowanie w zakresie zrównoważonego rozwoju odbywa się regularnie. Koordynatorzy odpowiednich obszarów (BHP, Compliance, Środowisko) opracowują raporty, które dyrektorzy poszczególnych jednostek przekazują Zarządowi. Następnie raporty te omawiane są podczas Posiedzeń Zarządu.

Cele jakościowe oraz związane ze zrównoważonym rozwojem są w Grupie zawarte w *Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania* przyjętej uchwałą Zarządu. Cele te nie mają mierzalnego charakteru, a postęp w ich realizacji nie jest monitorowany. Aktualizacja celów nie jest cykliczna i odbywa się w zależności od bieżących potrzeb.

W 2024 roku Grupa po raz pierwszy przeprowadziła analizę podwójnej istotności zgodną z wymogami ESRS, której wyniki zostały zatwierdzone przez Zarząd. Po zakończeniu prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego Grupa zamierza wykorzystać wnioski z tej analizy do weryfikacji przyjętych celów oraz ustalenia odpowiednich wskaźników – zarówno ilościowych, jak i jakościowych. Plan restrukturyzacji będzie miał na celu realizację strategii poprzez naprawę sytuacji finansowej przedsiębiorstwa i reorganizację, jednakże jego skuteczna realizacja będzie zależna od wielu czynników.

GOV-2 – Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem

W Grupie PKP CARGO w okresie sprawozdawczym nie funkcjonował sformalizowany system zarządzania ryzykami ESG. Organizacja przeprowadziła analizę podwójnej istotności w 2024 roku – ze względu na trwający proces restrukturyzacyjny decyzje dotyczące sposobu zarządzania zidentyfikowanymi istotnymi szansami i ryzykami związanymi ze zrównoważonym rozwojem Grupa zamierza podjąć w 2025 roku.

GOV-3 – Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt

Polityka wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO nie uwzględnia powiązania wynagrodzeń organów zarządczych i nadzorujących organizację z realizacją celów z zakresu zrównoważonego rozwoju, w tym związanych z klimatem.

GOV-4 – Oświadczenie dotyczące należytej staranności

Szczegółowe informacje dotyczące stosowania przez Grupę głównych aspektów i etapów procesu należytej staranności, wraz z odniesieniami do odpowiednich sekcji oświadczenia dotyczącego zrównoważonego rozwoju, zostały zawarte w poniższym zestawieniu.

Tabela 40 Podstawowe elementy procesu należytej staranności w raporcie

Podstawowe elementy procesu należytej staranności	Punkty w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju
Uwzględnienie należytej staranności w ładzie korporacyjnym, strategii i modelu biznesowym	GOV-1, GOV-2, SBM-3
Współpraca z zainteresowanymi stronami, na które Grupa wywiera wpływ, na wszystkich kluczowych etapach procesu należytej staranności	IRO-1, SBM-2, S1-2, S2-2, S3-2
Identyfikacja i ocena niekorzystnych wpływów	SBM-3, IRO-1
Podejmowanie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanych niekorzystnych wpływów	E1-2, E3-2, S1-4, S3-4
Monitorowanie skuteczności tych starań i przekazywanie stosownych informacji w tym zakresie	IRO-1

GOV-5 – Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju

W 2024 roku w Grupie PKP CARGO nie było rozwiniętego i sformalizowanego systemu kontroli wewnętrznej związanego z raportowaniem zagadnień zrównoważonego rozwoju. W trakcie prac nad niniejszym oświadczeniem zidentyfikowano dwa kluczowe obszary ryzyka:

- ograniczona porównywalność danych pomiędzy poszczególnymi jednostkami organizacyjnymi – co wynika przede wszystkim z braku jednolitych standardów raportowania zrównoważonego rozwoju, zróżnicowanego stopnia dojrzałości stosowanych procesów oraz niedostatecznych zasobów odpowiedzialnych za pozyskiwanie i przetwarzanie tych danych;
- niska dostępność danych pochodzących od podmiotów zewnętrznych, szczególnie w obszarze łańcucha dostaw – spowodowana dużą liczbą współpracujących z Grupą partnerów i dostawców.

Grupa nie posiada formalnie opracowanej strategii zarządzania wymienionymi ryzykami, jednak docelowo planuje wdrożyć rozwiązania obejmujące uproszczone mechanizmy kontroli, przejrzyste procedury weryfikacji danych oraz ujednolicone wytyczne, które usprawnią raportowanie zarówno wśród spółek zależnych, jak i partnerów biznesowych oraz dostawców.

SBM-1 – Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych, oferującym kompleksowe usługi logistyczne w Polsce i Unii Europejskiej. Świadczy też usługi spedycyjne (krajowe i zagraniczne), terminalowe, bocznikowe i trakcyjne, naprawy i serwisu taboru kolejowego oraz rekultywacyjne. Istotnymi grupami klientów organizacji są duże przedsiębiorstwa – firmy energetyczne, ciepłownie, elektrownie, firmy budowlane, firmy chemiczne oraz sektor intermodalny. Główne kategorie przewożonych towarów to węgiel kamienny i inne paliwa kopalne oraz kamień i kruszywa. Na koniec 2024 roku liczba pracowników czynnych w Grupie wynosiła 14 734 osób, z czego 9 786 pracowało w PKP CARGO S.A. Grupa nie oferowała w okresie sprawozdawczym usług lub produktów zakazanych na niektórych rynkach.

Całkowity przychód Grupy w 2024 roku wyniósł 4 460,4 mln zł – przychody osiągnięte przez spółki ujęte są w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej za rok zakończony 31 grudnia 2024 r.

GK PKP CARGO prowadzi działalność w sektorze paliw kopalnych. Grupa nie gromadzi danych pozwalających na wykazanie przychodów z uwzględnieniem ich dezagregacji na przychody pochodzące z transportu węgla, ropy naftowej i gazu. Nie zajmuje się natomiast produkcją chemikaliów, uprawą i produkcją tytoniu, a także nie jest aktywna w zakresie kontrowersyjnej broni.

Cele strategiczne związane ze zrównoważonym rozwojem w odniesieniu do istotnych świadczonych usług określa Strategia ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028. Organizacja chce oferować zrównoważony transport kolejowy, oparty o transport intermodalny – segment ten jest w organizacji systematycznie rozwijany. Strategia określa osiem celów operacyjnych odnoszących się do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem:

- włączenie kryteriów ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy,
- ograniczenie zużycia zasobów i wdrożenie zasady gospodarki o obiegu zamkniętym,
- wzmocnienie kapitału ludzkiego poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy,
- dążenie do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego,
- budowa świadomości korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym w łańcuchu wartości,
- budowa zrównoważonej oferty usługowej, opierającej się o działania na rzecz ESG,
- pogłębienie dialogu z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa,
- optymalizacja procesów biznesowych i przewozów pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych.

Spółka Dominująca nie posiada obecnie formalnie przyjętej strategii rozwoju, gdyż jej bieżące działania, jak i decyzje finansowe i operacyjne będą wynikały z opracowanego planu działania - Planu Restrukturyzacyjnego.

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania, w ocenie Zarządcy oraz Zarządu Spółki stan prac nad Planem Restrukturyzacyjnym jest na etapie zaawansowanym, ale niezatwierdzonym. Sporządzenie dokumentu uwzględniającego wszystkie wymagane art.10 Prawo Restrukturyzacyjne elementy w pierwotnie zaplanowanym terminie do 28 lutego 2025 roku nie było możliwe, dlatego też w dniu 27 lutego 2025 roku został złożony przez Zarządcę Masy Sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji Izaabelę Skonieczną- Powałkę, wniosek o przedłużenie terminu na sporządzenie Planu Restrukturyzacyjnego, który został przez Sędziego Komisarza Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy przyjęty i wyznaczono termin przedłużenia do 30 czerwca 2025 roku.

Trwające szczegółowe analizy ekonomiczne i finansowe, pozwolą Zarządowi określić dokładną rolę PKP CARGO na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w Grupie Kapitałowej. Prowadzone analizy w ramach Planu Restrukturyzacyjnego,

w tym nad modelem biznesowych i finansowym Spółki, pozwolą na optymalizację kosztów i efektywność operacyjną (w tym minimalizowanie ryzyk finansowych). Dodatkowo zostanie wypracowany model umożliwiający targetowanie ofert do potrzeb klientów oraz monitorowanie konkurencji, wpływając tym samym na rozwój Spółki w zgodzie z rynkowymi i regulacyjnymi wymaganiami. Strategia Spółki, która zostanie opracowana po przyjęciu Planu Restrukturyzacyjnego, oparta zostanie na wzroście udziałów w określonych segmentach rynku, co pozwoli Zarządowi zidentyfikować i skoncentrować się na marżowych segmentach, ograniczając aktywności w schyłkowych lub nie marżowych obszarach. Skuteczna realizacja planu restrukturyzacyjnego będzie zależna od wielu czynników i występuje ryzyko niezrealizowania tego planu.

Łańcuch wartości Grupy PKP CARGO tworzy kompleksowy system usług logistyczno-transportowych. Na wyższym szczeblu łańcucha wartości zidentyfikowano kluczowe zasoby naturalne i materiałowe oraz gotowe materiały do świadczenia usług i tworzenia produktów. Za zasoby naturalne uznano energię, paliwa kopalne, wodę oraz piasek. Do zasobów materiałowych należą materiały niezbędne do utrzymania i naprawy infrastruktury kolejowej, m.in. szyny, podkłady kolejowe oraz profesjonalne środki chemiczne. Kluczowe zasoby gotowe to lokomotywy spalinowe, wagony kolejowe, samochody ciężarowe, kontenery oraz urządzenia do przeładunku, w tym suwnice, dźwigi i wózki widłowe.

Operacje własne Grupy to przede wszystkim usługi transportu kolejowego, stanowiące rdzeń działalności operacyjnej. GK PKP CARGO zajmuje się kompleksową organizacją przewozów w Polsce i za granicą, w tym planowaniem tras, zarządzaniem ładunkiem i dokumentacją. Jej ofertę rozszerzają usługi spedycyjno-przeładunkowe i intermodalne, czyli rozwiązania umożliwiające łączenie różnych środków transportu i usprawniające przepływ towarów. Dodatkowo spółki Grupy świadczą też usługi terminalowe i infrastrukturalne wspierające zarówno działalność własną, jak i innych przewoźników. Są to m.in.:

- składowanie i obsługa kontenerów oraz przeładunki i obsługa dokumentacji,
- usługi celno-spedycyjne skupiające się na formalnej obsłudze przewozów transgranicznych, w tym odprawach celnych i kontrolach zgodności dokumentów przewozowych,
- usługi bocznicowe i trakcyjne, czyli zarządzanie torami bocznymi oraz zapewnienie lokomotyw i obsługi trakcyjnej w miejscach załadunku/rozładunku.

Grupa świadczy też usługi techniczne i specjalistyczne wspierające niezawodność taboru oraz usługi o charakterze niestandardowym, często wymagające specjalnych zezwoleń lub kwalifikacji. Należą do nich m.in. naprawa i serwis taboru kolejowego, przewozy nadzwyczajne i wojskowe.

Działania wspierające obejmują utrzymanie taboru kolejowego, zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy (BHP), sprzedaż usług oraz obsługę klienta.

Na poziomie niższego szczebla znajdują się klienci organizacji – ciepłownie, elektrownie, elektrociepłownie, przedsiębiorstwa oraz samorządy lokalne.

Tabela 41 Łańcuch wartości Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.

Łańcuch wartości wyższego szczebla		
Gotowe materiały do świadczenia usług i tworzenia produktów	Zasoby naturalne	Zasoby materiałowe
Lokomotywy spalinowe	Energia	Materiały do utrzymania i naprawy infrastruktury, w tym taboru
Wagony kolejowe	Paliwa kopalne	Szyny, podkłady kolejowe
Samochody ciężarowe	Woda	Chemia profesjonalna
Kontenery	Piasek	
Suwnice, dźwigi, wózki widłowe		
Operacje własne		
Usługi spedycyjne kolejowe (krajowe i międzynarodowe)	Usługi bocznicowe i trakcyjne	Naprawa i serwis taboru kolejowego
Pozostałe usługi spedycyjne	Udostępnianie przewoźnikom kolejowym infrastruktury logistyczno-usługowej	Usługi rekultywacyjne
Usługi przeładunkowe		Przewozy nadzwyczajne i wojskowe
Usługi transportu intermodalnego		
Usługi terminalowe		
Usługi celno-spedycyjne		
Działania wspierające		
Utrzymanie taboru kolejowego		
Zarządzanie BHP		
Sprzedaż usług		
Obsługa Klienta		
Łańcuch wartości niższego szczebla		
Klienci		
Ciepłownie, Elektrownie, Elektrociepłownie,	Samorządy lokalne Przedsiębiorstwa	Wytwarzanie oraz segregacja odpadów

SBM-2 – Interesy i opinie zainteresowanych stron

Celem zaangażowania interesariuszy w Grupie PKP CARGO jest budowanie trwałych, opartych na zaufaniu relacji, zrozumienie potrzeb oraz dostosowanie działań organizacji do zmieniającego się otoczenia rynkowego i społecznego.

W przypadku inwestorów, klientów i partnerów biznesowych za główny cel uznano lepsze zrozumienie ich perspektyw, potrzeb i oczekiwań. Pozwala to Grupie skutecznie dostosowywać swoją ofertę do realiów rynkowych oraz reagować na dynamicznie zmieniające się warunki gospodarcze, regulacyjne i technologiczne.

Zaangażowanie pracowników koncentruje się na tworzeniu spójnej kultury organizacyjnej opartej na wartościach organizacji, takich jak szacunek, solidność, współpraca, transparentność i odpowiedzialność.

W relacjach ze związkami zawodowymi GK PKP CARGO dąży do utrzymywania konstruktywnego dialogu, który pozwala na wspólne kształtowanie dobrych warunków pracy i umożliwia stronie pracowniczej realny wpływ na funkcjonowanie miejsca zatrudnienia.

Organizacja prowadzi działania komunikacyjne za pomocą kanałów dostosowanych do specyfiki i potrzeb poszczególnych grup interesariuszy, zgodnie z przepisami prawa oraz dobrymi praktykami właściwymi dla spółek publicznych.

Tabela 42 Kluczowe dla GK PKP CARGO zainteresowane strony i kanały ich angażowania

Zainteresowane strony	Kanały zaangażowania
Akcjonariusze, inwestorzy i analitycy rynkowi	- Raporty bieżące (w 2024 r. – 126 raportów), raporty okresowe (4 razy w roku), raporty ESG (1 raz w roku) - Internetowe czaty z inwestorami indywidualnymi (3 w 2024 r. oraz jedna nagrywana konferencja wynikowa) - Zwyczajne walne zgromadzenie (1 w 2024 r.), nadzwyczajne walne zgromadzenie (3 w 2024 r.) - Dedykowana podstrona na stronie korporacyjnej, na bieżąco aktualizowana
Klienci B2B	- Spotkania z klientami w formie tradycyjnej i online - Codzienny kontakt telefoniczny z grupą klientów - Infolinia, formularz ofertowy/zapytanie - Konferencje, targi i spotkania branżowe - Badania rynku - Strony korporacyjne, raporty ESG
Dostawcy, w tym kontrahenci, podwykonawcy	- Bieżący kontakt telefoniczny - Spotkania, konferencje tematyczne - Dedykowane podstrony na stronie korporacyjnej - Zgłaszanie nieprawidłowości do Wydziału Compliance
Pracownicy oraz współpracownicy	- Intranet - Newsletter/ komunikacja wewnętrzna - Programy stażowe - Szkolenia - Raporty ESG, udział w analizie podwójnej istotności - Procesy zgłaszania naruszeń do Wydziału Compliance, Komisji ds. Etyki - Programy i projekty społeczne angażujące pracowników
Związki zawodowe	- Kanały wewnętrzne, takie jak strona intranetowa, mailingi - Korespondencja formalna ze związkami zawodowymi i pracownikami - Dedykowany do współpracy ze związkami adres mailowy
Eksperti i media	- Aktywne biuro prasowe: strona korporacyjna - Kontakt telefoniczny i mailowy za pośrednictwem dedykowanych adresów - Regularne wysyłki komunikatów prasowych, dotyczące przede wszystkim działalności Grupy Kapitałowej (60 komunikatów prasowych w 2024 r.) - Publikacje prasowe, w tym wywiady, artykuły, wypowiedzi eksperckie (ponad 500) - Kampanie, raporty i platformy komunikacji organizacji zewnętrznych, raporty ESG
Organizacje pozarządowe	- Współpraca bieżąca - Spotkania tematyczne - Kontakt operacyjny
Jednostki samorządu, lokalne społeczności w okolicy zakładów Środowisko i klimat	- Spotkania indywidualne i grupowe - Dedykowane podstrony na stronach internetowych poszczególnych spółek Grupy - Raportowanie wskaźników środowiskowych - Udział w spotkaniach, szkoleniach i konferencjach o tematyce proekologicznej - Projekty społeczne o tematyce proekologicznej obejmujące również interesariuszy zewnętrznych

Grupa PKP CARGO włączyła interesariuszy w proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans – przygotowano badania ankietowe oraz zorganizowano wywiady pogłębione. Proces ten został w niniejszym oświadczeniu opisany szczegółowo

w części *IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans*. Dodatkowo Grupa stale i bezpośrednio współpracuje z reprezentującymi pracowników związkami zawodowymi. Zakres tej współpracy uregulowany jest w przepisach prawa oraz wewnętrznych regulacjach i obejmuje m.in.:

- monitorowanie funkcjonowania Zakładowego Układu Zbiorowego oraz ustalanie kierunków jego zmian,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowych funduszy świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tych funduszy,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach BHP i nadzór nad Społecznymi Inspektorami Pracy,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi.

Kwestie zidentyfikowane w trakcie dialogu przeprowadzonego w ramach procesu podwójnej istotności w 2024 roku nie wpłynęły na zmianę strategii i modelu biznesowego Grupy. Część zidentyfikowanych wpływów – związanych m.in. z BHP, środowiskiem i zanieczyszczeniami – jest zarządzana w ramach bieżących działań operacyjnych. Organizacja aktywnie i na bieżąco podejmuje działania zapobiegające skutkom negatywnych wpływów na pracowników związanych z postępowaniem restrukturyzacyjnym – kwestie te zostały opisane w rozdziale *S1 – Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi*.

Jednocześnie część istotnych wpływów Grupy została zidentyfikowana w kontekście zrównoważonego rozwoju po raz pierwszy – dotyczy to m.in. bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości. Organizacja będzie sukcesywnie włączać je w proces zarządczy poprzez aktualizację regulacji wewnętrznych, wdrożenie procesów monitorowania oraz podjęcie szerszego dialogu z interesariuszami.

Grupa nie wdrożyła formalnych procedur informowania organów zarządczych na temat opinii i interesów zainteresowanych stron, na które jednostka wywiera wpływ, odnoszących się do kwestii zrównoważonego rozwoju.

SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Istotne wpływy, ryzyka i szanse w Grupie PKP CARGO zostały zidentyfikowane w trakcie analizy podwójnej istotności. Istotne wpływy są wywierane przez organizację poprzez działalność operacyjną w łańcuchu wartości na własne zasoby pracownicze, pracowników w łańcuchu wartości, dostawców i partnerów biznesowych, klientów oraz społeczności lokalne.

Tabela 43 Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A. w procesie analizy podwójnej istotności

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Wpływ na zmiany klimatu, wskutek oparcia modelu biznesowego o transport węgla	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótką i średnią	Ryzyko mniejszych przychodów Grupy z uwagi na zmniejszający się popyt na węgiel i zmniejszenia wolumenu przewozu węgla	Wyższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko nieudanych inwestycji w technologie niskoemisyjne i środowiskowe	Własne operacje	Krótką
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyka zaburzeń w funkcjonowaniu łańcucha wartości, w wyniku ekstremalnych zjawisk pogodowych.	Cały łańcuch wartości	Długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko braku finansowania przez sektor bankowy inwestycji bądź bieżącej działalności w przypadku niedostosowania się organizacji do gospodarki niskoemisyjnej	Wyższy szczebel	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów				Ryzyko poniesienia kosztów związanych z koniecznością wdrożenia rozwiązań i technologii niskoemisyjnych w operacjach własnych, powiązanych z pozyskiwaniem i użytkowaniem energii, w tym zastępowania paliw kopalnych	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko poniesienia kosztów związanych z zastąpieniem usług lub produktów do ich wariantów niskoemisyjnych w łańcuchu wartości na skutek wprowadzonych regulacji	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko poniesienia zwiększonych kosztów, związanych z obowiązkiem raportowania kwestii środowiskowych, outsourcingiem tych tematów, przeprowadzeniem wewnętrznych szkoleń czy liczeniem śladu węglowego w zakresie 3	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko uszkodzenia infrastruktury wywołane ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko utraty partnera biznesowego (np. klienta) w łańcuchu wartości w przypadku niedostosowania się do przejścia na model niskoemisyjny przez jednostkę	Niższy szczebel	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko zagrożenia spowodowane długotrwałymi procesami zmian klimatu, które mogą wpłynąć m.in. na spadek wartości aktywów lub zniszczenia obiektów na skutek ekstremalnych zjawisk pogodowych	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko spadku wartości akcji przez wzmożone obawy inwestorów o dostosowanie się do modelu niskoemisyjnego oraz piętnowanie sektora	Niższy szczebel	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Szansa podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, poprzez objęcie systemem opłat za emisje gazów cieplarnianych przez transport drogowy	Własne operacje	Średnia i długa

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
E1 Zmiana klimatu	Łagodzenie zmiany klimatu		Wpływ na zmianę klimatu poprzez emisję gazów cieplarnianych.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i możliwości	-	-
E1 Zmiana klimatu	Łagodzenie zmiany klimatu		Wpływ na łagodzenie zmian klimatu poprzez przekierowanie transportu towarowego z drogowego na kolejowy	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i możliwości	-	-
E1 Zmiana klimatu	Energia		Wpływ na zużycie zasobów naturalnych przez zużycie energii (energia elektryczna, ciepło, gaz ziemny i paliwa płynne) do celów użytkowych i transportowych.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko wzrostu kosztów energii	Własne operacje	Wszystkie trzy perspektywy
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie powietrza		Wpływ na zanieczyszczenie powietrza poprzez generowanie emisji ze spalania paliw w lokomotywach, samochodach i innych jednostkach sprzętowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie wody		Wpływ na stan wód poprzez odprowadzanie zanieczyszczeń wprost do rzek	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie gleby		Wpływ na zanieczyszczenie gleb poprzez prawdopodobne awarie i wypadki w czasie przeładunku i transportu surowców	Potencjalne negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Substancje potencjalnie niebezpieczne		Wpływ na środowisko naturalne i otoczenie, poprzez stosowanie w procesach użytkowych substancji i mieszanin sklasyfikowanych jako potencjalnie niebezpieczne, które nawet z zachowaniem szczególnej ostrożności i przy użyciu zgodnym z zamierzeniem, wykazują szereg zagrożeń.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Mikrodrobiny plastiku		Wpływ na generowanie zanieczyszczeń w postaci mikrodrobin plastiku	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E3 Woda i zasoby morskie	Woda	Zrzuty wody	Wpływ na ogólny stan wód poprzez odprowadzanie ścieków.	Potencjalnie negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS E4 Różnorodność biologiczna i ekosystemy	Wpływ na stan gatunków		Wpływ na populację i ogólną kondycję gatunków, wskutek poruszania się przez ich siedliska	Potencjalnie negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E5 Gospodarka o obiegu zamkniętym	Odpady		Wpływ na ogólną ilość odpadów w środowisku, wskutek prowadzonej działalności, powstają zużyte części eksploatacyjne, oleje, części gumowe, odpady przemysłowe	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo zatrudnienia	Wpływ na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia pracowników związany z działaniami sanacyjnymi i procesem zwolnień grupowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótką	Ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń na skutek zrealizowanych zwolnień grupowych	Własne operacje	Krótką i średnią

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Adekwatna płaca	Wpływ na pracowników poprzez niewypłacanie świadczeń należnych odchodzącym pracownikom w związku z przeprowadzonym procesem zwolnień grupowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótka	Ryzyko dotyczące obsługi kosztów pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na wypłatę pracownikom zaległych należności wynikających z przeprowadzonego procesu zwolnień	Własne operacje	Wszystkie trzy perspektywy
							Ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP w związku z zaległymi należnościami wobec zwolnionych pracowników		Krótka i średnia
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Rokowania zbiorowe, w tym odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi	Wpływ na warunki pracy pracowników poprzez wypowiedzenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Średnia i długa	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Dialog społeczny	Wpływ na możliwość współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia	Rzeczywisty pozytywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Wolność zrzeszania się, istnienie rad zakładowych oraz prawa pracowników do informacji, konsultacji i uczestnictwa	Wpływ na pracowników poprzez dyskryminację osób ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy szczególnie narażonej na wystąpienie wypadku	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na stres i zdrowie psychiczne maszynistów pociągów poprzez narażenie na bycie świadkiem drastycznych wypadków	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez naruszenie zasad BHP, w tym brak zapewnienia odpowiednich środków ochrony zdrowia dla pracowników na stanowiskach robotniczych	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy lub stanowisko pracy narażające na wystąpienie choroby zawodowej	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko utraty pracowników poprzez nieodpowiednią politykę wynagrodzeń oraz szkoleniową skutkującą zwiększeniem kosztów rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników	Własne operacje	Krótko i średnia
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Środki zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy	Wpływ na pracowników wskutek ograniczonego zakresu wdrożenia i znajomości Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej w Grupie	Potencjalny negatywny	Operacje własne	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Różnorodność	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko dotyczące luki pokoleniowej i utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym, przekładające się na konieczność rekrutacji i przeszkolenia nowych pracowników	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników w łańcuchu wartości poprzez wpływ rodzaju stanowiska i warunków pracy na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku	Potencjalny negatywny	Wyższy szczebel, Niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Odpowiednie warunki mieszkaniowe	Wpływ na komfort życia społeczności lokalnych poprzez generowanie hałasu	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko ograniczeń poruszania się po torach oraz kar za przekroczenia norm hałasu w związku z regulacjami TSI Hałas	Operacje własne	Długa
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Oddziaływanie na bezpieczeństwo	Wpływ na bezpieczeństwo państwa, w tym bezpieczeństwo energetyczne poprzez realizację strategicznych przewozów z punktu widzenia państwa	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności		Wpływ na lokalne rynki pracy w Polsce poprzez stworzenie ponad 14000 miejsc pracy w skali Grupy	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS G1 Postępowanie w biznesie	Zarządzanie relacjami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze		Wpływ poprzez nieterminowe regulowanie płatności	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko procesów sądowych, postępowań komorniczych oraz utraty partnerów biznesowych związane z nieterminowym regulowaniem płatności	Wyższy szczebel, niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS G1 Postępowanie w biznesie	Zarządzanie relacjami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze		Brak istotnych wpływów				Szansa na nawiązywanie stabilnych długoterminowych współprac z odpowiednimi dostawcami i podwykonawcami, którzy dążą do podobnych celów w zakresie ESG.	Cały łańcuch	Długa perspektywa

Kwestie zrównoważonego rozwoju			Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne							
ESRS G1 Postępowani e w biznesie	Ochrona sygnalistów		Wpływ na skuteczność regulacji dotyczących zgłaszania nieprawidłowości w związku z małą wiedzą interesariuszy na temat sposobu zgłaszania działań nieetycznych i niezgodnych z prawem	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS G1 Postępowani e w biznesie	Zaangażowanie polityczne a działalność lobbingsowa		Brak istotnych wpływów				Szansa na zwiększenie zaangażowania w opiniowanie aktów prawnych i działania lobbingsowe mające na celu zwiększenie inwestycji w rozwój kolei (a zwłaszcza towarowych przewozów kolejowych) jako ekologicznego środka transportu	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe

Grupa nie dysponuje analizami pozwalającymi zaraportować w niniejszym oświadczeniu:

- bieżące i przewidywane skutki istotnych wpływów, ryzyk i szans dla modelu biznesowego, łańcucha wartości, strategii i procesu decyzyjnego,
- bieżące skutki finansowe istotnych ryzyk i szans dla sytuacji finansowej,
- przewidywane skutki finansowe istotnych ryzyk i szans dla sytuacji finansowej.

W trakcie analizy podwójnej istotności, Grupa PKP CARGO rozpatrywała istotne wpływy w perspektywach czasowych zgodnych z ESRS krótkoterminowej (do roku), średnioterminowej (od roku do pięciu lat) i długookresowej (powyżej pięciu lat).

Istotne wpływy, ryzyka i szanse Grupy PKP CARGO wynikają ze strategii i modelu biznesowego organizacji związanych z kolejowym transportem i przeładunkiem towarów, głównie węgla. Wpływy, ryzyka i szanse społeczne, środowiskowe i dotyczące ładu korporacyjnego są identyfikowane w stopniu i charakterze opisanym w podrozdziale *SBM-1 Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości*. Zidentyfikowane tematy istotne wiążą się z transportowanymi towarami, zasobami pobieranymi do napędzania i konserwacji taboru oraz źródłami emisji zanieczyszczeń do środowiska. Dodatkowo, PKP CARGO jako istotny pracodawca w okresie przemian, wpływa silnie na pracowników, co objawia się określonymi tematami istotnymi, szczególnie w zakresie społecznym.

Jednocześnie, organizacja zdaje sobie sprawę ze swojej roli dla bezpieczeństwa kraju, realizując strategiczne przewozy, a poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia, umożliwia pracownikom kształtowanie swojego środowiska pracy.

Niniejsze oświadczenie za rok 2024 jest pierwszym opartym na pełnej analizie podwójnej istotności zgodnej z ESRS – nie jest więc możliwe ujawnienie zmian w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym. Grupa Kapitałowa nie raportuje dodatkowych ujawnień własnych wykraczających poza tematy uwzględnione w ESRS 1 AR 16.

Grupa nie posiada aktualnie skwantyfikowanych celów w zakresie dekarbonizacji. W ramach analizy odporności strategii i modelu biznesowego na zmianę klimatu, przeprowadzono analizę scenariuszową opisaną w *IRO-1 – Opis procesu służącego do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans*. Powyższa analiza obejmowała rejon Europy Środkowo-Wschodniej (przede wszystkim Polskę), czyli obszar, na którym realizowane są działania w ramach operacji własnych oraz niższego szczebla łańcucha wartości (główne rynki zbytu). W ramach działań wyższego szczebla, rozpatrzono ryzyka projektowane dla całej Europy. W analizie przyjęto trzy perspektywy czasowe: do roku (krótką), od roku do pięciu lat (średnią) i powyżej pięciu lat (długą).

Oceniono, że nagłe zjawiska pogodowe, takie jak burze, podtopienia czy osuwiska, mogą prowadzić do zniszczenia lub uszkodzenia infrastruktury transportowej niezbędnej do świadczenia usług, ale i istotnej z punktu widzenia łańcucha wartości – wydobycia transportowanych produktów, niezbędnych w produkcji energii czy wspierających usługi. Konsekwencją opisanych zdarzeń mogą być utrudnienia w bieżącej działalności, prowadzące do spadku dochodów lub wartości akcji. Dostosowując się do zmian klimatu na podstawie scenariusza zeroemisyjnego, Grupa dostrzega ryzyka powiązane ze skutecznością adaptacji usług do modelu niskoemisyjnego, w tym z modernizacją infrastruktury oraz taboru w całym łańcuchu wartości. Jednocześnie, Grupa identyfikuje szanse powiązane z objęciem systemem ETS transportu drogowego, co może zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego.

Zgodnie z założeniami strategii biznesowej, Grupa podejmuje działania polegające na możliwie szerokiej dywersyfikacji transportowanych towarów, by dostosowywać się do trendu odejścia od węgla w globalnej gospodarce. Grupa jest do pewnego stopnia w stanie adaptować się do sytuacji kryzysowych, dopasowując usługi transportowe do aktualnych potrzeb.

Nie zidentyfikowano obszarów działalności oraz aktywów, w przypadku których nie uwzględniono przejścia w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu. W sprawozdaniu finansowym nie przyjęto krytycznych założeń dotyczących klimatu.

Grupa PKP CARGO prowadzi swoją działalność na obszarach wrażliwych na bioróżnorodność oraz w ich pobliżu. Dodatkowo, ruch kolejowy organizowany przez spółki Grupy w całym kraju wiąże się z możliwością zakłócenia życia wielu gatunków zwierząt, jednak Grupa nie jest w posiadaniu informacji, aby w jakiegokolwiek lokalizacji doszło w wyniku jej działalności do nadmiernego pogorszenia stanu ekosystemów.

Proces, w ramach którego zidentyfikowano negatywny wpływ na różnorodność biologiczną i ekosystemy, dotyczy realizacji usług transportu przez obszary o różnym stopniu ochrony i stanie ekosystemów. Konsekwencją mogą być kolizje ze zwierzętami, stres wywołany hałasem lub ogólne pogorszenie kondycji wywołane zanieczyszczeniami.

Nie zidentyfikowano konkretnych gatunków, na które Grupa jednoznacznie wpływałaby w sposób negatywny. Grupa nie wywiera istotnego wpływu na degradację gruntów, pustoszczenie lub uszczelnianie gleby.

IRO-1 – Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans

W ramach przeprowadzonego procesu analizy podwójnej istotności Grupa PKP CARGO poddała ocenie wszystkie zagadnienia związane ze zrównoważonym rozwojem, zgodnie z wymogami wskazanymi w ESRS 1 AR 16. Przeglądowi podlegały także dokumenty korporacyjne odnoszące się do tematów ujętych w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju.

Proces rozpoczęto od szczegółowego rozpoznania łańcucha wartości. Zewnętrzni eksperci w zakresie ESG przeprowadzili analizę zarówno jego wyższego, jak i niższego szczebla, uwzględniając działania podstawowe i wspierające. Zidentyfikowane elementy – zasoby, aktywności oraz relacje – zostały zatwierdzone przez Grupę w drodze wewnętrznych konsultacji.

Ocena istotności wpływów opierała się na kilku kluczowych kryteriach:

- intensywności oddziaływania (siły wpływu na aspekty zrównoważonego rozwoju),
- skali oddziaływania (zasięgu terytorialnym lub organizacyjnym wpływu),
- prawdopodobieństwie zaistnienia potencjalnych wpływów,
- możliwości odwrócenia ich skutków (czy wpływ jest trwały, czy można przeciwdziałać jego skutkom).

W kontekście istotności finansowej oceniono, w jaki sposób kwestie ESG wpływają na działalność operacyjną, kondycję finansową oraz perspektywę rozwoju organizacji. Przeanalizowano tematy główne, ich podtematy oraz bardziej szczegółowe aspekty, uwzględniając ich powiązania z modelem biznesowym oraz całym łańcuchem wartości.

W przypadku ryzyk i szans dokonano oceny na podstawie dwóch parametrów:

- możliwego negatywnego wpływu na wyniki finansowe oraz działalność operacyjną Grupy,
- prawdopodobieństwa realizacji danego ryzyka lub pojawienia się danej szansy.

Wszystkie powyższe aspekty były oceniane w pięciostopniowej skali opartej na wartościach ilościowych i jakościowych, przy uwzględnieniu uznanych źródeł wiedzy naukowej oraz danych rynkowych lub pochodzących bezpośrednio z organizacji. Dodatkowo zagadnienia, które znalazły się na granicy poziomu istotności, były rozpatrywane indywidualnie – z uwzględnieniem ich ewentualnego włączenia do katalogu tematów uznanych za istotne.

Proces identyfikacji negatywnych wpływów rozpoczął się od dialogu z zainteresowanymi stronami, w szczególności z pracownikami oraz kluczowymi partnerami zewnętrznymi. Działanie to stanowiło integralną część procesu należytej staranności. W tym celu Grupa opracowała i rozpowszechniła ankiety skierowane zarówno do własnych pracowników, jak i do interesariuszy zewnętrznych. Zestaw pytań – w formach zarówno zamkniętych, jak i otwartych – odnosił się do szerokiego spektrum zagadnień zrównoważonego rozwoju. Konstrukcja kwestionariuszy była zgodna z Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka oraz rekomendacjami zawartymi w Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych w obszarze odpowiedzialnego prowadzenia działalności.

W odpowiedzi otrzymano 696 opinii od własnych zasobów pracowniczych oraz 136 odpowiedzi ze strony klientów, dostawców i partnerów biznesowych. W planach Grupy znajduje się dalsze rozszerzenie tego dialogu m.in. poprzez zwiększenie zaangażowania respondentów wśród interesariuszy oraz włączenie w ten proces społeczności lokalnych i organizacji pozarządowych. Przeprowadzono także cztery indywidualne rozmowy z przedstawicielami interesariuszy, obejmujące pracowników (w tym reprezentantów związków zawodowych), klientów oraz dostawców.

W analizie zebranych danych szczególną uwagę poświęcono kwestii przestrzegania praw człowieka, zgodnych z postanowieniami Międzynarodowej Karty Praw Człowieka (obejmującej Powszechną Deklarację Praw Człowieka, Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych oraz Międzynarodowy Pakt Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych), a także zasad wynikających z podstawowych konwencji wskazanych w Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie fundamentalnych praw i zasad w pracy.

Wnioski z przeprowadzonych badań uwzględniono zarówno na etapie identyfikacji, jak i w ocenie wpływów, szans oraz ryzyk związanych z działalnością Grupy. Publikacja niniejszego oświadczenia ma na celu zapewnienie pełnej transparentności i poinformowanie wszystkich interesariuszy o działaniach organizacji w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Na podstawie wyników uzyskanych z ankiet oraz przeprowadzonych wywiadów Grupa dokonała identyfikacji zarówno pozytywnych, jak i negatywnych wpływów swojej działalności, a także powiązanych z nimi ryzyk i szans. Podczas oceny tych aspektów uwzględniono takie kryteria, jak skala i zasięg wpływu, jego nieodwracalny charakter oraz prawdopodobieństwo wystąpienia, odnosząc je do konkretnych praw człowieka, z którymi są one powiązane.

Proces identyfikacji oraz oceny kluczowych wpływów, ryzyk i szans realizowany był z udziałem przedstawicieli wszystkich strategicznych obszarów funkcjonowania Grupy PKP CARGO. W skład zespołu roboczego weszli reprezentanci m.in. działu relacji inwestorskich odpowiedzialni za kwestie ESG, a także osoby reprezentujące obszary zarządzania zasobami ludzkimi, compliance, obsługę prawną oraz bezpieczeństwo i higienę pracy. Dodatkowego wsparcia w zakresie oceny istotności udzielali zewnętrzni specjaliści z dziedzin ochrony środowiska, społecznych aspektów działalności oraz sprawozdawczości

niefinansowej. W ramach prac zorganizowano szereg warsztatów poświęconych m.in. analizie zidentyfikowanych wpływów, analizom scenariuszowym oraz zagadnieniom związanym z procesem należytej staranności. Końcowa lista najważniejszych wpływów, potencjalnych ryzyk i możliwych szans została zatwierdzona przez Zarząd.

Proces analizy podwójnej istotności został zrealizowany w okresie od listopada 2024 roku do lutego 2025 roku. Grupa PKP CARGO zakłada jego regularne aktualizowanie, uwzględniając pojawiające się dane oraz zmieniające się uwarunkowania rynkowe. Każdy etap działań w ramach tego procesu był starannie udokumentowany, co pozwoliło na przeprowadzenie atestacji bieglego rewidenta oraz ocenę efektywności zastosowanego podejścia.

EI.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Proces identyfikacji istotnych wpływów oraz ryzyk i szans jest w niniejszym oświadczeniu opisany w części *IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans*.

W ramach realizowanego procesu analizy podwójnej istotności oraz identyfikacji kluczowych ryzyk i szans GK PKP CARGO przeprowadziła również ocenę odporności swojej strategii oraz modelu biznesowego na ryzyka związane ze zmianą klimatu. Pierwszym etapem tego działania było określenie zakresu działalności Grupy w całym łańcuchu wartości. Ustalono, że zasadniczy obszar operacyjny Grupy koncentruje się głównie na terytorium Polski. Podobny zasięg mają relacje na niższych poziomach łańcucha wartości, natomiast na poziomie wyższego szczebla nie wskazano dominującego regionu geograficznego. W analizie uwzględniono charakterystykę wpływu poszczególnych relacji oraz ich umiejscowienie w strukturze łańcucha wartości.

Oceny dokonano z uwzględnieniem trzech horyzontów czasowych: krótkoterminowego (do jednego roku), średnioterminowego (od roku do pięciu lat) oraz długoterminowego (powyżej pięciu lat). Wzięto także pod uwagę specyfikę aktywów Grupy – z racji przyjętego modelu operacyjnego są one w dużej mierze trwałe.

W analizie zastosowano m.in. następujące źródła:

- scenariusz Net Zero Emissions do 2050 roku opracowany przez Międzynarodową Agencję Energetyczną,
- wytyczne TCFD dotyczące analizy scenariuszowej dla podmiotów niefinansowych,
- raport IPCC Climate Change 2021 – The Physical Science Basis.

Zagrożenia związane ze zmianami klimatu – zarówno ostre, jak i długotrwałe oddziałujące – zostały określone na podstawie wysokoemisyjnego scenariusza IPCC SSP5-8.5. Scenariusz ten należy do pięciu społeczno-gospodarczych ścieżek rozwoju opisanych przez IPCC i zakłada dynamiczny wzrost gospodarczy oparty na intensywnym wykorzystaniu paliw kopalnych, przy niskim poziomie dekarbonizacji. W rezultacie prognozowane jest globalne ocieplenie sięgające 4°C do końca XXI wieku. Zakłada się również narastające nierówności społeczne i ekonomiczne oraz brak skutecznych mechanizmów zarządzania ryzykiem klimatycznym w skali globalnej.

Wśród ryzyk fizycznych wyróżniono:

- ryzyka ostre, czyli nagłe zdarzenia, takie jak powódzie, cyklony czy lawiny,
- ryzyka przewlekłe, obejmujące długofalowe zjawiska, np. zmiany temperatur, zakłócenia w cyrkulacji powietrza czy degradację gleby.

Uwzględniając konkretne lokalizacje działalności Grupy, dokonano analizy skutków potencjalnych zjawisk wynikających z różnych scenariuszy rozwoju sytuacji klimatycznej.

Scenariusz Net Zero do 2050 roku, bez zakładania redukcji emisji poza sektorem energetycznym, przedstawia możliwą ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia zerowej emisji netto CO₂ w tym sektorze, wspierając realizację celów Porozumienia Paryskiego. Możliwości dostosowania się do nich modelu działalności analizowano w ramach oceny odporności strategii Grupy na scenariusz niskoemisyjny.

W tym kontekście identyfikowano ryzyka związane z transformacją, takie jak:

- zmiana oczekiwań rynkowych ze strony klientów (ryzyka rynkowe),
- regulacyjne wymogi dotyczące produktów i usług (ryzyka prawne),
- pojawienie się nowych technologii lub zastępowanie dotychczasowych rozwiązań (ryzyka technologiczne),
- ryzyko reputacyjne wynikające z postrzegania sektora przez opinię publiczną.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że gwałtowne zjawiska atmosferyczne – takie jak intensywne burze, ulewne opady, pożary czy lawiny – mogą prowadzić do uszkodzeń infrastruktury kluczowej dla łańcucha wartości (np. torowisk, sieci trakcyjnych, taboru kolejowego), utrudniając realizację podstawowej działalności transportowej.

W kontekście adaptacji do zmiany klimatu, wynikającej ze scenariusza zeroemisyjnego, dostrzeżono zagrożenia związane z koniecznością dostosowania usług do realiów gospodarki niskoemisyjnej – w szczególności w kontekście zmniejszającego się

udziału węgla, który stanowi obecnie główny przedmiot przewozów Grupy. Jednocześnie wskazano również potencjalne szanse, przykładowo związane z objęciem transportu drogowego systemem EU ETS, co może wpłynąć na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego.

Szczegółowy wykaz istotnych ryzyk, wraz z przypisaniem odpowiednich horyzontów czasowych, znajduje się w części *SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym*.

E2.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

W ramach procesu analizy podwójnej istotności, w celu określenia swoich wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem, GK PKP CARGO przeprowadziła, zgodnie z wymaganiami standardów ESRS, przegląd własnych lokalizacji, procesów oraz zasobów i aktywów. Obejmował on analizę m.in.

- wykonywanych procesów w tym obszarze z uwzględnieniem lokalizacji,
- dokumentacji w zakresie pozwoleń na wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska,
- cyklicznych badań odprowadzanych ścieków do wód i gleb,
- zużycia paliw i materiałów w organizacji,
- dodatkowych informacji przekazanych przez specjalistów ds. ochrony środowiska zatrudnionych w poszczególnych spółkach.

Jedynie konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach procesu należytej staranności opisanego w części *IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans*. Wtedy też Grupa zidentyfikowała cztery istotne rzeczywiste negatywne wpływy związane z zanieczyszczeniami oraz jeden istotny potencjalnie negatywny wpływ na zanieczyszczenia środowiska, opisane w części *SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym*. Organizacja zidentyfikowała również lokalizacje, w których zanieczyszczenie jest istotną kwestią oraz rodzaje działalności mające związek z tego typu wpływami środowiskowymi:

- zanieczyszczenia powietrza powstałe głównie ze spalania paliw w ruchu lokomotyw, maszyn i procesów naprawczych,
- zanieczyszczenia gleby i wód wskutek emisji, w tym wód opadowych i ścieków oczyszczonych, do rzek i rowów melioracyjnych,
- stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych w procesach remontów infrastruktury torowej oraz w procesach utrzymania taboru.

E3.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi

Identyfikując swoje wpływy, GK PKP CARGO przeprowadziła przegląd własnych lokalizacji i działalności zgodnie ze standardami ESRS. Przeanalizowane zostały również zasoby, aktywa i działalność organizacji w celu zidentyfikowania rzeczywistych i potencjalnych źródeł poboru oraz zużycia wody. Wykorzystano referencyjne narzędzie Aqueduct. Grupa nie pobiera wody do celów produkcyjnych, a wyłącznie na cele bieżącego utrzymania taboru i infrastruktury oraz potrzeby socjalne. Za zużycie wody uznano wodę pobieraną do wodowania parowozów. Grupa nie jest zależna, ani nie korzysta w sposób szczególny z konkretnego ujęcia; do poboru dochodzi względnie równomiernie, na terenie całego kraju. Część pobranej wody, obecnie w ilości niemożliwej do ustalenia, pochodziła z rejonów o wysokim stresie wodnym.

Jedynie konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach procesu należytej staranności opisanego w części *IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans*.

E4.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami

Proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami jest w niniejszym oświadczeniu opisany w części *IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans*. Grupa przeanalizowała katalog usług ekosystemowych CICES i nie rozpoznała konkretnej usługi, która byłaby zakłócana.

Ryzyka i szanse związane z transformacją i zmianami fizycznymi powiązane z bioróżnorodnością i ekosystemami zidentyfikowano poprzez analizę wpływu na utratę różnorodności biologicznej modelu biznesowego i kluczowych aktywności Grupy. Organizacja uwzględniła lokalizacje i obszar prowadzenia działalności biznesowej, a także miejsce w łańcuchu wartości. Ustalono prawdopodobieństwo zaistnienia zjawiska i wyceniono skalę finansową. Jednocześnie Grupa nie uwzględniała ryzyk systemowych, gdyż w niewielkim stopniu zależy ona bezpośrednio od zasobów naturalnych.

Grupa nie przeprowadziła w procesie identyfikacji wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością konsultacji z dotkniętymi społecznościami w sprawie oceny zrównoważonego rozwoju wspólnych zasobów biologicznych i ekosystemów. Społeczności nie były też zaangażowane w ocenę istotności.

W trakcie analizy model biznesowy Grupy nie został zweryfikowany przy użyciu scenariuszy bioróżnorodności i ekosystemów.

GK PKP CARGO prowadzi swoją działalność na obszarach wrażliwych na różnorodność biologiczną oraz w ich pobliżu. Dodatkowo ruch kolejowy organizowany przez spółki Grupy w całym kraju wiąże się z możliwością zakłócenia życia wielu gatunków zwierząt, jednak organizacja nie jest w posiadaniu informacji, aby w jakiegokolwiek lokalizacji doszło w wyniku jej działalności do nadmiernego pogorszenia stanu ekosystemów.

Grupa nie stwierdziła konieczności wdrożenia środków łagodzących dla ochrony bioróżnorodności.

ES.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym

Grupa przeanalizowała własne zasoby, aktywa i działalność w celu zidentyfikowania głównych zasobów wprowadzanych do jej infrastruktury. Określono kluczowe procesy i obszary działalności, w których powstają odpady, a także scharakteryzowano główne materiały tworzące strumień odpadów. W analizie skorzystano z referencyjnych baz odniesienia, takich jak EncoreNature, baz statystycznych publikowanych przez GUS czy wydań branżowych. Założono, że aktywność Grupy jest liniowa względem danych odniesienia.

Jedynie konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach procesu należytej staranności opisanego w części IRO-1 *Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans*.

G1.IRO-1 Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans

Identyfikując istotne wpływy, ryzyka i szanse, GK PKP CARGO uwzględniła czynniki kontekstowe, w tym sektor oraz specyfikę i lokalizację prowadzonej działalności. Analizując jej lokalizację, wzięto pod uwagę środowisko prawne oraz gospodarcze – w szczególności w kontekście zgodności z regulacjami ESG w różnych jurysdykcjach oraz potencjalnej ekspozycji na ryzyka w obszarze ładu zarządczego w spółkach zagranicznych.

Charakter i skala działalności Grupy Kapitałowej oraz specyfika branży transportu kolejowego wymagała analizy następujących kluczowych obszarów:

- procedur i zakresu wdrożenia przepisów dotyczących ochrony sygnalistów, w tym działań podjętych w celu zapoznania pracowników z procedurą,
- regulacji i procedur Grupy Kapitałowej, m.in. w obszarach standardów etycznych, przeciwdziałania korupcji oraz zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć (w ramach badania ankietowego, będącego częścią analizy podwójnej istotności, zapytano kluczowych interesariuszy zewnętrznych oraz pracowników o znajomość wewnętrznych regulacji i procedur – wiedza na temat tych regulacji jest warunkiem do zapewnienia ich skuteczności),
- zarządzania relacjami z dostawcami, w szczególności praktyk płatniczych – z uwagi na postępowanie sanacyjne jednostki dominującej i rozproszoną działalność Grupy, terminowość spłaty zobowiązań ma potencjalny duży wpływ na sytuację podmiotów w łańcuchu wartości organizacji.

Zweryfikowano historię kar nałożonych przez organy nadzoru, w tym wystąpienia incydentów o charakterze korupcyjnym – GK PKP CARGO nie odnotowała tego typu przypadków.

IRO-2 – Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju istotnych wpływów, ryzyk i szans

Proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans, które wymagają ujawnienia w niniejszym oświadczeniu, opierał się na analizie podwójnej istotności. W ramach tej analizy poszczególne wpływy, ryzyka i szanse zostały przypisane do określonych dwudziestu sześciu jednostek tematycznych wskazanych w standardach ESRS, a następnie ocenione pod kątem istotności z wykorzystaniem ustalonych progów.

Wykaz spełnionych wymogów potwierdza zgodność niniejszego oświadczenia ze standardami sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

Tabela 44 Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
BP-1	Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju	105
BP-2	Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności	106
GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	107
GOV-2	Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem	108
GOV-3	Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	108
GOV-4	Oświadczenie dotyczące należytej staranności	108
GOV-5	Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju	109
SBM-1	Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości	109
SBM-2	Interesy i opinie interesariuszy	111
SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i modelem biznesowym	112
IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, istotnych ryzyk i istotnych szans	122
IRO-2	Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	125
E1 GOV-3	Uwzględnienie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	108
E1-1	Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu	144
E1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	112
E1 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans	123
E1-2	Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	144
E1-3	Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej	144
E1-4	Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	144
E1-5	Zużycie energii i koszt energetyczny	144
E1-6	Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych	145
E1-7	Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla	149
E1-8	Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla	149
E1-9	Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem	odstępstwo phase-in
E2 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	124
E2-1	Polityki związane z zanieczyszczeniem	149
E2-2	Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem	150
E2-3	Cele związane z zanieczyszczeniem	151
E2-4	Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby	153
E2-5	Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy	154
E2-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	odstępstwo phase-in

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
E3 IRO-1	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	124
E3-1	Polityki związane z wodą i zasobami morskimi	154
E3-2	Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi	155
E3-3	Cele związane z wodą i zasobami morskimi	155
E3-4	Zużycie wody	155
E3-5	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi	odstępstwo phase-in
E4 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	112
E4 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	124
E4-1	Plan przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów oraz uwzględnianie bioróżnorodności i ekosystemów w strategii i modelu biznesowym	156
E4-2	Polityki związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	156
E4-3	Działania i zasoby związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	156
E4-4	Cele związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	156
E4-5	Mierniki wpływu związane ze zmianą w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów	156
E4-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	odstępstwo phase-in
E5 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	125
E5-1	Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	157
E5-2	Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	157
E5-3	Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	157
E5-4	Zasoby wprowadzane	nieistotne
E5-5	Zasoby odprowadzane	157
E5-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	odstępstwo phase-in
S1 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	111
S1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	158
S1-1	Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi	158
S1-2	Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów	160
S1-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze	161
S1-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań	162

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
S1-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	164
S1-6	Charakterystyka pracowników jednostki	164
S1-7	Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki	odstępstwo phase-in
S1-8	Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego	166
S1-9	Mierniki różnorodności	166
S1-10	Adekwatna płaca	167
S1-11	Ochrona socjalna	nieistotne
S1-12	Osoby z niepełnosprawnościami	nieistotne
S1-13	Mierniki dotyczące szkoleń i rozwoju umiejętności	odstępstwo phase-in
S1-14	Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy	167
S1-15	Mierniki równowagi między życiem zawodowym a prywatnym	nieistotne
S1-16	Mierniki wynagrodzeń (luka płacowa i całkowite wynagrodzenie)	nieistotne
S1-17	Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw człowieka	167
S2 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	111
S2 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	168
S2-1	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	168
S2-2	Procesy współpracy z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów	168
S2-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	168
S2-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości oraz skuteczność tych działań	169
S2-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	169
S3 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	111
S3 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	169
S3-1	Polityki związane z dotkniętymi społecznościami	170
S3-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami	170
S3-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte strony	170
S3-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań	170
S3-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	170
G1 GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	107

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
G1 IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans	125
G1-1	Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna	171
G1-2	Zarządzanie relacjami z dostawcami	172
G1-3	Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie	nieistotne
G1-4	Incydenty korupcji lub przekupstwa	nieistotne
G1-5	Wpływ polityczny i działalność lobbingsowa	173
G1-6	Praktyki płatnicze	173

Tabela 45 Wykaz punktów danych zawartych w standardach przekrojowych i standardach tematycznych, które wynikają z innych przepisów UE

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 GOV-1	21 d	Zróżnicowanie członków zarządu ze względu na płeć	x		x		107
ESRS 2 GOV-1	21 e	Odsetek członków organów, którzy są niezależni			x		107
ESRS 2 GOV-4	30	Oświadczenie w sprawie należytej staranności	x				108
ESRS 2 SBM-1	40 d (i)	Udział w działaniach związanych z działaniami dotyczącymi paliw kopalnych	x	x	x		109
ESRS 2 SBM-1	40 d (ii)	Udział w działaniach związanych z produkcją chemikaliów	x		x		nie dotyczy
ESRS 2 SBM-1	40 d (iii)	Udział w działalności związanej z kontrowersyjną bronią	x		x		nie dotyczy
ESRS 2 SBM-1	40 d (iv)	Udział w działaniach związanych z uprawą i produkcją tytoniu			x		nie dotyczy
ESRS E1-1	14	Plan przejścia służący osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r.				x	144
ESRS E1-1	16 g	Jednostki wykluczone z zakresu obowiązywania wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego		x	x		nie dotyczy
ESRS E1-4	34	Cele redukcji emisji gazów cieplarnianych	x	x	x		144

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS E1-5	38	Zużycie energii z kopalnych źródeł zdezagregowane w podziale na źródła (dotyczy wyłącznie sektorów o znacznym oddziaływaniu na klimat)	x				nie dotyczy
ESRS E1-5	37	Zużycie energii i koszt energetyczny	x				144
ESRS E1-5	40–43	Energochłonność powiązana z działaniami podejmowanymi w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat	x				nie dotyczy
ESRS E1-6	44	Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1, 2, 3 brutto i całkowite emisje gazów cieplarnianych	x	x	x		145
ESRS E1-6	53–55	Intensywność emisji gazów cieplarnianych brutto	x	x	x		145
ESRS E1-7	56	Usuwanie gazów cieplarnianych i jednostki emisji dwutlenku węgla				x	149
ESRS E1-9	66	Ekspozycja portfela odniesienia na ryzyka fizyczne związane z klimatem			x		odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	66 a	Dezagregacja kwot pieniężnych według nagłego i długotrwałego ryzyka fizycznego		x			odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	66 c	Lokalizacja znaczących składników aktywów obciążonych istotnym ryzykiem fizycznym		x			odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	67 c	Podział wartości księgowej nieruchomości według klas efektywności energetycznej		x			odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	69	Stopień ekspozycji portfela na szanse związane z klimatem			x		odstępstwo phase-in
ESRS E2-4	28	Ilość każdego czynnika zanieczyszczającego wymienionego w załączniku II do	x				153

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
		rozporządzenia w sprawie E-PRTR emitowanego do powietrza, wody i gleby					
ESRS E3-1	9	Woda i zasoby morskie	x				154
ESRS E3-1	13	Specjalna polityka	x				nie dotyczy
ESRS E3-1	14	Zrównoważone praktyki w dziedzinie mórz i oceanów	x				nieistotne
ESRS E3-4	28 c	Całkowita ilość wody poddanej recyklingowi i ponownemu użyciu	x				155
ESRS E3-4	29	Całkowite zużycie wody w m3 na przychód netto z własnych operacji	x				155
ESRS 2 SBM 3-E4	16 a (i)	Obszary wrażliwe pod względem bioróżnorodności	x				112
ESRS 2 SBM 3-E4	16 b	Oddziaływanie na ekosystemy lądowe	x				112
ESRS 2 SBM 3-E4	16 c	Gatunki zagrożone wyginięciem	x				112
ESRS E4-2	24 b	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie gruntów/ rolnictwa	x				156
ESRS E4-2	24 c	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie oceanów/mórz	x				156
ESRS E4-2	24 d	Polityki na rzecz przeciwdziałania wylesianiu	x				156
ESRS E5-5	37 d	Odpady niepoddawane recyklingowi	x				157
ESRS E5-5	39	Odpady niebezpieczne i odpady promieniotwórcze	x				157
ESRS 2 SBM- 3-S1	14 f	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy przymusowej	x				112

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 SBM-3-S1	14 g	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci	x				158
ESRS S1-1	20	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				158
ESRS S1-1	21	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy			x		158
ESRS S1-1	22	Procedury i środki na rzecz zapobiegania handlowi ludźmi	x				158
ESRS S1-1	23	Polityka lub system zarządzania służące zapobieganiu wypadkom przy pracy	x				158
ESRS S1-3	32 c	Mechanizmy rozpatrywania skarg	x				161
ESRS S1-14	88 b i c	Liczba zgonów związanych z pracą oraz liczba i wskaźnik wypadków związanych z pracą	x		x		167
ESRS S1-14	88 e	Liczba dni straconych z powodu urazów, wypadków, ofiar śmiertelnych lub chorób	x				odstępstwo phase-in
ESRS S1-16	97 a	Nieskorygowana luka płacowa między kobietami a mężczyznami	x		x		nieistotne
ESRS S1-16	97 b	Nadmierny poziom wynagrodzenia dyrektora generalnego	x				nieistotne
ESRS S1-17	103 a	Przypadki dyskryminacji	x				167
ESRS S1-17	104 a	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		nieistotne

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 SBM-3-S2	11 b	Znaczące ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci lub pracy przymusowej w łańcuchu wartości	x				168
ESRS S2-1	17	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				168
ESRS S2-1	18	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	x				168
ESRS S2-1	19	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		168
ESRS S2-1	19	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 1–8			x		168
ESRS S2-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka związane z łańcuchem wartości na wyższym i niższym szczeblu	x				169
ESRS S3-1	16	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				nieistotne
ESRS S3-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, zasad MOP lub wytycznych OECD	x		x		170
ESRS S3-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x				nieistotne
ESRS S4-1	16	Polityka odnosząca się do konsumentów i użytkowników końcowych	x				nie dotyczy

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS S4-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		nie dotyczy
ESRS S4-4	35	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x				nie dotyczy
ESRS G1-1	10 b	Konwencja Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji	x				171
ESRS G1-1	10 d	Ochrona sygnalistów	x				171
ESRS G1-4	24 a	Grzywny za naruszenie przepisów antykorupcyjnych i przepisów w sprawie zwalczania przekupstw	x		x		nieistotne
ESRS G1-4	24 b	Normy w zakresie przeciwdziałania korupcji i przekupstwu	x				nieistotne

10.2. Informacje o środowisku

Taksonomia UE

Informacje o środowisku – Ujawnianie informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki)

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie Taksonomii UE (tj. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, Dz.U. L 198 z 22.6.2020, str. 13—43) Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: „Grupa PKP CARGO”) jest zobowiązana do ujawnienia w raporcie rocznym następujących informacji:

- udziału procentowego obrotu pochodzącego z produktów lub usług powiązanych z działalnością kwalifikowaną jako środowiskowo zrównoważona,
- udziału procentowego nakładów inwestycyjnych (CapEx) przypisanych do aktywów lub procesów związanych z działalnością zrównoważoną środowiskowo,
- udziału procentowego wydatków operacyjnych (OpEx) związanych z aktywami lub procesami stanowiącymi element działalności zrównoważonej środowiskowo.

W celu zakwalifikowania danej działalności jako środowiskowo zrównoważonej, konieczne jest dokonanie oceny jej zgodności z wymaganiami określonymi w Taksonomii UE. Zgodnie z tymi regulacjami, działalność może zostać uznana za zgodną z Taksonomią, jeżeli:

- wnosi istotny wkład w realizację co najmniej jednego z sześciu celów środowiskowych określonych w Taksonomii UE,
- nie wyrządza poważnych szkód dla żadnego z pozostałych celów środowiskowych Taksonomii UE,
- jest prowadzona zgodnie z minimalnymi gwarancjami (ocena dokonywana na poziomie całej grupy),
- spełnia techniczne kryteria kwalifikacji, określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2023/2486 z dnia 27 czerwca 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w zrównoważone wykorzystywanie i ochronę zasobów wodnych i morskich, w przejście

na gospodarkę o obiegu zamkniętym, w zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrolę lub w ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem któregośkolwiek z innych celów środowiskowych, Dz.U. L, 2023/2486, 21.11.2023, i rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych, Dz.U. L 442 z 9.12.2021, str. 1—349. Zbiorczo dokumenty te określane są jako techniczne kryteria kwalifikacji (TKK).

Taksonomia UE wyróżnia sześć głównych celów środowiskowych, które stanowią podstawę oceny działalności gospodarczej pod kątem jej zrównoważonego charakteru. Są to:

- łagodzenie zmian klimatu,
- adaptacja do zmian klimatu,
- zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,
- przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym,
- zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola,
- ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

W ramach raportowania taksonomicznego wdrożono kompleksowy proces raportowania, który został podzielony na cztery kluczowe etapy:

1. ocena zgodności z minimalnymi gwarancjami,
2. ocena kwalifikowalności do systematyki Taksonomii w zakresie prowadzonych działalności,
3. ocena zgodności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz gromadzenie potwierdzającej dokumentacji,
4. przypisanie danych finansowych w celu określenia obrotu, CapEx'u i OpEx'u kwalifikowalnego i zgodnego z Taksonomią.

Proces raportowania Taksonomii UE

Organizacja procesu raportowania w ramach Grupy PKP CARGO

Za koordynację procesu sprawozdawczości taksonomicznej w Grupie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji odpowiadał Wydział Kontrolingu Finansowego w Biurze Kontrolingu przy współpracy Wydziału Relacji Inwestorskich i Raportowania Niefinansowego. Za realizację zadań w ramach spółek zależnych odpowiadały co do zasady jednostki organizacyjne odpowiedzialne za rachunkowość.

W celu zapewnienia jednolitego podejścia do procesu w ramach wszystkich spółek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO pracę prowadzono w ramach powołanej grupy roboczej a informacje na potrzeby raportowania zbierane były za pomocą ustandaryzowanych dokumentów. Wydział Kontrolingu Finansowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji czuwał nad jednolitym podejściem w ramach wszystkich spółek zależnych oraz zachowaniem analogicznych zasad określania raportowanych KPI jak przy sprawozdawczości finansowej.

Ocena zgodności z minimalnymi gwarancjami

Aby dana działalność gospodarcza mogła zostać uznana za zgodną z systematyką musi być prowadzona w sposób zgodny z minimalnymi gwarancjami określonymi w art. 18 Taksonomii UE. Oznacza to, że działalność ta powinna:

- być zgodna z wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych,
- być zgodna z wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka,
- oraz uwzględniać zasadę „nie czyni poważnych szkód”, o której mowa w art. 2 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2019/2088.

W ramach oceny swojej działalności za 2024 r. Grupa PKP CARGO stwierdziła jej zgodność z minimalnymi gwarancjami.

Ocena kwalifikowalności do systematyki Taksonomii w zakresie prowadzonych działalności

W ramach procesu raportowania dokonano analizy działalności Grupy PKP CARGO pod kątem kwalifikowalności do systematyki Taksonomii UE. Identyfikacja działalności kwalifikujących się do systematyki została przeprowadzona w oparciu o opisy zawarte w załącznikach do rozporządzeń delegowanych określających techniczne kryteria kwalifikacji.

W Grupie PKP CARGO zostały zidentyfikowane następujące działalności w ramach pierwszego celu środowiskowego - łagodzenie zmian klimatu (CCM):

- CCM 3.3 - Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu,
- CCM 6.2 - Transport kolejowy towarów,
- CCM 6.5 - Transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi,
- CCM 6.6 - Usługi transportu drogowego towarów,
- CCM 6.14 - Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego.

Nie zidentyfikowano działalności kwalifikowalnych w zakresie pozostałych celów środowiskowych.

Ocena zgodności działalności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz gromadzenie potwierdzającej dokumentacji

Grupa PKP CARGO, oceniając zgodność swojej działalności z kryteriami Taksonomii UE, przeprowadziła analizę kryteriów istotnego wkładu oraz niewyrządzania poważnych szkód na podstawie TKK. W wyniku przeprowadzonej weryfikacji tych kryteriów stwierdziliśmy, że następujące obszary działalności Grupy PKP CARGO są zgodne z wymaganiami Taksonomii UE:

- CCM 3.3 - Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu,
- CCM 6.2 - Transport kolejowy towarów.

Przypisanie danych finansowych w celu określenia obrotu, CapEx-u i OpEx-u kwalifikowalnego i zgodnego z Taksonomią

W ramach tego etapu dokonano przypisania wartości obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx) do poszczególnych działalności zidentyfikowanych w toku wcześniejszej analizy. Wartości Obrotu i CapEx określono w sposób analogiczny do zasad stosowanych w sprawozdawczości finansowej Grupy PKP CARGO. W przypadku OpEx przyjęto definicję kosztów operacyjnych wynikającą z przepisów Taksonomii UE.

W oparciu o dane zgromadzone w trakcie analizy kwalifikowalności i zgodności działalności z Taksonomią UE, Grupa PKP CARGO opracowała wymagane tabele oraz przygotowała opisy zgodnie z obowiązującymi wymogami regulacyjnymi.

Zasady rachunkowości

Podstawą do kalkulacji wskaźników obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx) były definicje zawarte w Załączniku I do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2021/2178.

Poszczególne rodzaje prowadzonej działalności zostały przypisane tylko do jednej działalności kwalifikującej się do systematyki Taksonomii. Żadna część obrotu, CapEx i OpEx nie została policzona podwójnie. Gdy dana działalność, z której generowane były przychody (obrót) uznana została za kwalifikującą się do systematyki, wówczas również CapEx i OpEx związany z tą działalnością został w całości do niej przypisany i nie był już kwalifikowany do innych działalności. Pozostałe wartości CapEx i OpEx (niezwiązane z działalnością kwalifikującą się, generującą obrót) były poddawane ocenie pod kątem możliwej ich klasyfikacji do pozostałych kategorii działalności kwalifikujących się. Poszczególne wydatki CapEx i OpEx były przypisywane tylko do jednej działalności. W sytuacjach, gdy możliwe było przypisanie ich do więcej niż jednej działalności, wybrano jedną, najbardziej im odpowiadającą.

Obliczenie udziału Obrotu kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- dla wskaźnika obrotu podstawę kalkulacji (mianownik wskaźnika) stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami,
- do licznika natomiast zaliczono skonsolidowane przychody z tego tytułu kwalifikujące się do systematyki.

Do wyliczenia wskaźnika obrotu bazę stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami ujęte w „Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 roku według MSSF UE”.

Obliczenie wskaźnika wydatków CapEx kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- podstawę kalkulacji (mianownik wskaźnika) stanowiły skonsolidowane nakłady inwestycyjne Grupy PKP CARGO, które obejmowały: rzeczowe aktywa trwałe, aktywów niematerialnych oraz prawa do użytkowania aktywów,
- do licznika przypisano wydatki inwestycyjne z działalności kwalifikującej się do systematyki.

Do wyliczenia wskaźników wydatków CapEx przyjęto skonsolidowane nakłady inwestycyjne ujęte w punkcie 3.5. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO „Sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A w restrukturyzacji za rok 2024”.

Obliczenie wskaźnika wydatków OpEx kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad.

- mianownik stanowiły kategorie kosztów wskazanych w definicji taksonomicznej OpEx'u, w tym wszystkie bezpośrednie koszty służące do bieżącej obsługi aktywów Grupy PKP CARGO oraz ich utrzymywania w sprawności. Zaliczone do nich zostały takie koszty jak: utrzymanie i naprawy wagonów oraz lokomotyw, infrastruktury torowej i terminali kontenerowych, koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków transportu samochodowego, koszty sprzątania powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, najem krótkoterminowy środków trwałych.
- do licznika przypisano tę część OpEx, która dotyczy rodzajów działalności kwalifikujących się do systematyki.

Pozostałe informacje

Nie stwierdzono działalności gospodarczej, która spełniałaby jednocześnie techniczne kryteria kwalifikacji w odniesieniu do dwóch lub więcej celów środowiskowych.

Grupa nie prowadzi, nie finansuje ani nie posiada ekspozycji na działalność określoną w sekcjach 4.26 – 4.31 załączników I i II do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2021/2139, tj. dotyczącą wytwarzania energii w ramach procesów jądrowych i produkcji energii z gazowych paliw kopalnych).

Tabela 46 Informacje o prowadzeniu działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym

Wiersz	Działalność związana z energią jądrową	
1.	Przedsiębiorstwo prowadzi badania, rozwój, demonstrację i rozmieszczenie innowacyjnych instalacji wytwarzania energii elektrycznej wytwarzających energię w ramach procesów jądrowych przy minimalnej ilości odpadów z cyklu paliwowego, finansuje tę działalność lub jest na nią ekspozycję.	NIE
2.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę i bezpieczną eksploatację nowych obiektów jądrowych w celu wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła technologicznego, w tym na potrzeby systemu ciepłowniczego lub procesów przemysłowych, takich jak produkcja wodoru, a także ich modernizację pod kątem bezpieczeństwa, z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
3.	Przedsiębiorstwo prowadzi bezpieczną eksploatację istniejących obiektów jądrowych wytwarzających energię elektryczną lub ciepło technologiczne, w tym na potrzeby systemu ciepłowniczego lub procesów przemysłowych, takich jak produkcja wodoru z energii jądrowej, a także ich modernizację pod kątem bezpieczeństwa, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
	Działalność związana z gazem ziemnym	
4.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę lub eksploatację instalacji do wytwarzania energii elektrycznej z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
5.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę, modernizację i eksploatację instalacji do skojarzonego wytwarzania energii cieplnej/chłodniczej i energii elektrycznej z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
6.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę, modernizację i eksploatację instalacji do wytwarzania ciepła wytwarzających energię cieplną/chłodniczą z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE

Wyniki

Obrót

W ramach analizy zgodności z Taksonomią przeanalizowano obroty Grupy PKP CARGO w 2024 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i zgodnej z Taksonomią UE w kontekście obrotu zaliczono:

- 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano przychody przewozowe towarów z wyłączeniem paliw kopalnych realizowane przez lokomotywy i wagony o zerowej emisji bezpośredniej, CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą, oraz przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe);

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście obrotu zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano całość przychodów z napraw oraz konserwacji lokomotyw i wagonów towarowych jako niezrównoważone środowiskowo;
- 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano przychody przewozowe towarów realizowane przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki spalinowe oraz przychody uzyskane z przewozu paliw kopalnych;
- 6.6 usługi transportu drogowego towarów – tj. zakup, finansowanie, leasing, wynajem i eksploatacja pojazdów na potrzeby usług transportu drogowego towarów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo;
- 6.14 infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano całość przychodów z utrzymania i eksploatacji infrastruktury przytorowej oraz z udostępniania infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) do przeładunku towarów jako niezrównoważone środowiskowo.

Całość obrotu zgodnego z systematyką stanowiły przychody z umów z klientami. Wartość obrotu zgodnego z systematyką, ale prowadzonego w celu konsumpcji własnej (wyłączenia konsolidacyjne) w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- 6.2 transport kolejowy towarów – 250,6 mln zł.

Wartość wskaźnika obrotu jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Nieznaczny wzrost wskaźnika wynika ze spadku udziału przewozu paliw kopalnych w przewozach ogółem.

Tabela 47 Udział procentowy obrotu z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024

Działalność gospodarcza (1)	Rok 2024			Kryteria dotyczące istotnego wkładu						Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyn poważnych szkód")									
	Kod lub kody (2)	Obrót (3)	Część obrotu, rok 2024 (4)	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.) Obrót, rok 2023 (18)	Kategoria Działalność wspomagająca (19)	Kategoria Działalność na rzecz przejścia (20)
		mln PLN	%	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	%	E	T
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																			
A.1. Rodzaje działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodna z systematyką)																			
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	1 641,6	36,8%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	35,7%		
Obrót z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		1 641,6	36,8%	36,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	35,7%		
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	E	
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%		T
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	9,6	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	1 622,4	36,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								38,9%		
Usługi transportu drogowego towarów	CCM 6.6	47,9	1,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,1%		
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	416,8	9,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8,1%		
Obrót z działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		2 096,7	47,0%	47,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								48,2%		
A. Obrót z działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		3 738,3	83,8%	83,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								83,9%		
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																			
Obrót z działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)		722,1	16,2%																
OGÓŁEM (A+B)		4 460,4	100,0%																

T – Tak, działalność kwalifikująca się do systematyki i zgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego
N – Nie, działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego
EL – działalność kwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu
N/EL – działalność niekwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

	Część obrotu / Całkowity obrót	
	Zgodność z systematyką w poziale na cele	Kwalifikowanie się do systematyki w podziale na cele
CCM – łagodzenie zmian klimatu	36,8%	83,8%
CCA – Przystosowanie do zmian klimatu	0,0%	0,0%
WTR – Gospodarka wodna i zasoby morskie	0,0%	0,0%
CE – Gospodarka o obiegu zamkniętym	0,0%	0,0%
PPC – Zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola	0,0%	0,0%
BIO – Bioróżnorodność i ekosystemy	0,0%	0,0%

CapEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano nakłady inwestycyjne poniesione w 2024 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i uznanej za zgodną z Taksonomią UE w kontekście nakładów inwestycyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- 6.2. transport kolejowy towarów - tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano zakup lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych.

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście nakładów inwestycyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych,
- 6.5. transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi. Zakwalifikowano zakup pojazdów samochodowych;
- 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo.

Całość poniesionych nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką stanowiły zwiększenia dotyczące rzeczowych aktywów trwałych. Wartość CapEx zgodnego z systematyką, w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – 125,0 mln zł,
- 6.2 transport kolejowy towarów – 50,7 mln zł.

Przedstawione zwiększenia nie były związane z nabyciem wskutek połączeń jednostek.

Wartość wskaźnika CapEx zgodnego z systematyką jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Nieznaczny wzrost wskaźnika wynika ze wzrostu udziału napraw lokomotyw elektrycznych i wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych w nakładach inwestycyjnych ogółem.

Tabela 48 Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024

	Rok 2024			Kryteria dotyczące istotnego wkładu						Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyn poważnych szkód")									
Działalność gospodarcza (1)	Kod lub kody (2)	Nakłady inwestycyjne (3)	Odsetek nakładów inwestycyj- nych, rok 2024 (4)	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.) Nakłady inwestycyjne, rok 2023 (18)	Kategoria Działal- ność wspoma- gająca (19)	Kategoria Działal- ność na rzecz przejścia (20)
		mln PLN	%	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	%	E	T
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																			
A.1. Rodzaje działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodna z systematyką)																			
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	125,0	21,2%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	15,6%		
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	50,7	8,6%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	11,1%		
Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		175,7	29,8%	29,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	26,7%		
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	E	
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%		T
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	305,0	51,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								47,1%		
Transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi	CCM 6.5	11,0	1,9%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	3,5	0,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,6%		
Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		319,4	54,1%	54,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								47,7%		
A. Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		495,1	83,9%	83,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								74,4%		
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																			
Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)		95,2	16,1%																
OGÓŁEM (A+B)		590,4	100,0%							Część nakładów inwestycyjnych / łączne nakłady inwestycyjne									

T – Tak, działalność kwalifikująca się do systematyki i zgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego
N – Nie, działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego
EL – działalność kwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu
N/EL – działalność niekwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

	Część nakładów inwestycyjnych / łączne nakłady inwestycyjne	
	Zgodność z systematyką w poziale na cele	Kwalifikowanie się do systematyki w podziale na cele
CCM – Łagodzenie zmian klimatu	29,8%	83,9%
CCA – Przystosowanie do zmian klimatu	0,0%	0,0%
WTR – Gospodarka wodna i zasoby morskie	0,0%	0,0%
CE – Gospodarka o obiegu zamkniętym	0,0%	0,0%
PPC – Zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola	0,0%	0,0%
BIO – Biodóżnorodność i ekosystemy	0,0%	0,0%

OpEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano wydatki operacyjne ponoszone w 2024 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i zgodnej z Taksonomią UE w kontekście kosztów operacyjnych zaliczono:

- •3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. W szczególności koszty napraw i konserwacji lokomotyw elektrycznych i wagonów towarowych o zerowej emisji bezpośredniej, CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą oraz lokomotyw wykorzystujących konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe).

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście kosztów operacyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano koszty napraw i konserwacji w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;
- 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano wynajem krótkookresowy lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;
- 6.5. transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo;
- 6.6. usługi transportu drogowego towarów – tj. zakup, finansowanie, leasing, wynajem i eksploatacja pojazdów na potrzeby usług transportu drogowego towarów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo;
- 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo.

Wartość składników wydatków operacyjnych zgodnych z systematyką, w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – 74,8 mln zł – koszty napraw bieżących lokomotyw elektrycznych (65,2 mln zł) oraz wagonów nie przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych (9,6 mln zł).

Wartość wskaźnika wydatków operacyjnych zgodnych z systematyką była niższa niż w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Główną przyczyną były przede wszystkim niższe koszty napraw bieżących taboru spowodowane spadkiem wolumenów przewozów.

Do pozostałych wydatków związanych z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych, ale niezgodnych z systematyką, lub niekwalifikujących się do systematyki zostały zaliczone takie koszty jak: utrzymanie i naprawy lokomotyw spalinowych oraz wagonów przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych, utrzymanie i naprawy infrastruktury torowej i terminali przeznaczonych do przeładunku towarów, koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków transportu samochodowego, koszty sprzątnięcia powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, niezakwalifikowany jako zgodny z systematyką najem krótkoterminowy środków trwałych.

Tabela 49 Udział procentowy wydatków operacyjnych z tytułu produktów lub usług związanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024

Działalność gospodarcza (1)	Rok 2024			Kryteria dotyczące istotnego wkładu						Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyni poważnych szkód")									
	Kod lub kody (2)	Wydatki operacyjne (3)	Odsetek wydatków operacyjnych, rok 2024 (4)	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.) Wydatki operacyjne, rok 2023 (18)	Kategoria Działalności wspomagająca (19)	Kategoria Działalności na rzecz przejścia (20)
		mln PLN	%	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	%	E	T
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																			
A.1. Rodzaje działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodna z systematyką)																			
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	74,8	22,2%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	30,5%		
Wydatki operacyjne z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		74,8	22,2%	22,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	30,5%		
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	E	
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%		T
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	143,7	42,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								31,7%		
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	8,1	2,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,2%		
Transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi	CCM 6.5	2,8	0,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Usługi transportu drogowego towarów	CCM 6.6	2,8	0,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,4%		
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	17,0	5,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								22,7%		
Wydatki operacyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		174,5	51,8%	51,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								59,0%		
A. Wydatki operacyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		249,3	74,0%	74,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								89,5%		
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																			
Wydatki operacyjne z tytułu działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)		87,7	26,0%																
OGÓŁEM (A+B)		337,0	100,0%																

T – Tak, działalność kwalifikująca się do systematyki i zgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego
N – Nie, działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego
EL – działalność kwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu
N/EL – działalność niekwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

	Część wydatków operacyjnych / Łączne wydatki operacyjne	
	Zgodność z systematyką w podziale na cele	Kwalifikowanie się do systematyki w podziale na cele
CCM – Łagodzenie zmian klimatu	22,2%	74,0%
CCA – Przystosowanie do zmian klimatu	0,0%	0,0%
WTR – Gospodarka wodna i zasoby morskie	0,0%	0,0%
CE – Gospodarka o obiegu zamkniętym	0,0%	0,0%
PPC – Zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola	0,0%	0,0%
BIO – Różnorodność i ekosystemy	0,0%	0,0%

10.2.1. Informacje o środowisku – ESRS E1 Zmiana klimatu

ESRS 2 SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Opis strategii i modelu biznesowego znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E1-1 – Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu

W Grupie nie obowiązywał w 2024 roku plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu. Na dzień sporządzania raportu Grupa nie jest w stanie jednoznacznie określić, czy i kiedy przygotuje tego rodzaju plan przejścia. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie w kwestiach dotyczących spraw klimatycznych zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E1-2 – Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

W Grupie Kapitałowej PKP CARGO w 2024 roku nie obowiązywały polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, na dzień sporządzania raportu, nie jest w stanie jednoznacznie określić, czy i kiedy przygotuje politykę klimatyczną. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie w kwestiach dotyczących spraw klimatycznych zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E1-3 – Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej

Grupa nie podejmowała w 2024 roku działań związanych z adaptacją do zmiany klimatu lub jej łagodzenia. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, na dzień sporządzania raportu, nie jest w stanie jednoznacznie określić, czy i kiedy przygotuje plan działań związanych z adaptacją do zmian klimatu. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie w kwestiach dotyczących spraw klimatycznych zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E1-4 – Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

W GK PKP CARGO w 2024 roku nie obowiązywały cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym spółki dominującej, Grupa nie planuje obecnie wyznaczać celów ani ogólnych poziomów ambicji.

E1-5 – Zużycie energii i koszyk energetyczny

Grupa zmierzyła dotkliwość swoich wpływów na środowisko poprzez kontrole koszyka energetycznego. Poniższa tabela przedstawia całkowite zużycie energii Grupy w 2024 roku, z podziałem na główne źródła jej pochodzenia. Dane wyrażone są w megawatogodzinach (MWh) oraz w procentowym udziale poszczególnych źródeł w całkowitym zużyciu. Największy udział w zużyciu energii mają paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych oraz zużycie zakupionych lub pozyskanych z sieci energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych.

Tabela 50 Całkowite zużycie energii Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na jej główne źródła pochodzenia

	Jednostka	Wielkość
1) Zużycie paliwa z węgla i produktów węglowych	MWh	16 913
2) Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych	MWh	536 975
3) Zużycie paliwa z gazu ziemnego	MWh	97 666
4) Zużycie paliwa z innych źródeł kopalnych	MWh	161
5) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych	MWh	514 471
6) Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych (obliczone jako suma wierszy 1–5)	MWh	1 166 186

	Jednostka	Wielkość
<u>Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii</u>	%	99,90
7) Zużycie energii ze źródeł jądrowych	MWh	0
<u>Udział zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii</u>	%	0,00
8) Zużycie paliwa w przypadku źródeł odnawialnych, w tym biomasy (obejmujących również odpady przemysłowe i komunalne pochodzenia biologicznego, biogaz, wodór odnawialny itp.)	MWh	275
9) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł odnawialnych	MWh	868
10) Zużycie energii odnawialnej produkowanej samodzielnie bez użycia paliwa	MWh	37
11) Całkowite zużycie energii odnawialnej i niskoemisyjnej (obliczone jako suma wierszy 8–10)	MWh	1 180
<u>Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii</u>	%	0,10
Całkowite zużycie energii (obliczone jako suma wierszy 6, 7 i 11)	MWh	1 167 366

El-6 – Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych

Poniżej przedstawiono wyniki kalkulacji śladu węglowego w podziale na Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3 dla poszczególnych kategorii. Tabela 12. zawiera dane finalne i ostateczne podsumowanie. Pozostałe tabele mają charakter pomocniczy. Szczegółowy opis zastosowanej metodyki znajduje się w dalszej części rozdziału.

Tabela 51 Emisje gazów cieplarnianych (GHG) Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

	Jednostka	Rok bazowy 2024
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 1		
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 1	Mg CO ₂ e	126 608
Emisje brutto biogeniczne w zakresie 1	Mg CO ₂ e	6 247
Odsetek emisji gazów cieplarnianych w zakresie 1 z regulowanego systemu handlu emisjami	%	0
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 2		
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody location-based	Mg CO ₂ e	249 434
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody market-based	Mg CO ₂ e	350 134
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 3		
Całkowite pośrednie emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 3	Mg CO ₂ e	1 763 997
1 Zakupione towary i usługi	Mg CO ₂ e	200 551
2 Dobra inwestycyjne	Mg CO ₂ e	11 505
3 Działalność związana z paliwem i energią nieujęte w zakresie 1 lub 2	Mg CO ₂ e	184 753
4 Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu	Mg CO ₂ e	65 280
5 Odpady wytworzone w ramach operacji	Mg CO ₂ e	2 343
6 Podróże służbowe	Mg CO ₂ e	279
7 Dojazdy pracowników do pracy	Mg CO ₂ e	4 948
8 Aktywa wyższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO ₂ e	5 494
9 Transport na niższym szczeblu	Mg CO ₂ e	1 223 931
11 Wykorzystanie sprzedanych produktów	Mg CO ₂ e	64 374
13 Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO ₂ e	536
Całkowite emisje gazów cieplarnianych		
Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (location-based)+3	Mg CO₂e	2 140 035
Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (market-based) +3	Mg CO₂e	2 240 735

W poniższej tabeli zaprezentowano intensywność emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do przychodów netto Grupy Kapitałowej PKP Cargo S.A. (szczegóły w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy, Nota nr 2.1 Przychody z tytułu umów z klientami). Wskaźnik ten obliczono, dzieląc łączne przychody netto przez sumaryczną wielkość emisji gazów cieplarnianych, określoną metodą lokalizacyjną (location-based) oraz rynkową (market-based).

Tabela 52 Intensywność emisji gazów cieplarnianych

Przychody netto [mln PLN]	4 460,4 mln PLN
Intensywność emisji (location-based) [Mg CO ₂ e/MPLN]	479,79
Intensywność emisji (market-based) [Mg CO ₂ e/MPLN]	502,36

Opis przyjętej metodyki

Metodyka obliczeń obejmuje emisje Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3. Wszystkie wyliczenia przeprowadzono zgodnie z wytycznymi GHG Protocol, co zapewnia ich zgodność z międzynarodowymi standardami raportowania emisji gazów cieplarnianych.

Do obliczeń uwzględniono trzy zakresy emisji:

- **Zakres 1** – emisje bezpośrednie, związane z aktywami Grupy (zakłady, siedziby, flota, maszyny).
- **Zakres 2** – emisje pośrednie wynikające z zakupu energii elektrycznej, ciepłej, chłodu lub pary technologicznej.
- **Zakres 3** – pozostałe emisje pośrednie, obejmujące m.in. zakup dóbr kapitałowych i usług, emisje związane z paliwami i energią, odpady, transport, dojazdy pracowników, podróże służbowe oraz użytkowanie sprzedanych produktów.

Analiza obejmuje okres obliczeniowy od 1 stycznia 2024 roku do 31 grudnia 2024 roku. Jako rok bazowy dla obliczeń ustalono 2024 rok. Zakres kalkulacji obejmuje całą Grupę Kapitałową.

Metodyka obliczania śladu węglowego w Zakresie 3 na rok 2024 opiera się na zastosowaniu podstawowego równania do wyznaczania emisji c_f , które uwzględnia źródła emisji i ich współczynniki emisyjności.

$$c_f = \sum f_{i,j} a_i g_j$$

gdzie:

- $f_{i,j}$ jest współczynnikiem emisji dla określonej działalności (a_i) i gazu cieplarnianego (g_j)
- a_i to podjęta działalność (taka jak spalanie paliw kopalnych, zużycie surowców)
- g_j oznacza potencjał globalnego ocieplenia danego gazu cieplarnianego

Z uwagi na to, że w przypadku Zakresu 3 zdecydowana większość współczynników jest wyrażona w kilogramach lub tonach ekwiwalentu dwutlenku węgla (kgCO₂e lub tCO₂e), powyższe równanie upraszcza się do postaci:

$$c_f = \sum f_i a_i$$

Do obliczeń emisji CO₂eq zastosowano najnowsze wartości współczynnika ocieplenia globalnego (GWP) opublikowane przez IPCC w oparciu o 100-letni horyzont czasowy. Współczynniki te są wykorzystywane dla emisji Zakresu 1 i Zakresu 2, a także w większości wskaźników stosowanych w Zakresie 3. Wyjątkiem są wskaźniki monetarne, dla których zastosowano wartości z IPCC AR5.

[E1-6.14] Granice organizacyjne i zakresy emisji

Emisje Grupy zostały obliczone według poniższych założeń. W sprawozdaniu ujęto następujące spółki na podstawie danych rzeczowych i finansowych:

- PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji,
- PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.,
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.,
- CARGOTOR sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.,
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Ze względu na brak działalności operacyjnej wykluczono spółki:

- PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. w likwidacji (100%),

- ONECARGO CONNECT sp. z o.o. (100%),
- PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. (100%),
- CENTRALNY TERMINAL MULTIMODALNY sp. z o.o. (100%),
- MIĘDZYNARODOWA SPEDYCJA MIRTRANS sp. z o.o. (w likwidacji) (43,99%),
- INTERCONTAINER INTERFRIGO SA. (w likwidacji) (0.71%).

Ze względu na brak istotności wykluczono następujące spółki, w których jednostka dominująca miała udziały mniejsze lub równe 20%:

- COSCO SHIPPING Lines (Poland) Sp. z o.o. (20%) – spółka została wykluczona ze względu na charakter działalności (działalność biurowa) – w roku 2023 poniesione koszty na materiały i energie wyniosły 269 tys. zł, oznacza, iż ujęte emisje w Kategorii 15 Zakresu 3 będą poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.
- EUROTHERMAL SŁAWKÓW sp. z o.o. (9,32%) – spółka wykluczona ze względu na szacunkową wielkość emisji – wg raportu za rok 2024 spółka wydała 6 121 501,57 zł na materiały oraz energie (w rozważanym przypadku należałoby ująć emisje wynikające z maksymalnie ok. 600 tys. zł poniesionych na energię. Zakładając dla uproszczenia zakup energii elektrycznej związanej z infrastrukturą przeładunkową przy cenie końcowej 1 zł/kWh uzyskano szacunkowe emisje na poziomie 310 tCO₂e, co stanowi poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.
- BUREAU CENTRAL DE CLEARING S.O.R.I. (1,34%) – jest to spółka biurowa, niegenerująca istotnych emisji, co w połączeniu z marginalnym udziałem pozwala na jej wykluczenie.
- RUDOPORT S.A. (1,11%) – w związku informacjami ze sprawozdania finansowego z 2023 roku ustalono, że nie zatrudniając pracowników jest to spółka techniczna niegenerująca emisji.
- IDEON S.A. (0,15%) – spółka zamieściła swoje ostatnie sprawozdanie za rok 2017 generując wówczas przepływy pieniężne na poziomie 14 mln zł. Przy udziale na poziomie 0,15% stanowi nieistotne źródło emisji poniżej 0,01%.

Grupa uwzględniła wszystkie piętnaście kategorii emisji Zakresu 3, przy czym zgodnie z metodologią ESRS, niektóre kategorie zostały uznane za nieistotne. Są one przeliczane co najmniej raz na 3 lata.

Na podstawie oceny działalności przeanalizowano wszystkie kategorie i wskazano te, które mają zastosowanie w odniesieniu do działalności Grupy:

- Kat. 1: Zakupione dobra i usługi,
- Kat. 2: Dobra kapitałowe,
- Kat. 3: Działania związane z paliwem oraz energią (nieuwzględnione w Zakresach 1 i 2),
- Kat. 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha wartości,
- Kat. 5: Odpady wytwarzane w trakcie działalności,
- Kat. 6: Podróże służbowe,
- Kat. 7: Dojazdy pracowników do pracy,
- Kat. 8: Aktywa dzierżawione wyższego szczebla,
- Kat. 9: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha wartości,
- Kat. 11: Użytkowanie sprzedanych produktów,
- Kat. 13: Aktywa dzierżawione na rynku niższego szczebla.

Pozostałe kategorie (Kat. 10, 12, 14) nie podlegają raportowaniu, ponieważ nie odnoszą się do działalności Grupy (np. nie generują emisji w trakcie użytkowania). Jedynie w przypadku kategorii 15 zdecydowano się na wykluczenie z tytułu nieistotnych emisji spółek, w których Grupa posiada udziały.

Źródła danych oraz wskaźników emisji

Dane wykorzystane do obliczeń emisji gazów cieplarnianych pozyskano z różnych źródeł, w zależności od zakresu emisji. Podstawowymi danymi wejściowymi były informacje rzeczywiste, takie jak: faktury zakupowe, dane księgowe, systemy zarządzania danymi firmowymi, dane operacyjne, a także ankiety w przypadku danych dotyczących dojazdu pracowników.

Poniższa tabela zawiera zestawienie wykorzystanych źródeł danych dla Zakresu 1, 2 oraz 3. Tabela zawiera skrócone nazwy baz danych:

- KOBIZE – Wskaźniki emisyjności dla energii elektrycznej za rok 2023, grudzień 2024 roku,
- DEFRA – Greenhouse gas reporting: conversion factors, lipiec 2024,
- AIB – European Residual Mixes Results of the calculation of Residual Mixes for the calendar year 2023, maj 2024,
- URE – Energetyka ciepła w liczbach 2023, URE, styczeń 2025,
- EPA – EPA 2025 GHG Emission Factors Hub, styczeń 2025,
- Ecoinvent 3.11,
- Exiobase 3.8.

Dane i wskaźniki dostosowano do polskich warunków ekonomicznych i energetycznych, z uwzględnieniem różnic kursowych oraz inflacji.

Tabela 53 Źródła danych oraz wskaźników wykorzystane do obliczenia śladu węglowego

Zakres/Kategoria	Źródła danych	Bazy danych
Zakres 1	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie poszczególnych paliw ciekłych, stałych i gazowych. Wycieki czynników chłodniczych. Wydatki na zakup gazu ziemnego	DEFRA 2024
Zakres 2	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie energii elektrycznej, ciepłej oraz chłodu (dane fizyczne oraz finansowe)	Metoda location-based: KOBIZE (grudzień 2024) Metoda market-based: AIB (maj 2024) oraz wskaźniki dostawców
Kategoria 1: Zakupione towary i usługi	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące masy zakupionych surowców. Wyciąg z systemu księgowego obejmującego poszczególne usługi i inne wydatki niebędące surowcami	Towary: Ecoinvent 3.11 (wskaźniki fizyczne), Exiobase 3.8 (wskaźniki monetarne). Usługi: Exiobase 3.8 (wskaźniki monetarne dla poszczególnych usług), ClimaTiq
Kategoria 2: Dobra kapitałowe	Zestawienie wydatków dla poszczególnych inwestycji i środków trwałych	Exiobase 3.8 (wskaźniki fizyczne), ClimaTiq (wskaźniki monetarne)
Kategoria 3: Działania związane z paliwem i energią	Dane dla Zakresu 1 i 2, uwzględniające energię dystrybuowaną do innych podmiotów	DEFRA (lipiec 2024), AIB (maj 2024), KOBIZE (grudzień 2024), URE
Kategoria 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha dostaw	Zestawienie zakupionych surowców, odległości transportowych oraz środków transportu	Ecoinvent 3.11, DEFRA (lipiec 2024)
Kategoria 5: Odpady wytwarzane podczas działalności	Dane dotyczące ilości generowanych odpadów	DEFRA (lipiec 2024), Ecoinvent 3.11
Kategoria 6: Podróże służbowe	Wyciąg z systemu delegacji	DEFRA (lipiec 2024)
Kategoria 7: Dojazdy pracowników do pracy	Ankieta dla pracowników	DEFRA (lipiec 2024)
Kategoria 8 : Leasingi (upstream)	Wydatki	ClimaTiq
Kategoria 9: Transport i dystrybucja na niższym szczeblu łańcucha dostaw	Zestawienie odległości transportowych dla poszczególnych surowców	Ecoinvent 3.11.
Kategoria 11: Użytkowanie sprzedanych produktów	Dane dotyczące zużycia energii elektrycznej, ciepłej oraz gazu ziemnego przez obiekty własne i partnerskie	DEFRA (lipiec 2024), KOBIZE (grudzień 2024)
Kategoria 13: Leasingi (downstream)	Oszacowane zużycie energii na podstawie obiektów samodzielnie użytkowanych	KOBIZE

Emisje biogeniczne z tytułu spalania paliw w pojazdach wyznaczono na podstawie bazy danych DEFRA.

Podejście do raportowania i ekstrapolacji danych

Pomiar emisji Zakresu 3 opiera się na podstawie danych pochodzących z konkretnych segmentów łańcucha wartości wyższego szczebla, *upstream* (przed stworzeniem usługi) oraz niższego szczebla, *downstream* (na późniejszych etapach życia usługi).

Dane pierwotne uzyskane od dostawców i partnerów w łańcuchu wartości stanowiły 0% emisji.

Polityka ponownych obliczeń

Przyjęto politykę ponownych obliczeń emisji w roku bazowym, zgodnie z którą przeliczeń dokonuje się w sytuacji, gdy prognozowane zmiany wielkości emisji przekraczają 5%. Istotne zmiany emisji, przekładające się na konieczność ponownego przeliczenia, mogą wynikać z:

- zmian struktury organizacyjnej, takich jak zakup lub sprzedaż udziałów oraz podział organizacji,
- outsourcingu lub insourcingu aktywności skutkujących emisjami,
- zmiany metodyki kalkulacji śladu węglowego, poprawy dokładności współczynników emisji lub dokładniejszych danych o aktywnościach,
- poprawy dokładności współczynników emisji, szczególnie w kontekście śladu węglowego energii przy obliczeniach bazujących na danych rynkowych,
- identyfikacji znaczących błędów w obliczeniach.

Ograniczenia wynikające z przyjętej metodyki

Pomimo jasno określonych ram metodyki, istnieją pewne ograniczenia obliczeniowe, które mogą wynikać z dostępności danych, jak również z niepewności naukowej (m.in. właściwości stosowanych współczynników) oraz szacunków. W przypadku wybranych kategorii Zakresu 3 zastosowano współczynniki monetarne zamiast fizycznych, zwłaszcza dla usług i dóbr kapitałowych.

Dane dotyczące emisji oraz jej intensywności nie były poddane niezależnej weryfikacji przez organ zewnętrzny.

EI-7 Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla

Grupa nie prowadzi ani nie planuje obecnie wdrożenia projektów usuwania i składowania gazów cieplarnianych w ramach operacji własnych lub takich, w których uczestniczyłaby w swoim łańcuchu wartości na wyższym lub niższym szczeblu.

EI-8 Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla

Grupa nie stosuje systemów ustalania wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla.

EI-9 Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem

Grupa korzysta z możliwości pominięcia ujawniania informacji na temat przewidywanych skutków finansowych wynikających z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem zgodnie z Dodatkiem C do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 roku.

10.2.2. Informacje o środowisku – ESRS E2 Zanieczyszczenia

ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

E2-1 – Polityki związane z zanieczyszczeniem

W Grupie brak jest jednolitej polityki dotyczącej zanieczyszczeń – kwestie te są zarządzane w oparciu o przyjęte w niektórych spółkach polityki i procedury w tym zakresie. W jednostce dominującej Grupy – PKP CARGO S.A. – zapobieganie zanieczyszczeniom jest elementem Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Spółka deklaruje w dokumencie dążenie m.in. do:

- ochrony środowiska naturalnego poprzez odpowiedzialne działania zapobiegające jego zanieczyszczeniu, w tym promocję i realizację ekologicznej formy przewozu towarów, jaką jest transport kolejowy,
- racjonalnego użytkowania surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- inwestowania w nowoczesny tabor kolejowy,
- podnoszenia kwalifikacji personelu świadomego swojej odpowiedzialności za jakość oferowanych usług i środowisko naturalne.

Zapisy Polityki podkreślają, że zarządzanie środowiskowe w Spółce – również w kwestii zanieczyszczeń – odbywa się zgodnie z normą PN-EN ISO 14001:2015-9. Treść Polityki jest dostępna na stronie internetowej PKP CARGO S.A. Dokument został przyjęty przez Zarząd Spółki, a za podejmowanie działań niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania ZSZ odpowiedzialny

jest Pełnomocnik ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Zapisy regulacji były ustalane przy uwzględnieniu interesów tzw. milczącego interesariusza, jakim jest środowisko naturalne.

Przyjęta Decyzją Prezesa Zarządu Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania zawiera między innymi wskazanie podstawowych celów w zakresie zarządzania środowiskowego. W Zbiorze Procesów i Procedur Zintegrowanego Systemu Zarządzania, który jest dokumentem komplementarnym do Księgi ZSZ, opisano poniższe procesy środowiskowe związane z zanieczyszczeniami:

- 3.1.1 Zarządzanie gospodarką wodno-ściekową,
- 3.1.2.1 Zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach,
- 3.1.2.2 Zarządzanie urządzeniami zawierającymi substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane,
- 3.1.5 Zarządzanie emisją hałasu do środowiska,
- 3.1.7 Postępowanie w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku.

Polityka *Zintegrowanego Systemu Zarządzania* nie zawiera zapisów dotyczących łagodzenia negatywnych skutków związanych z zanieczyszczeniami. Kwestia eksploatacji instalacji i urządzeń powodujących emisje do środowiska w sposób minimalizujący ich wpływ na środowisko oraz monitorowania tych wpływów, działania w przypadku zdarzeń awaryjnych, postępowania z substancjami niebezpiecznymi czy wymogów środowiskowych stawianych dostawcom i usługodawcom, w PKP CARGO jest regulowana poprzez wymogi Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu. Zgodnie z Instrukcją, komórki prowadzące remonty torów kolejowych i wymianę drewnianych podkładów kolejowych nasączonych kreozotem lub innymi substancjami niebezpiecznymi są zobowiązane do rozpatrywania możliwości wymiany tych podkładów na elementy niezawierające substancji niebezpiecznych, jeśli jest to uzasadnione i możliwe technologicznie. Stosowanie, przechowywanie i transport niebezpiecznych substancji chemicznych i ich mieszanin są dopuszczalne pod warunkiem zastosowania zasad i środków zapewniających ochronę zdrowia i życia pracowników, ochronę przeciwpożarową budynków, obiektów budowlanych i terenu oraz ochronę środowiska naturalnego. Podstawowym zabezpieczeniem środowiska przed wyciekami substancji niebezpiecznych jest składowanie pojemników z płynnymi substancjami niebezpiecznymi na szczelnym, odpornym na działanie tych substancji podłożu, z zastosowaniem wanien ociekowych do wychwytywania wycieków oraz stosowaniem mat sorpcyjnych i sorbentów. W przypadku substancji stałych należy zastosować właściwą izolację od podłoża oraz zabezpieczenie przed wpływem warunków atmosferycznych. Jeśli przechowywane lub transportowane substancje niebezpieczne lub wyroby azbestowe są odpadami, należy dodatkowo stosować przepisy szczegółowe dotyczące postępowania z nimi.

W zakresie unikania incydentów i sytuacji awaryjnych, *Instrukcja przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu* opisuje m.in. kwestie zapobiegania i naprawy szkód w środowisku, postępowania podczas wystąpienia szkody lub ryzyka poważnej awarii oraz postępowanie w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Dodatkowo procesy dotyczące postępowania w przypadkach sytuacji awaryjnych zawarto w Zbiorze Procesów i Procedur ZSZ, dokumencie komplementarnym do Księgi Zintegrowanego Systemu Zarządzania, gdzie opisano Proces postępowania w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku. W przypadku incydentu zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, Spółka prowadzi nadzór nad miejscem wystąpienia awarii – powiadamiane są też odpowiednie służby mające za zadanie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.

Wdrażane w PKP CARGO polityki związane z zanieczyszczeniami wspierają Plan działań UE w kierunku zerowego zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby w zakresie:

- poprawy jakości powietrza w związku z realizacją transportu kolejowego, który jest ekologiczny i zapobiega zwiększaniu poziomu zanieczyszczeń w sektorze transportu lądowego,
- zmniejszania narażenia otoczenia na hałas komunikacyjny poprzez realizację zadań związanych z wymianą żeliwnych klocków hamulcowych na kompozytowe.

Wśród spółek zależnych w Grupie PKP CARGO nie ma polityk, które odnosiłyby się do zanieczyszczeń. W ramach obowiązujących regulacji nakreślono ogólny kierunek ochrony środowiska w ramach prowadzonych działań. Spółki do czasu zakończenia postępowania sanacyjnego nie zamierzają wdrożyć precyzyjnych zapisów w tym zakresie.

E2-2 – Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem

Działania dotyczące zanieczyszczeń są podejmowane w Grupie PKP CARGO w obrębie poszczególnych spółek tworzących organizację. Te podejmowane przez jednostkę dominującą w Grupie w 2024 roku skupiły się na:

- kontynuacji procesu wymiany kotłów węglowych, pod kątem wymogów antysmogowych (wycofano z eksploatacji łącznie 15 kotłów w zakładach: Centralnym, Południowym, Zachodnim, Śląskim, Wschodnim),
- remediacji zanieczyszczeń historycznych; dla lokalizacji Żurawica w Zakładzie Południowym – kontynuacja remediacji in situ, czyli prowadzenie oczyszczania ziemi i wód gruntowych w miejscu występowania zanieczyszczeń (aplikacja

biopreparatu, monitoring wolnego produktu naftowego w otworach technologicznych, szczyptywanie wolnej fazy produktu naftowego, badania laboratoryjne),

- remediacji zanieczyszczeń historycznych; dla lokalizacji Szczecin w Zakładzie Zachodnim – kontynuacja prac bioremediacyjnych, polegających na zraszaniu terenów zielonych gotowym biopreparatem oraz poprzez iniekcję do otworów aplikacyjnych,
- wymianie żeliwnych wstawek hamulcowych na wstawki kompozytowe w 414 wagonach,
- zmniejszeniu ilości azbestu w lokomotywach o 1 520 kg,
- monitorowanie konsekwencji zaistniałych incydentów w transporcie,
- uzyskaniu pozwoleń wodnoprawnych:
 - dla lokalizacji Legnica w Zakładzie Dolnośląskim – pozwolenie na wprowadzanie ścieków deszczowych z punktu tankowania lokomotyw do rowu melioracyjnego,
 - dla lokalizacji Bydgoszcz w Zakładzie Północnym – pozwolenie na wprowadzanie ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego (substancje ropopochodne) do cudzej kanalizacji,
 - dla lokalizacji Tarnów w Zakładzie Południowym – pozwolenie na wprowadzanie wód deszczowych z obiektów i terenu Punktu Utrzymania Taboru do potoku Wątok.
- aktualizacji *Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu* – przyjęto do stosowania nową wersję tej Instrukcji uzupełnioną między innymi o definicje związane ze śladem węglowym i zrównoważonym rozwojem oraz zasady monitorowania wpływu Spółki na klimat.

Część opisanych działań będzie kontynuowana w krótkiej do średniej perspektywie czasowej.

W 2024 roku nie stwierdzono konieczności zapewnienia środków zaradczych wobec osób poszkodowanych na skutek rzeczywistych negatywnych wpływów dotyczących zanieczyszczeń.

Realizacja opisanych powyżej działań nie wymagała w okresie sprawozdawczym znacznych nakładów finansowych. Jednocześnie obecnie nie planuje się tego typu wydatków.

W hierarchii łagodzenia podejmowane przez PKP CARGO działania są przypisane do klas:

- zmniejszanie zanieczyszczenia (wycofanie z użytkowania kotłów węglowych, usuwanie azbestu, wymiana wstawek hamulcowych w wagonach),
- przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów, w których wystąpiło zanieczyszczenie (remediacja zanieczyszczeń historycznych w dwóch zakładach).

AWT Rekultivace, członek Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, swój model biznesowy opiera o prowadzenie kompleksowych usług dotyczących prac rekultywacyjnych, robót ziemnych, budowlanych, rozbiórkowych i działań projektowych. Działania te sprowadzają się przede wszystkim do zakładania i prowadzenia hałd, zwałowisk i stawów stabilizacyjnych na odpady ciekłe, wykonywania robót ziemnych przy użyciu maszyn i materiałów wybuchowych, rozbiórek, budowy wysypisk i likwidacji odpadów przemysłowych, w tym ich transportu, odkażania zanieczyszczonej gleby i odnowy funkcji krajobrazu dotkniętego przez działalność górniczą. Spółka posiada certyfikat ISO 14001 i zamierza w krótkiej i średniej perspektywie czasowej go odnawiać. Jej działania przypisane są do klasy „przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów” i nie wymagały znaczących nakładów finansowych.

Spółka PKP CARGOTABOR swój model biznesowy opiera o naprawę, utrzymanie i modernizację taboru kolejowego, prowadzenie napraw bieżących i okresowych wagonów towarowych i lokomotyw, a także wykonywanie przeglądów kontrolnych i okresowych, regeneracji i produkcji zespołów i podzespołów do taboru trakcyjnego i wagonowego. Prace te, przekładając się na funkcjonowanie taboru w optymalnej kondycji przy ograniczonym zużyciu surowców i materiałów, przyczyniają się do redukcji zanieczyszczeń. Działania spółki przypisane są do klasy „zmniejszenie zanieczyszczeń” i nie wymagały znaczących nakładów finansowych.

Pozostałe spółki zależne w GK PKP CARGO nie podejmowały w 2024 roku działań związanych z istotnymi wpływami dotyczącymi zanieczyszczeń. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy opracuje plan działań w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

W 2024 roku Grupa nie podejmowała działań związanych z zanieczyszczeniami w łańcuchu wartości.

E2-3 – Cele związane z zanieczyszczeniem

W Grupie PKP CARGO cele związane z zarządzaniem środowiskowym, w tym zanieczyszczeniem, zostały przyjęte w jednostce dominującej w organizacji i wskazane w Księdze Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Przyjęte cele w sposób pośredni

odnoszą się do zapobiegania zanieczyszczeniom gleby, powietrza, wody. Cele zostały zaktualizowane na 2025 rok i lata kolejne. Wynikają one z dążenia Grupy do minimalizowania wpływów na środowisko oraz bazują na obowiązujących wymogach prawnych:

1. Realizacja zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego, a w szczególności:
 - dążenie do zwiększania udziału transportu kolejowego w przewozie towarów, co przyczyni się do ograniczania negatywnego oddziaływania towarowego transportu lądowego na klimat i środowisko,
 - dążenie do zmiany modelu wykorzystania trakcyjnej energii elektrycznej w kierunku zwiększenia udziału OZE, z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego,
 - zapewnienie bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych.
2. Dążenie do spełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej, dotyczących użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ochrony klimatu i ograniczenia emisji do środowiska.
3. Uwzględnianie aspektu ochrony środowiska i klimatu w procesie wyboru nowych inwestycji, rozwiązań, zakupów i technologii.
4. Racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska przez:
 - poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego,
 - zapobieganie powstawaniu odpadów i minimalizacja wytwarzania odpadów, których powstawaniu nie można zapobiegać.
 - zmniejszenie strat wody i ciepła w systemach przesyłowych poprzez termomodernizację zapleczy utrzymaniowo-naprawczych dążenie do zwiększania udziału OZE w wykorzystywanej energii.
5. Wdrażanie, utrzymywanie, doskonalenie i ujednolicanie wewnętrznych zasad postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami oraz wytwarzanymi odpadami w organizacji.
6. Edukacja i poprawa świadomości ekologicznej pracowników.

Cele mają charakter względny, dotyczą PKP CARGO S.A. i nie wymagają określenia wartości bazowych. Spółka nie określa okresu dla przyjętych celów ani kamieni milowych, przyjmując, że są to działania ciągłe.

Cele związane z zanieczyszczeniami dotyczą możliwego zapobiegania zanieczyszczeniom oraz osiągnięcia pełnej zgodności prawnej w ochronie środowiska. Do ich wyznaczenia nie skorzystano z rozstrzygających dowodów naukowych, ale proces oparto na dokonywanych przez Zakłady spółki PKP CARGO ocenach zgodności prawnej. W ciągu roku, w systemie kwartalnym, Zakłady zbierają informacje na temat tego, czy wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska nie przekracza dopuszczalnych norm i jest zgodne z zapisami wydanych decyzji i zgód środowiskowych, dokonują oceny posiadania wszystkich zgód i pozwoleń na korzystanie ze środowiska w stosunku do obowiązujących wymogów prawnych oraz analizują wyniki zewnętrznych i wewnętrznych kontroli i audytów, skarg złożonych przez podmioty zewnętrzne, kar nałożonych na Spółkę oraz wszelkich innych nieprawidłowości i awarii w ochronie środowiska. Proces ten jest wykorzystywany przez Spółkę również do monitorowania i oceny skuteczności realizacji celów. Dodatkowo poszczególne Zakłady, po zakończeniu każdego roku sprawozdawczego, sporządzają Przegląd zarządzania ochroną środowiska i klimatu. Stałym elementem tego dokumentu jest przedstawienie wymaganych do zrealizowania w kolejnych latach celów i zadań środowiskowych.

Cele nie były konsultowane z interesariuszami.

Realizacja wyznaczonych celów w 2024 roku w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

1. Cel związany z realizacją zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego można uznać za zrealizowany. W 2024 roku nie odnotowano szkód związanych z transportem towarów niebezpiecznych. W przypadku prawie wszystkich zdarzeń interwencja PSP natychmiastowo zapobiegła powstaniu szkody w środowisku, w związku z czym nie były wymagane dalsze działania zapobiegawcze i naprawcze. Tylko dla jednego zdarzenia wymagane były dodatkowe działania polegające na przeładunku towaru z dwóch wykończonych wagonów. Prace komisji kolejowej odnośnie niniejszego wydarzenia są w toku – trwa ustalanie podmiotu odpowiedzialnego za zdarzenie oraz działania zmierzające do zbadania stanu środowiska i wskazania dalszych działań.
2. Cel związany z dążeniem do spełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej, dotyczących użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ochrony klimatu i ograniczenia emisji do środowiska, został spełniony częściowo – uzyskano nowe pozwolenia wodno-prawne (zgodnie z opisem *E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem*), nie są to jednak wszystkie pozwolenia wymagane do osiągnięcia pełnej zgodności prawnej. Aktualnie, ze względu na trwający proces restrukturyzacji PKP CARGO S.A., ostateczne potrzeby w zakresie uzyskania pozwoleń wodno-prawnych ukształtują się po wyłonieniu lokalizacji, które pozostaną w strukturach Spółki, oraz po ustaleniu sposobu ich użytkowania.
3. Cel związany z racjonalnym wykorzystaniem zasobów środowiska przez poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego został zrealizowany poprzez wymianę wstawek hamulcowych (zgodnie z opisem *E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem*), co stanowi działanie chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem hałasem.

4. Cel związany z wdrażaniem, utrzymywaniem, doskonaleniem i ujednolicaniem wewnętrznych zasad postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami oraz wytwarzanymi odpadami w organizacji został zrealizowany poprzez przyjęcie w 2024 roku nowej, zaktualizowanej wersji (zgodnie z opisem E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem).

Ogólny kierunek strategiczny spółek AWT Rekultivace oraz PKP CARGOTABOR zakłada kontynuację działań prowadzących do odtwarzania ekosystemów (AWT Rekultivace) lub redukcji ilości powstających odpadów. Stąd nie można mówić o charakterze celu, określaniu roku lub wartości bazowych – są to działania ciągłe. Przyjęty model biznesowy w sposób bezpośredni odnosi się do zapobiegania zanieczyszczeniom gleby, powietrza, wody.

Pozostałe spółki z GK PKP CARGO nie ustanowiły i nie planują obecnie wyznaczania celów związanych z zanieczyszczeniami. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym, Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy wyznaczy cele w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i Grupie.

E2-4 – Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby

Grupa w żadnej spółce ani lokalizacji lub procesie nie przekracza parametrów emisji określonych w załączniku II do rozporządzenia 166/2006. Jednocześnie w kilku lokalizacjach emituje zanieczyszczenia wprost do rzek lub rowów melioracyjnych, w ilościach prezentowanych poniżej. Grupa nie stosuje w operacjach własnych mikroplastiku, ale w czasie hamowania składów wyposażonych w kompozytowe klocki hamulcowe dochodzi do jego emitowania. Grupa nie posiada dokładnych danych liczbowych pozwalających na obliczenie lub oszacowanie masy mikroplastiku powstałej w tym procesie.

Tabela 54 Emisje Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. do rzek lub gleby, dane za lata 2023-2024

Substancja	Emisje do rzek lub gleby w 2023 roku [kg]	Emisje do rzek lub gleby w 2024 roku [kg]
BZT5 [kg]	226,7	499,8
CHZT [kg]	1 191,9	5 199,0
Zawiesina [kg]	492,6	687,9
Suma chlorków i siarczanów [kg]	6 009,6	91 820,9
Azotany [kg]	617,7	801,5
Fosforany [kg]	8,3	7,5
Nikiel i jego związki [kg]	0,2	7,0
Miedź [kg]	0,5	3,9
Ołów [kg]	0,2	0,2
Cynk [kg]	0,4	0,6
Substancje rozpuszczone	brak danych	1 10 018,0
N - NH4	brak danych	107,0
P celk.	brak danych	20,0
C10-C40	brak danych	48,0
Mn	brak danych	3,0

Dla jednostki dominującej wielkość poszczególnych emisji do powietrza obliczono na podstawie ilości zużytych paliw i materiałów, dostępnych teoretycznych wskaźników literaturowych oraz wskaźników specyficznych pochodzących z kart charakterystyki zużywanych substancji. Jakość odprowadzanych ścieków badana jest przez certyfikowane laboratoria, z częstotliwością wymaganą w pozwoleniach wodno-prawnych oraz krajowych przepisach prawa wodnego. Informacje o wykonanych pomiarach są przesyłane lokalnym organom ochrony środowiska zgodnie z przepisami prawa. Do gromadzenia danych na temat bezpośrednich zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza PKP CARGO wykorzystuje specjalistyczne oprogramowanie – każdy Zakład Spółki zbiera w systemie informacje o korzystaniu ze środowiska w przynależnych mu lokalizacjach i związanymi z tym emisjami. Dane o emisjach zanieczyszczeń do wody i ziemi (rowy melioracyjne) pozyskiwane są przez pracowników ochrony środowiska w Zakładach, a do Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarstw Wodnych Wody Polskie składane są stosowne oświadczenia w tej sprawie.

Największe bezpośrednie emisje do powietrza w PKP CARGO to emisje niezorganizowane oraz emisje z instalacji nieobjętych obowiązkiem wykonywania pomiarów emisji. Instalacją objętą obowiązkiem wykonywania pomiarów emisji do powietrza jest malarnia w Zakładzie Północnym. Pomiaru te dotyczą emisji chwilowych i zastosowanie otrzymanych wyników do wyliczania emisji rocznych nie stanowiłoby pełnego odzwierciedlenia emisji ze względu na stosowanie różnych farb i lakierów. W związku

z niniejszym wyliczenia emisji oparte są na faktycznie zużytych paliwach i preparatach oraz dostępnych wskaźnikach teoretycznych.

Pozostałe spółki wykazują różne podejścia do gromadzenia danych dotyczących zanieczyszczeń. PKP CARGO CONNECT opiera wskaźniki na danych KOBIZE związanych z instalacjami do spalania paliw (np. olej opałowy lekki, gaz płynny) oraz instalacjami do magazynowania lub przeładunku ropy naftowej i jej pochodnych, LPG lub CNG. W PKP CARGO INTERNATIONAL dane zbierane są przez pracownika zatrudnionego na stanowisku ekologa, który dba o terminowe składanie wymaganych raportów. PKP CARGO TERMINALE wielkość emisji określa na podstawie zużycia paliw, a CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO dane dotyczące ilości substancji zanieczyszczających powietrze czerpie z Zestawienia Emisyjnego oraz zestawienia ilościowego zużytego paliwa, również w oparciu o bazę KOBIZE.

E2-5 – Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy

GK PKP CARGO nie stosuje ani nie wytwarza substancji SVHC w którymkolwiek z prowadzonych procesów. Nie opuszczają też one w żadnej formie infrastruktury Grupy.

Organizacja nie posiada technicznych możliwości, aby podać ilości stosowanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w ramach prowadzonej działalności, klasyfikując je po głównej klasie zagrożenia. Przyjęto, że 100% nabytych w 2024 roku substancji zostało wykorzystanych oraz w 100% opuszcza infrastrukturę w postaci emisji.

Tabela 55 Bilans masowy wykorzystanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

Klasa	Masa [t]
Aldehydy	0,16
Alkohole	28,18
Benzyny, Nafta	3,00
Węglowodory aromatyczne	37,86
Węglowodory aromatyczne	32,91
Inne Związki	12,30
Estry	0,56
Metale i tlenki metali	0,62
Inne związki nieorganiczne	2,08
Fosforany	0,37
Ketony	4,08
Etery	0,56

E2-6 – Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

GK PKP CARGO korzysta z możliwości pominięcia ujawniania tej informacji zgodnie z Dodatkiem C do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. w związku z tym, że jednostka po raz pierwszy sporządza sprawozdanie zgodnie z wymogami ESRS.

10.2.3. Informacje o środowisku – ESRS E3 Woda i zasoby morskie

ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse Grupy PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

E3-1 – Polityki związane z wodą i zasobami morskimi

Rok 2024 był pierwszym, w którym wykonano w GK PKP CARGO analizę podwójnej istotności w pełni zgodną z ESRS. W poprzednich latach obszar wody i zasobów morskich nie był obiektem analizy Grupy. Z tego względu w żadnej ze spółek nie obowiązywała w 2024 roku odrębna i szczegółowa polityka w tym zakresie. Jednocześnie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w treści swojej *Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania* zawarła ogólne zobowiązanie do dążenia do racjonalnego użytkowania wody – zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju. Ze względu na fakt, że Polityka dotyczy również innych obszarów środowiskowych opisywanych w niniejszym dokumencie, kwestie udostępniania regulacji, odpowiedzialności za jej wdrażanie, uwzględniania interesów zainteresowanych stron przy ustalaniu oraz dodatkowe informacje związane z *Polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania* zostały w oświadczeniu opisane w części *E2 Zanieczyszczenia*.

Grupa nie posiada jednej spójnej polityki dotyczącej zarządzania wodą i zasobami morskimi. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym nie jest ona w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy stworzy politykę grupową w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E3-2 – Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi

Kluczowe działania PKP CARGO związane z zasobami wodnymi obejmowały w 2024 roku nadzór nad uzyskaniem pełnej zgodności prawnej. Spółka prowadziła prace nad uzyskaniem brakujących pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód otwartych, co opisano w części *E2 Zanieczyszczenia*. Ze względu na program sanacyjny nie podejmowano inwestycji i ograniczono się do prac administracyjnych, nie wymagających znaczących nakładów inwestycyjnych. W efekcie uregulowano status prawny studni chłonnej w Bydgoszczy, która wspiera lokalną retencję. Termin rozpoczęcia potencjalnych innych prac inwestycyjnych oraz ich zakres uzależnione są od wyników postępowania restrukturyzacyjnego, które ponadto pozwoli określić, czy wiązałyby się one ze znaczącymi nakładami inwestycyjnymi.

W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym, Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy podejmie działania związane z wpływami na wodę i zasoby morskie. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E3-3 – Cele związane z wodą i zasobami morskimi

W GK PKP CARGO cel związany z wodą został ustalony dla jednostki dominującej – PKP CARGO S.A. – jako dążenie do spełnienia wszystkich wymogów związanych z zasobami wodnymi, które wynikają z przepisów prawa, w szczególności uzyskanie wymaganych pozwoleń wodnoprawnych, co opisano w części *E2 Zanieczyszczenia*. W pozostałych spółkach nie planuje się ustalenia celów w związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym.

E3-4 – Zużycie wody

Tabela 56 Bilans zużycia wody w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

	Grupa PKP CARGO S.A.	Jednostka
Całkowity pobór wody	209 876	m ³
Całkowity zrzut wody	209 876	m ³
Całkowita ilość poddanej recyklingowi	510	m ³

Grupa nie magazynuje wody. Wskazana całkowita ilość wody poddanej recyklingowi (510 m³) dotyczy wody wykorzystywanej w myjni taboru, która jest zwracana i używana ponownie. Nie wykazuje też zużycia, cała woda wykorzystywana jest w procesach, w których odprowadzana jest do środowiska lub strony trzeciej. Założono, że ilość ścieków jest równa ilości wody pobranej. Do wyliczeń posłużono się danymi pochodzącymi z liczników lub faktur. Organizacja, wskutek pobierania wody z licznych ujęć (co wynika z rozproszonego modelu biznesowego), nie jest w stanie podać ani oszacować wartości dla poboru z obszarów ryzyka wodnego, w tym na obszarach narażonych na wysoki stres wodny.

Wskaźnik wodochłonności Grupy PKP CARGO wyniósł 201,06 m³/mln EUR (kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2024 – 4,2730 PLN/EUR).

E3-5 – Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi

GK PKP CARGO korzysta z możliwości pominięcia ujawniania tej informacji zgodnie z Dodatkiem C do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. w związku z tym, że jednostka po raz pierwszy sporządza sprawozdanie zgodnie z wymogami ESRS.

10.2.4. Informacje o środowisku – ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy

ESRS 2 SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Opis strategii i modelu biznesowego znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse Grupy zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

E4-1 – Plan przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów oraz uwzględnianie bioróżnorodności i ekosystemów w strategii i modelu biznesowym

W 2024 roku przeprowadzono analizę pod kątem potencjalnego oddziaływania na bioróżnorodność i ekosystemy. GK PKP CARGO oraz tworzące ją spółki indywidualnie nie przyjęły planu przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów. Grupa planuje w dalszym ciągu analizować swoje wpływy i zależności od bioróżnorodności i ekosystemów, natomiast obecnie nie zamierza przyjąć planu przejścia z tytułu braku realnej opcji przeniesienia ruchu kolejowego poza istniejące szlaki.

Podczas analizy podwójnej istotności wzięto pod uwagę obszar działalności Grupy. Założono, że ruch kolejowy oddziałuje na ekosystemy, ale Grupa nie zależy bezpośrednio od eksploatacji zasobów naturalnych w ramach operacji własnych. Analiza prowadzona była w trzech horyzontach czasowych – krótkim (1 rok), średnim (od roku do 5 lat) i długim (powyżej 5 lat). Wzięto pod uwagę informacje pozyskane w ramach dialogu z interesariuszami prowadzonego w ramach analizy podwójnej istotności.

Wykonana analiza dowiodła, że model biznesowy Grupy oparty o transport jest odporny – brak istotnych ryzyk.

ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami

Istotne wpływy, ryzyka i szanse związane z bioróżnorodnością zostały zidentyfikowane przez GK PKP CARGO w procesie analizy podwójnej istotności opisanym w niniejszym oświadczeniu w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

E4-2 – Polityki związane z bioróżnorodnością i ekosystemami

W spółkach tworzących Grupę nie obowiązywały w 2024 roku polityki dotyczące różnorodności biologicznej i ekosystemów. Organizacja obecnie nie planuje przyjąć polityk w tym zakresie. Powodem braku takich dokumentów jest brak działalności utrzymaniowej i naprawczej bezpośrednio na terenach chronionych i obszarach o dużej wartości pod względem różnorodności biologicznej. Jednocześnie ochrona bioróżnorodności terenów, z których korzysta Spółka, prowadząc transport kolejowy, pozostaje w obszarze odpowiedzialności właściciela linii kolejowych.

E4-3 – Działania i zasoby związane z bioróżnorodnością i ekosystemami

Spółki GK PKP CARGO nie podejmowały w 2024 roku działań jednoznacznie ukierunkowanych na ochronę ekosystemów oraz związanych z różnorodnością biologiczną. Grupa nie planuje tym samym osobnego planu działań w tym zakresie.

E4-4 – Cele związane z bioróżnorodnością i ekosystemami

Grupa PKP CARGO nie określiła osobnych celów związanych z bioróżnorodnością i nie ma tego w obecnych planach. Grupa nie określiła poziomów ambicji w tym zakresie.

Spółka PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wzięła po uwagę obszary znajdujące się w odległości do 10 km od lokalizacji, w których prowadzona jest działalność utrzymaniowo-naprawcza i sprawdziła, czy znajdują się tam obszary cenne przyrodniczo. Dokonana inwentaryzacja wykazała występowanie w tej odległości ponad 70 obszarów o różnym stopniu formalnej ochrony przyrodniczej (głównie rezerwatów, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i obszarów Natura 2000). Najbliżej zlokalizowany jest Obszar Natura 2000 Bory Dolnośląskie, znajdujący się w odległości 100 metrów od granicy terenu zajmowanego przez jedną z lokalizacji Dolnośląskiego Zakładu Spółki. Skala i intensywność działań prowadzonych w niniejszej lokalizacji nie spowodowały skarg ze strony gminy czy nadleśnictwa, można więc założyć, że nie są one szczególnie uciążliwe dla pobliskiego obszaru chronionej przyrody.

Ponadto CARGOSPED Terminal Braniewo znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów o szczególnej wartości dla bioróżnorodności, tj. Doliny rzeki Pasłęki, Ostoi Warmińskiej, Zalewu Wiślanego.

Grupa nie posiada precyzyjnych danych w zakresie stanu ekosystemów, wobec których oddziałuje w największym stopniu; zgodnie z danymi z referencyjnej bazy Ecoregions, większościowy obszar działalności, tj. Polska, znajduje się na obszarach, na których w przeważającej mierze systemową ochroną objęto więcej niż 20%, ale mniej niż 50% siedlisk.

Grupa nie posiada dokładniejszej wiedzy na temat parametrów obszarów, na które może oddziaływać, takich jak ich struktura, stopień pokrycia, czy liczby gatunków je zamieszkujących, ze szczególnym uwzględnieniem danych o gatunkach zagrożonych wyginięciem.

10.2.5. Informacje o środowisku – ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym

ESRS 2 IRO-1 – Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym

Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

E5-1 – Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W Grupie PKP CARGO brak jest jednolitej polityki związanej z wykorzystaniem zasobów i gospodarką o obiegu zamkniętym. Przyjmowane są jednak na poziomie poszczególnych podmiotów tworzących organizację regulacje dotyczące odpadów. Poza wskazanymi poniżej, przyjęte dokumenty koncentrują się na przestrzeganiu przepisów prawa i nie uwzględniają inicjatyw stron trzecich. Ich wdrożenie uwzględnia interesy zainteresowanych stron, co należy rozumieć jako redukcję odpadów w środowisku lokalnym.

- PKP CARGO – spółka wdrożyła *Instrukcję przestrzegania zasad ochrony środowiska*, w której zawarto ogólne zapisy dotyczące zapobiegania wytwarzania odpadów oraz opisano sposoby postępowania z wytwarzanymi odpadami.
- PKP CARGO CONNECT – w swojej *Polityce środowiskowej* spółka zobowiązuje się do proekologicznej gospodarki odpadami, zgodnej z wymaganiami prawa ochrony środowiska.
- PKP CARGO INTERNATIONAL – wdrożona w spółce zintegrowana polityka ISO oraz zrównoważonego rozwoju obejmuje zobowiązanie do zapobiegania powstawaniu odpadów i ich redukcji.
- PKP CARGO TERMINALE – wdrożono procedurę dotyczącą gospodarowania odpadami.
- PKP CARGO TABOR – wdrożono procedurę dotyczącą gospodarowania odpadami.

Najwyższym szczeblem w poszczególnych spółkach, który jest odpowiedzialny za wdrażanie polityki, są ich zarządy.

Polityki nie są udostępniane stronom trzecim.

E5-2 – Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W 2024 roku wśród spółek GK PKP CARGO działania związane z wykorzystaniem zasobów i gospodarką o obiegu zamkniętym nie wykraczały zasadniczo poza spełnienie wymogów prawnych. W ramach wzmacniania procesów kontroli i zarządzania gospodarką odpadami w niektórych spółkach regulacje funkcjonują w oparciu o normy ISO. Planuje się w krótkiej i średniej perspektywie czasowej odnawiać certyfikację.

Działania nie wymagają znaczących nakładów finansowych. Nie zidentyfikowano potrzeby wdrożenia środków naprawczych. W poprzednich latach nie funkcjonowały plany działań.

E5-3 – Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W Grupie PKP CARGO nie obowiązywały w 2024 roku cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy wyznaczy cele w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E5-5 – Zasoby odprowadzane

Tabela 57 Bilans odpadów wytworzonych przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A., dane za 2024 rok

Kategoria Odpadu	Masa całkowita [t]	Odpady niebezpieczne [t]	Odpady inne niż niebezpieczne [t]
a) Całkowita ilość wytworzonych odpadów	31 534	2 257	29 276
b) Całkowita ilość odpadów, w przypadku których uniknięto unieszkodliwiania:	5 663	1 410	4 252
- Przygotowanie do ponownego użycia	1 653	1 278	375
- Recykling	4 010	132	3 877
- Inne procesy odzysku	0	0	0
c) Ilość odpadów kierowanych do unieszkodliwiania:	637	175	462
- Spalanie	160	160	0
- Składowanie	326	4	323
- Inne procesy unieszkodliwiania	151	11	139

W GK PKP CARGO najbardziej istotne grupy odpadów stanowiły odpady pochodzące z napraw i konserwacji taboru kolejowego oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej. Za główne materiały tworzące te strumienie należy uznać żelazo i jego stopy oraz odpady niebezpieczne, takie jak oleje, smary, opakowania po produktach niebezpiecznych, sorbenty.

Masę wytworzonych odpadów określa się za pomocą Kart Przekazania Odpadów oraz ewidencji odpadowej w systemie BDO. Jednocześnie udało się ustalić precyzyjne dane dotyczące zagospodarowania odpadów tylko dla 20% danych. Wskutek różnic w modelu biznesowym spółek nie podjęto się szacowania danych. Z tej przyczyny nie określa się ilości odpadów niepoddanych recyklingowi.

10.3. Informacje dotyczące kwestii społecznych

10.3.1. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S1 Własne zasoby pracownicze

SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Zakresem niniejszego oświadczenia objęte są wszystkie osoby pracujące w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. W ramach własnych zasobów pracowniczych wyróżnia się dwie kategorie pracowników:

- osoby zatrudnione w oparciu o umowę o pracę – pracownicy,
- osoby niebędące pracownikami wykonujące określoną pracę lub zadania na rzecz spółek Grupy w oparciu o inne formy zatrudnienia.

W trakcie analizy podwójnej istotności Grupa zidentyfikowała dziewięć istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze.

Wszystkie rzeczywiste negatywne oddziaływania dotyczą pracowników PKP CARGO S.A. i wiążą się z trudną sytuacją finansową Spółki oraz rozpoczętym w 2024 roku postępowaniem restrukturyzacyjnym. Analiza wykazała negatywny wpływ na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia w wyniku przeprowadzonych zwolnień grupowych oraz związany z nimi negatywny wpływ poprzez niewypłacanie zaległych należności odchodzącym pracownikom. Ponadto za istotny w średniej i długiej perspektywie czasowej uznano negatywny wpływ na warunki pracy w związku z wypowiedzeniem Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Wymienione oddziaływania generują istotne ryzyka dla finansów Spółki potencjalnie związane z postępowaniami sądowymi, karami Państwowej Inspekcji Pracy, a także ryzyko obsługi pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń na wypłatę wspomnianych należności pracowniczych.

Jako istotne uznano także potencjalne negatywne wpływy na pracowników Grupy w obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy związane z oddziaływaniem na zdrowie i życie pracowników, co wynika bezpośrednio z charakteru stanowisk pracy na kolei. Ponadto, w związku z ograniczonym zakresem wdrożenia i znajomości *Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej* w Grupie, zidentyfikowano jeden potencjalnie negatywny wpływ w obszarze zapobiegania przemocy w miejscu pracy.

Analiza podwójnej istotności wykazała jeden pozytywny wpływ Grupy związany z wysokim poziomem uzwiązkowania i możliwościami współdecydowania pracowników o warunkach pracy. Przeprowadzony w trakcie analizy podwójnej istotności dialog z zainteresowanymi stronami ujawnił jednak też potencjalny negatywny wpływ wiążący się z możliwością występowania dyskryminacji ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym, który uznano za istotny.

Obok wspomnianych wyżej ryzyk, GK PKP CARGO narażona jest także na ryzyko utraty pracowników związane z występowaniem luki pokoleniowej oraz nieodpowiednią polityką wynagrodzeń i szkoleniową, co może przekładać się na zwiększone koszty rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników we wszystkich trzech perspektywach czasowych. Zidentyfikowane ryzyka nie odnoszą się do określonych grup osób.

Wykaz wszystkich zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans na własne zasoby pracownicze znajduje się w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*, w części *SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym*.

Grupa nie zidentyfikowała w 2024 roku istotnych wpływów na pracowników wynikających z planów przejścia mających na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz zwiększenie ekologicznego i neutralnego dla ochrony klimatu charakteru działalności. Grupa nie prowadzi jej też na obszarach o zwiększonym ryzyku pracy dzieci czy pracy przymusowej lub obowiązkowej.

SI-1 – Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi

W GK PKP CARGO zidentyfikowane wpływy na pracowników własnych są zarządzane na podstawie przyjętych regulacji wewnętrznych – są one przyjmowane bądź na poziomie całej Grupy, bądź poszczególnych spółek tworzących organizację.

Za wdrożenia zapisów regulacji grupowych odpowiedzialność ponosi Zarząd jednostki dominującej. W przypadku dokumentów przyjętych w spółkach – odpowiedzialność za wdrożenie ponoszą zarządy tych spółek.

Kwestie pracownicze są we wszystkich spółkach Grupy adresowane przez *Kodeks Etyki*. W części *Relacje między nami* dokument podkreśla zobowiązanie Grupy do przestrzegania podstawowych praw człowieka zgodnie z międzynarodowymi konwencjami, wykluczając jakiekolwiek formy pracy przymusowej, współczesnego niewolnictwa oraz wykorzystywania pracy dzieci. Zakazane jest zatrudnianie osób poniżej 15 roku życia oraz angażowanie młodocianych (poniżej 18 lat) w prace niebezpieczne, nadgodziny czy zmiany nocne.

Relacje wewnętrzne w firmie opierają się na uczciwości, otwartości, wzajemnym szacunku i zaufaniu. Grupa deklaruje równy dostęp do zatrudnienia, awansu oraz możliwości rozwoju zawodowego i osobistego, a wszelkie konflikty rozwiązywane są poprzez rzeczowy dialog. Kodeks zabrania jakiejkolwiek formy dyskryminacji i molestowania. Szczególnie piętnowany jest nepotyzm, rozumiany jako wykorzystywanie pozycji zawodowej do faworyzowania członków rodziny kosztem kompetencji innych osób. Pracownicy mają obowiązek dbać o majątek spółki, korzystać z niego wyłącznie w celach służbowych, chronić poufne informacje oraz przestrzegać przepisów BHP. W kontaktach zewnętrznych wymagany jest profesjonalizm, udzielanie prawdziwych informacji oraz reagowanie na każde naruszenie etyki firmowej. Więcej informacji na temat Kodeksu – wraz z danymi dotyczącymi zewnętrznych standardów, zakresu, współpracy z interesariuszami oraz sposobów udostępniania regulacji – znajduje się w niniejszym oświadczeniu w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna.

W PKP CARGO kwestie relacji z pracownikami reguluje także *Polityka Personalna*. Choć część zapisów dokumentu nie uwzględnia tymczasowych zmian wynikających z postępowania sanacyjnego, zgodnie zapisami Polityki Spółka m.in.:

- dba o rozwój zawodowy swoich pracowników poprzez programy szkoleń, adaptacji zawodowej, staże oraz stypendia,
- w sposób kompleksowy podchodzi do kwestii zdrowia i bezpieczeństwa, promując kulturę bezpieczeństwa, prowadząc regularne szkolenia i badania oraz oferując świadczenia zdrowotne i socjalne dla pracowników i ich rodzin; Spółka utrzymuje niską rotację pracowników dzięki atrakcyjnym warunkom zatrudnienia, stałym możliwościom rozwoju oraz promocji zawodowej w ramach wewnętrznych procesów rekrutacyjnych,
- prowadzi partnerski dialog społeczny w ramach regularnej komunikacji z przedstawicielami pracowników,
- uwzględnia w codziennym działaniu kwestie uczciwych praktyk rynkowych, ochrony środowiska oraz propaguje równe traktowanie i różnorodność wśród swoich pracowników i otoczenia biznesowego.

Dodatkowo jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO przyjęła *Politykę Antymobbingową i Antydyskryminacyjną*. Określa ona zasady przeciwdziałania zjawiskom mobbingu i dyskryminacji, w tym molestowania, również seksualnego w miejscu pracy. Zgodnie z jej zapisami Spółka nie toleruje psychicznego, fizycznego oraz seksualnego dręczenia pracowników, jak również żadnych innych przejawów przemocy w miejscu zatrudnienia. Pracownicy nie mogą być dyskryminowani ze względu na jakiekolwiek kryterium, w sposób bezpośredni lub pośredni. Każdy pracownik zobowiązany jest do równego traktowania innych osób zatrudnionych. Polityka jest również zobowiązaniem Spółki do podejmowania działań:

- prewencyjnych, mających na celu przeciwdziałanie mobbingowi i dyskryminacji, w szczególności poprzez prowadzenie polityki informacyjnej i bieżące monitorowanie stosunków społecznych panujących wśród pracowników,
- interwencyjnych, zmierzających do natychmiastowego wyeliminowania mobbingu i dyskryminacji, zniwelowania ich skutków, zapobieżenia powstaniu takich zjawisk w przyszłości oraz stosowania odpowiednich sankcji w stosunku do osób odpowiedzialnych za takie praktyki.

Dokument został w 2024 roku udostępniony pracownikom zarówno w formie papierowej, jak i poprzez intranet Spółki.

Kwestie wpływów związanych z bezpieczeństwem pracy są w PKP CARGO opisane w *Polityce w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania*. Dokument zobowiązuje organizację do tworzenia – w konsultacji z pracownikami – bezpiecznych i ergonomicznych warunków pracy, zapobiegania wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym zgodnie z wymaganiami prawnymi poprzez ustalanie, respektowanie procedur postępowania chroniących życie i zdrowie pracowników.

Za wdrożenie *Polityki w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania* odpowiada Zarząd Spółki. Dokument oparty jest na wymaganiach norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-EN ISO 14001:2015-9, PN-EN/IEC 27001:2017-06 oraz PN-ISO 45001:2018-06. Spółka udostępnia Politykę na swojej stronie internetowej, natomiast *Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania* realizująca zapisy Polityki jest udostępniona pracownikom w intranecie.

Dodatkowo związki ze zidentyfikowanymi wpływami dotyczącymi BHP ma w PKP CARGO także *Polityka biznesu społecznie odpowiedzialnego*. Na jej podstawie Spółka prowadzi m.in. kampanię „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, wzmacniającą kulturę bezpiecznego miejsca pracy i kształtującą postawy sprzyjające bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków, a także program Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe. Zapewnia on eksperckie wsparcie psychologiczne dla pracowników uczestniczących w wypadkach kolejowych oraz znajdujących się w trudnych sytuacjach prywatnych wpływających na kondycję psychiczną i poziom koncentracji.

Zagadnienia dotyczące poszanowania praw człowieka w GK PKP CARGO są uregulowane m.in. w *Kodeksie Etyki*. W niniejszym raporcie kwestie te są szczegółowo opisane w części *G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna*. Przyjęte w Grupie regulacje zapewniają m.in.

- poszanowanie godności pracowników oraz respektowanie ich uprawnień,
- zakaz mobbingu i dyskryminacji,
- równe traktowanie w zatrudnieniu,
- prawo do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy,
- prawo do wypoczynku,
- zaspokajanie socjalnych i kulturalnych potrzeb pracowników.

W niektórych spółkach zależnych Grupy, oprócz dokumentów obowiązujących w całej organizacji, przyjęto także szczegółowe regulacje związane z obszarem pracowniczym. Wszystkie spółki wdrożyły regulacje związane z BHP, inne polityki dotyczące wpływów na pracowników przyjęto m.in. w PKP CARGO (*Polityka personalna*), PKP CARGO TERMINALE (*Regulamin pracy*) oraz PKP CARGO SERVICE (*Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna*).

Ewentualne naruszenia praw człowieka dotyczących pracowników własnych są w organizacji rozpatrywane zgodnie z *Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO*.

W PKP CARGO współpraca z pracownikami odbywa się przede wszystkim za pośrednictwem ich umocowanych przedstawicieli z organizacji związkowych – Spółka respektuje Konwencje MOP, *Kodeks pracy* oraz ustawodawstwo krajowe w tym zakresie. Z organizacjami związkowymi konsultowane są regulacje wewnętrzne dotyczące praw i obowiązków pracowniczych. Pomimo procesu restrukturyzacyjnego, kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron, który uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji, jak również czynnik sprzyjający rozwojowi biznesowemu oraz zachowaniu miejsc pracy.

W Grupie w 2024 roku nie obowiązywały regulacje związane z włączeniem lub działaniami na rzecz grup szczególnie narażonych na marginalizację wśród własnych zasobów pracowniczych.

SI-2 – Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów

GK PKP CARGO konsultuje swoje decyzje związane z istotnymi wpływami na pracowników. Jedynym reprezentantem osób zatrudnionych w kontaktach z pracodawcą są organizacje związkowe – ich znaczenie i rolę w jednostce dominującej podkreśla wysoki stopień uzwiązkowienia wśród pracowników oraz partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie przedstawicieli do organów korporacyjnych. Współpraca z przedstawicielami pracowników dotyczy w szczególności modyfikacji regulacji obowiązujących w Spółce pod kątem oczekiwań załogi, a zarazem bieżących potrzeb oraz możliwości pracodawcy. Konsultacje obejmują m.in.:

- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- 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,
- 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.

Dodatkowo, w uzgodnieniu z przedstawicielami pracowników, Spółka podejmuje inicjatywy i działania mające na celu usprawnienie oraz podnoszenie efektywności pracy z uwzględnieniem aktualnych tendencji rynkowych.

Ze względu na strukturę PKP CARGO, dialog społeczny odbywa się na dwóch poziomach:

- na szczeblu zakładowym – pomiędzy dyrektorem Zakładu Spółki, a zakładowymi i międzyzakładowymi organizacjami związkowymi,
- na szczeblu PKP CARGO – pomiędzy prezesem Zarządu, a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi oraz organizacjami szczebla zakładowego.

Współpraca ze związkami zawodowymi jest procesem ciągłym, a rozmowy odbywają się stosownie do potrzeb i zgłaszanych przez pracowników postulatów. W 2024 roku Zarząd PKP CARGO prowadził intensywny dialog z organizacjami związkowymi z tytułu podjętych działań restrukturyzacyjnych. Przedstawicielom pracowników prezentowane były propozycje zmian mających na celu utrzymanie działalności jednostki dominującej oraz niezbędnych miejsc pracy. Za zapewnienie współpracy ze stroną związkową odpowiedzialność w PKP CARGO ponosi Prezes Zarządu. Spółka nie zawarła globalnych lub lokalnych umów z przedstawicielami pracowników dotyczących poszanowania praw człowieka. Nie wdrożono również ogólnego procesu

współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi w celu uzyskania wglądu w opinie osób, które mogą być szczególnie podatne na wpływy lub zmarginalizowane – jednak wprowadzona *Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna* oraz funkcjonująca w PKP CARGO instytucja Mężów zaufania pozwala Spółce stwierdzić, jakiego typu naruszenia są zgłaszane przez pracowników.

Skuteczność współpracy z pracownikami jest w PKP CARGO oceniana wypracowywanymi wspólnymi stanowiskami. Efektem negocjacji, zarówno na szczeblu zakładowym, jak i ponadzakładowym, są porozumienia oraz uzgodnienia dotyczące regulacji pracowniczych.

Współpraca z własnymi pracownikami ma miejsce również w pozostałych spółkach zależnych Grupy PKP CARGO:

- PKP CARGOTABOR współpracuje z własnymi zasobami pracowniczymi głównie poprzez konsultacje ze związkami zawodowymi, zwłaszcza na etapie tworzenia wewnętrznych regulacji dotyczących pracowników. Ich opinie są uwzględniane przy podejmowaniu decyzji dotyczących ich samych, a skuteczność tej współpracy jest oceniana poprzez jakość dialogu ze związkami zawodowymi. W spółce obowiązuje Zbiorowy Układ Pracy, jednak firma nie podejmuje działań mających na celu poznanie opinii grup szczególnie podatnych na marginalizację.
- CARGOTOR nie posiada wdrożonej szczegółowej polityki dotyczącej współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi, a stosowane są jedynie standardowe zasady wynikające z *Kodeksu pracy* oraz normy wewnętrzne, takie jak Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, *Polityka antymobbingowa* i *Kodeks etyki*. Zarządzanie opiera się na ogólnych regulacjach prawnych, a kwestie szczególnie wrażliwych grup pracowniczych regulowane są podstawowymi dokumentami. Firma deklaruje zgodność *Polityki Personalnej* z międzynarodowymi standardami dotyczącymi konfliktów interesów i przestrzegania praw człowieka oraz posiada procedurę reagowania na wypadki przy pracy, jednak nie wdrożyła kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem pracy, opierając działania na ogólnych przepisach Prawa Pracy oraz instrukcjach i decyzjach zarządu.
- W PKP CARGO CONNECT współpraca z pracownikami odbywa się za pośrednictwem dwóch związków zawodowych, które konsultują wewnętrzne regulacje dotyczące spraw pracowniczych, m.in. Fundusz Świadczeń Socjalnych oraz procedury dotyczące naruszeń prawa. Proces ten realizowany jest zgodnie z *Kodeksem pracy* i *Ustawą o związkach zawodowych* na podstawie porozumienia z 2016 r. za pośrednictwem Biura Personalnego. Spółka nie posiada globalnych porozumień dotyczących praw człowieka, nie prowadzi odrębnej oceny skuteczności współpracy z pracownikami oraz nie identyfikuje szczególnych grup pracowniczych podatnych na marginalizację, opierając się wyłącznie na ogólnych regulacjach prawnych.
- PKP CARGO INTERNATIONAL umożliwia pracownikom bezpośrednią komunikację z kierownictwem poprzez standardowe kanały (e-mail, intranet, kontakt osobisty) oraz związki zawodowe i odbywa się ona na bieżąco. Odpowiedzialność operacyjną za nadzór nad tą współpracą ponoszą Dyrektor HR oraz Dyrektor Prawny. Spółka ocenia efektywność współpracy podczas regularnych spotkań z pracownikami i przedstawicielami związków zawodowych, działając zgodnie z obowiązującym układem zbiorowym oraz wewnętrznymi zasadami.
- PKP CARGO TERMINALE uwzględnia opinie swoich pracowników, szczególnie w obszarach usprawniania procesów przetadunkowych, konsultując z nimi rozwiązania zapewniające szybszą i zgodną z przepisami BHP realizację zadań. Firma pozytywnie ocenia swoją współpracę z personelem, doceniając ich zaangażowanie i terminowe wykonywanie zadań, jednak nie posiada formalnych wytycznych dotyczących współpracy. Komunikacja z pracownikami odbywa się głównie na codziennych odprawach przedmianowych.
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO współpracuje z własnymi pracownikami za pośrednictwem związków zawodowych. Zarząd spółki pełni funkcję najwyższego organu odpowiedzialnego za zapewnienie, aby współpraca ta była realizowana.
- PKP CARGO SERVICE prowadzi regularny dialog ze swoimi pracownikami oraz związkami zawodowymi. Komunikacja odbywa się poprzez cotygodniowe odprawy z pracownikami oraz kwartalne spotkania ze związkami zawodowymi. Kierownictwo wyższego szczebla, w tym prezes spółki, uczestniczy bezpośrednio w tych spotkaniach, omawiając bieżące problemy oraz uwzględniając opinie pracowników przy opracowywaniu polityk kadrowo-płacowych.

SI-3 – Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze

Kwestie środków naprawczych związanych z istotnym negatywnym wpływem na pracowników w GK PKP CARGO są realizowane na poziomie poszczególnych spółek, które – w przypadku stwierdzenia negatywnego wpływu – opracowują środki zaradcze dostosowane do charakteru i okoliczności sytuacji.

W jednostce dominującej, w zakresie negatywnego wpływu na osoby zatrudnione dotyczącego dyskryminacji i mobbingu, obowiązuje *Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna*. Wprowadza ona procedury i środki zaradcze w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – każde naruszenie Polityki powinno być wniesione do Męża zaufania, który wstępnie je bada i może zaproponować rozwiązanie problemu. W przypadku przyjęcia propozycji przez wszystkie osoby zainteresowane, Mąż zaufania sporządza raport ze sprawy dla Komisji antymobbingowej. Jeśli porozumienia nie ma – sprawą zajmuje się Komisja. Po zakończeniu postępowania sporządza ona protokół z opisem ustaleń, wnioskami i podjętymi działaniami. W protokole

zamieszcza się informację o możliwości skierowania sprawy do sądu. Protokół doręczany jest wszystkim osobom zainteresowanym oraz pracodawcy.

Jeżeli sytuacja wymaga konsultacji diagnostyczno-terapeutycznej, pracownikowi przysługuje pomoc psychologa lub lekarza psychiatry na koszt pracodawcy.

Grupa ustanowiła też specjalne kanały, za pomocą których pracownicy mogą zgłaszać swoje wątpliwości lub potrzeby. Kwestia ta unormowana jest w *Regulaminie zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO*. Opis regulacji oraz informacje na temat rozpatrywania skarg znajdują się w niniejszym oświadczeniu w części *G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna*. Regulamin został udostępniony pracownikom w intranecie spółek tworzących Grupę.

Śledzeniem i monitorowaniem zgłoszeń zajmuje się Wydział Compliance PKP CARGO. Raz w roku raportuje on do Zarządu jednostki dominującej oraz Komitetu Audytu Rady Nadzorczej kwestie funkcjonowania *Kodeksu etyki*, podsumowując zgłoszone naruszenia Kodeksu oraz podjęte działania naprawcze. Spółki Grupy nie wdrożyły procesów pozwalających na ocenę zaufania pracowników do kanałów zgłaszania nieprawidłowości.

Jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO wprowadziła dodatkowo *Procedurę ochrony sygnalistów*. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a dana spółka zobowiązuje się do ich niepodejmowania. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie.

SI-4 – Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań

Spółki GK PKP CARGO podejmowały własne działania związane ze zidentyfikowanymi wpływami na pracowników organizacji.

W jednostce dominującej, w zakresie negatywnego wpływu na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia związanego z działaniami sanacyjnymi i procesem zwolnień grupowych oraz ryzyka postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń, działania w okresie sprawozdawczym skupiały się na intensywnym dialogu społecznym rozpoczętym w maju 2024 roku. Spółka regularnie informowała o bieżącej sytuacji związki zawodowe poprzez oficjalne pisma i komunikaty. Niezwłocznie też udzielane były odpowiedzi na kierowane przez nie pytania.

PKP CARGO opracowało i zaprezentowało organizacjom związkowym propozycje zmian, których celem była poprawa sytuacji w spółce i zachowanie niezbędnych miejsc pracy – wszystkie te działania i decyzje Zarządu były podejmowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Spółka przeprowadziła też głęboką analizę zachodzących w organizacji procesów, stwierdzając, że nie dysponowała pracą dla wszystkich zatrudnionych pracowników. Analiza pozwoliła na uściślenie zapotrzebowania na określone stanowiska pracy i dostosowanie struktury zatrudnienia w konkretnych grupach zawodowych. Przeprowadzone zwolnienia grupowe dotyczyły całej załogi, nie obejmowały jednej grupy wiekowej lub konkretnej przynależności związkowej.

Spółka przygotowała również kompleksowy program wsparcia dla pracowników objętych procesem zwolnień grupowych – pracownicy odchodzący z firmy mogli z niego skorzystać także po okresie wypowiedzenia. Formy wsparcia oferowane zwalnianym pracownikom obejmowały m.in.:

- podpisanie listów intencyjnych z firmami z branży TSL potencjalnie zainteresowanymi włączeniem odchodzących pracowników we własne procesy rekrutacji i w ich następstwie podjęcie przez nich pracy; dodatkowo Spółka zorganizowała otwarte spotkania pracowników z tymi firmami, umożliwiając uzyskanie szczegółowych informacji o ofertach. Takie targi pracy zostały zorganizowane w siedzibie każdego zakładu Spółki i dodatkowo w sekcjach w małych miejscowościach, gdzie zgłoszono takie zapotrzebowanie,
- możliwość skorzystania z telefonicznego wsparcia psychologicznego,
- wsparcie w przygotowaniu dokumentów aplikacyjnych oraz przygotowanie do rozmów kwalifikacyjnych (symulacje rozmów rekrutacyjnych),
- szkolenia z obsługi programów biurowych,
- opracowanie i udostępnienie odchodzącym pracownikom poradnika zawierającego wskazówki dotyczące autoprezentacji w trakcie procesu rekrutacji oraz informacje o metodach poszukiwania pracy,
- uruchomienie dedykowanej skrzynki e-mail, na którą pracownicy mogli wysyłać pytania dotyczące zwolnień grupowych,
- konsultacje z pracownikami ZUS oraz pośrednikiem z Urzędu Pracy i dedykowanym pośrednikiem pracy – zaprezentowanie sytuacji na lokalnym rynku pracy, aktualnie realizowanymi programami oraz możliwościami podniesienia lub uzupełnienia posiadanych kwalifikacji.

PKP CARGO podejmowało w 2024 roku również działania w zakresie negatywnego wpływu na pracowników poprzez niewypłacanie świadczeń należnych zwalnianym grupowo pracownikom oraz ryzyk – obsługi kosztów pożyczki z FGŚP na wypłatę zaległych należności wynikających z procesu zwolnień oraz nakazów płacowych i kar nałożonych przez Państwową

Inspekcję Pracy w związku z zaległymi należnościami. Po sądowej decyzji o otwarciu postępowania sanacyjnego, Spółka uzyskała możliwość sfinansowania kosztów zwolnień grupowych ze środków FGŚP, a pożyczka z Funduszu znacząco przyspieszyła otrzymanie pieniędzy przez byłych pracowników z tytułu nagród, odpraw, ekwiwalentów oraz innych należności powstałych w efekcie przeprowadzonych zwolnień. Pozyskana transza pomocy, w połączeniu ze środkami własnymi Spółki, pozwoliła na wypłatę większości zaległych na koniec października 2024 roku należności wynikających z procesu zwolnień grupowych.

W 2024 roku problemy finansowe PKP CARGO spowodowały również konieczność podjęcia decyzji o wstrzymaniu wypłaty niektórych bieżących świadczeń, w tym nagród jubileuszowych czy odpraw emerytalnych. Kwestie te były kontrolowane przez Państwową Inspekcję Pracy, która wydała nakazy płatnicze, ale nie nałożyła na Spółkę grzywny.

Jednostka wypowiedziała również w czerwcu 2024 roku Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, co zostało w procesie analizy podwójnej istotności uznane za negatywny wpływ na warunki pracy pracowników. Jednocześnie postanowienia ZUZP przestaną obowiązywać w czerwcu 2026 roku – w 2024 roku określone w nim warunki pracy pozostawały w mocy. Rozpoczęcie rokowań ze stroną społeczną w zakresie wypracowania zapisów nowego ZUZP możliwe będzie po złożeniu do sądu Planu restrukturyzacyjnego.

Analiza podwójnej istotności wykazała również pozytywny wpływ GK PKP CARGO związany z możliwością współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia oraz potencjalny negatywny wpływ dotyczący dyskryminacji osób ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym. Działania PKP CARGO związane z tymi wpływami skupiały się w okresie sprawozdawczym na cyklicznych rozmowach i negocjacjach ze stroną związkową, ukierunkowanych na zapewnienie spokoju społecznego i stabilizację sytuacji Spółki oraz zapewnianie możliwości prowadzenia efektywnej działalności biznesowej. Jednocześnie zgodnie z zapisami *Ustawy o związkach zawodowych* organizacje związkowe są niezależne w swojej działalności statutowej od pracodawców, dlatego PKP CARGO nie ma prawa ingerować w stosunki pomiędzy organizacją a jej członkami.

PKP CARGO podejmowała także w 2024 roku działania związane z potencjalnie negatywnymi wpływami na zdrowie i bezpieczeństwo pracy. Prowadzona jest stała analiza przyczyn powstawania wypadków przy pracy, a wyniki raportowane są kwartalnie do Zarządu. Co sześć miesięcy sporządzany jest szczegółowy raport BHP dla Spółki. Dodatkowo comiesięczne meldunki dotyczące wypadków przy pracy przekazywane są dyrektorom poszczególnych Zakładów. Służby BHP systematycznie przeprowadzają kontrole i przeglądy stanowisk pracy oraz monitorują stan infrastruktury kolejowej w miejscach wykonywania pracy przez pracowników Spółki, zgłaszając zarządom konieczność usunięcia wykrytych nieprawidłowości. Prowadzony jest również stały nadzór nad realizacją planów poprawy warunków pracy oraz organizowane są cykliczne szkolenia BHP. Od 2018 roku realizowany jest program „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, który ma na celu propagowanie zasad bezpiecznej pracy wśród pracowników PKP CARGO.

W zakresie potencjalnego negatywnego wpływu na pracowników wskutek ograniczonego zakresu wdrożenia i znajomości *Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej*, PKP CARGO poinformowało pracowników o wprowadzeniu regulacji, a jej tekst został udostępniony w formie papierowej pracownikom na stanowiskach robotniczych oraz w formie elektronicznej w firmowym intranecie.

Spółka PKP CARGO podejmowała także w 2024 roku następujące działania związane z ryzykiem luki pokoleniowej oraz utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym:

- Bieżące rekrutacje – w pierwszej połowie 2024 roku prowadzono procesy rekrutacyjne zgodnie z bieżącymi potrzebami organizacji, co umożliwiło uzupełnienie stanowisk wymagających szczególnych kompetencji zawodowych, takich jak maszynista, rewident czy manewrowy.
- Szkolenia od podstaw – nowozatrudnieni pracownicy mieli możliwość przejścia odpowiednich szkoleń zawodowych, których celem było zapewnienie właściwego przygotowania i wdrożenia do pełnienia kluczowych funkcji w Spółce.
- Reorganizacja struktury zatrudnienia – w wyniku analiz przeprowadzonych w 2024 roku, które wykazały nadmiar zatrudnienia w stosunku do faktycznych potrzeb przewozowych, przeprowadzono reorganizację struktury zatrudnienia w celu dopasowania liczby pracowników w konkretnych grupach zawodowych do rzeczywistych potrzeb Spółki oraz uproszczenie procesów.
- Wstrzymanie działań wspierających zatrudnienie – ze względu na trudną sytuację finansową, Spółka zaprzestała takich aktywności, jak współpraca ze szkołami czy udział w targach pracy, co ograniczyło możliwości pozyskiwania nowych pracowników na wcześniejszym etapie ich edukacji zawodowej.
- Polityka wynagrodzeń – obowiązujące regulacje wynagrodzeniowe pozostawiono bez zmian, jednak wypowiedzenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy z 2004 roku stworzyło szansę na opracowanie bardziej nowoczesnych rozwiązań, mogących ograniczyć ryzyko utraty pracowników spowodowane niewłaściwą polityką wynagrodzeń.

Działania te podejmowane były z myślą o utrzymaniu odpowiedniego poziomu kompetencji pracowników, minimalizacji ryzyk związanych z luką pokoleniową oraz kosztami rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników, a także z uwagi na dostosowanie

zatrudnienia do realnych potrzeb biznesowych Spółki. Jednocześnie, aby zminimalizować ryzyko luki pokoleniowej, działania rekrutacyjne w kolejnych latach będą koncentrować się na pozyskaniu młodszych pracowników, co ma umożliwić transfer wiedzy w organizacji. Jednostka zaplanowała także prace nad aktualizacją siatki płac oraz stworzeniem nowych regulacji dających możliwość zatrudniania pracowników z dużym potencjałem zawodowym.

W PKP CARGO oraz pozostałych spółkach zależnych nie wdrożono formalnych procesów śledzenia i oceny skuteczności działań i inicjatyw w zakresie zidentyfikowanych wpływów oraz identyfikacji potrzebnych działań.

Oświadczenie o zrównoważonym rozwoju Grupy PKP CARGO za rok 2024 jest pierwszym tego typu dokumentem opartym na pełnych danych zgodnych ze standardami ESRS – w związku z tym nie jest możliwe ujawnienie informacji ilościowych i jakościowych dotyczących postępu działań lub planów działań ujawnionych w poprzednich okresach. Grupa nie dysponuje również danymi umożliwiającymi zaraportowanie obecnych i przyszłych zasobów finansowych związanych z działaniami związanymi ze zidentyfikowanymi wpływami na własne zasoby pracownicze.

SI-5 – Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

GK PKP CARGO nie wyznaczyła obowiązujących we wszystkich spółkach celów związanych ze wszystkimi istotnymi wpływami na pracowników.

W Spółce wyznaczono cele związane z wpływami na bezpieczeństwo i higienę pracy. Są one ujęte m.in. w *Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania* i należą do nich przede wszystkim:

- ciągłe podejmowanie działań zmierzających do ograniczania liczby wypadków przy pracy, chorób zawodowych oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych,
- ograniczanie liczby osób pracujących w warunkach narażenia na czynniki szkodliwe, niebezpieczne i uciążliwe wraz z wnioskami zmierzającymi do usunięcia bądź ograniczenia zagrożeń,
- właściwy dobór ochron zbiorowych lub indywidualnych powodujących zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia pracowników,
- poprawy warunków pracy,
- propagowanie właściwej kultury bezpieczeństwa pracy,
- podnoszenie kwalifikacji pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy,
- wdrażanie nowych norm BHP na stanowiskach pracy,
- promowanie wśród pracowników aktywności fizycznej (zajęcia sportowe, karty sportowe).

Cele związane z bezpieczeństwem i zdrowiem pracowników mają charakter względny i nie mają wyznaczonych poziomów docelowych ani wartości bazowych. Ich realizacja w Spółce przebiega w trybie ciągłym, a wyznaczenie celów opierało się na wiedzy i doświadczeniu zespołów BHP jednostki oraz zewnętrznych i wewnętrznych normach BHP. W procesie wyznaczania celów nie uczestniczyły zainteresowane strony. Cele nie zmieniały się w trakcie okresu sprawozdawczego, nie zostały też wyznaczone cele pośrednie lub tymczasowe.

SI-6 – Charakterystyka pracowników jednostki

Charakterystyka pracowników Grupy odnosi się do ośmiu spółek objętych niniejszym oświadczeniem zrównoważonego rozwoju. Na koniec 2024 roku w Grupie PKP CARGO zatrudnione na umowę o pracę były 14 734 osoby – 11 291 mężczyzn (77%) oraz 3 443 kobiet (23%).

Poniższa tabela prezentuje liczbę osób zatrudnionych na 31.12.2024 r. Liczba pracowników podawana jest w przeliczeniu na liczbę pracowników – nie na ekwiwalent pełnego czasu pracy. W liczbie pracowników uwzględniono pracowników etatowych, czynnych.

Tabela 58 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na płeć

Płeć	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	Grupa PKP CARGO S.A.
Kobiety	7 269	11 291
Mężczyźni	2 517	3 443
Pozostali	0	0
Nie ujawniono	0	0
Ogółem pracownicy	9 786	14 734

W Grupie nie było w 2024 roku pracowników, którzy zadeklarowali płeć inną niż mężczyzna/kobieta, bądź nie zdecydowali się na ujawnienie płci.

Liczba pracowników na dzień 31.12.2024 r. jest zgodna z liczbą pracowników raportowaną w rozdziale 3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia w Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO oraz Grupy PKP CARGO.

W 2024 roku 90% pracowników Grupy było zatrudnionych w Polsce. Pozostałe 10% stanowiły osoby pracujące w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL, jedynym podmiocie w ramach Grupy PKP CARGO S.A. zatrudniającym pracowników poza granicami kraju. Pracownicy PKP CARGO International wykonują swoje obowiązki na terenie Czech, Słowacji i Węgier.

Tabela 59 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na kraje

Kraj	Grupa PKP CARGO S.A.
Polska	13 322
Pozostałe: Czechy, Słowenia, Węgry	1 412
Pracownicy ogółem	14 734

Tabela 60 Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć

	Kobiety	Mężczyźni	Pracownicy ogółem
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji			
Całkowita liczba pracowników	2 517	7 269	9 786
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	2 419	7 065	9 484
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	98	204	302
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	2 508	7 235	9 744
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	8	34	42
Grupa PKP CARGO S.A.			
Całkowita liczba pracowników	3 387	11 347	14 734
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	3 224	10 743	13 967
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	170	597	767
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	3 314	10 608	13 922
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	73	739	812

Wskaźniki rotacji

W ciągu roku Grupa Kapitałowa odnotowała odejście 5 752 pracowników, a wskaźnik rotacji wyniósł 31,08% i został obliczony jako stosunek liczby pracowników, którzy odeszli w ciągu roku, do uśrednionej liczby zatrudnionych pracowników⁸³.

Tabela 6162 Liczba pracowników, którzy odeszli z Grupy w 2024 roku, oraz wskaźnik rotacji pracowników

	2024
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	4 723
Wskaźnik rotacji w 2024 roku	36,62%
Grupa PKP CARGO S.A.	
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	5 752
Wskaźnik rotacji w 2024 roku	31,08%

Wysoki wskaźnik rotacji w 2024 roku wynika z przeprowadzonych zwolnień grupowych w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz innych odejść naturalnych pracowników (np. emerytury, rozwiązanie stosunku pracy przez pracownika).

Źródłem prezentowanych danych są wewnętrzne systemy raportowania HR oraz wewnętrzne procesy gromadzenia danych przez Grupę. Pomiar metryk nie został poddany walidacji przez dodatkowy niezależny podmiot zewnętrzny. Informacja ta dotyczy wszystkich metryk zawartych w części S1 *Własne zasoby pracownicze*.

⁸³ W wyliczeniach średniej liczby zatrudnienia uwzględniono pracowników czynnych oraz pracowników przebywających na nieświadczeniu pracy.

SI-8 – Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego

Wolność zrzeszania się jest jednym z podstawowych praw pracowników GK PKP CARGO. Zarządy poszczególnych spółek należących do Grupy są zobowiązane do współpracy ze związkami zawodowymi m.in. w zakresie wdrażania Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy oraz innych unormowań, które regulują warunki pracy i płacy, a także inne świadczenia przyznawane pracownikom, niezależnie od ich przynależności związkowej.

Tabela 63 Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO S.A. objętych układem zbiorowym pracy oraz odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników, według krajów o znacznej liczbie zatrudnienia (w EOG), dane za 2024 rok

Kraje	Odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi pracy	Odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników
Polska	83%	100%
Pozostałe: Czechy, Słowenia, Węgry	90%	100%
Wszystkie kraje	83%	100%

Tabela 64 65Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO S.A. reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników według kraju dla krajów o znaczącej liczbie pracowników (w EOG), dane za 2024 rok

Grupa PKP CARGO S.A.		
Stopień pokrycia	Zakres rokowań zbiorowych Pracownicy – EOG (w przypadku państw, w których jednostka ma >50 pracowników stanowiących >10% całkowitej liczby pracowników)	Dialog społeczny Reprezentacja w miejscu pracy (tylko EOG) (w przypadku państw, w których jednostka ma >50 pracowników stanowiących >10% całkowitej liczby pracowników)
0-19%		
20-39%		
40-59%		
60-79%		
80-100%	Polska	Polska

Grupa PKP CARGO nie jest stroną umów z pracownikami w sprawie reprezentacji przez Europejską Radę Zakładową (ERZ), Radę Zakładową Europejskiej Societas Europaea (SE) akcyjnej czy Radę Zakładową Societas Cooperativa Europaea (SCE).

SI-9 – Mierniki różnorodności

W ramach raportowania mierników różnorodności Grupa prezentuje dane dotyczące struktur wiekowych pracowników w podziale na trzy grupy wiekowe. W trakcie analizy podwójnej istotności Grupa zidentyfikowała istotne ryzyko dotyczące luki pokoleniowej i utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym, przekładające się na konieczność rekrutacji i przeszkolenia nowych pracowników.

Tabela 6667 Struktura wiekowa pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku

łączna liczba pracowników w podziale na grupy wiekowe	Dane dla 2024	
	liczba	odsetek
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji		
poniżej 30 lat	784	8%
od 30 do 50 lat	3 939	40,3%
powyżej 50 lat	5 063	51,7%
Grupa PKP CARGO S.A.		
poniżej 30 lat	1 294	8,8%
od 30 do 50 lat	6 204	42,1%
powyżej 50 lat	7 236	49,1%

Obecnie pracownicy powyżej 50 roku życia stanowią prawie połowę wszystkich pracowników Grupy. Aby minimalizować ryzyko luki pokoleniowej, spółka dominująca monitoruje poziom zatrudnienia i fluktuacji w grupie pracowników, którzy w ciągu najbliższych 5 lat nabędą prawa emerytalne (średnio ok 400 pracowników w skali roku). W odpowiedzi na potrzeby biznesowe, działania rekrutacyjne w kolejnych latach będą koncentrować się na pozyskaniu młodszych pracowników oraz zapewnianiu transferu wiedzy w organizacji. Po zakończeniu procesu restrukturyzacji, środki na szkolenia przeznaczone będą w pierwszej kolejności na pozyskiwanie nowych kwalifikacji niezbędnych do realizacji zadań wynikających ze strategii i aktualnych celów biznesowych. Powyższe działania będą uwarunkowane kondycją finansową Spółki.

SI-10 – Adekwatna płaca

Pracownicy zatrudnieni w Grupie otrzymują wynagrodzenie zgodnie z mającymi zastosowanie odpowiednimi wskaźnikami referencyjnymi, co oznacza, iż otrzymują płacę co najmniej równą (lub wyższą) minimalnemu wynagrodzeniu krajowemu.

SI-14 – Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy

W GK PKP CARGO nie wdrożono jednolitego Systemu Zarządzania BHP – sposób organizacji tego obszaru jest zróżnicowany i ustalany na poziomie poszczególnych spółek. Jednocześnie wszyscy pracownicy Grupy są objęci systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych lub uznanych normach i wytycznych.

W 2024 roku w Grupie odnotowano jeden wypadek śmiertelny w wyniku urazów oraz chorób związanych z pracą.

W spółkach wydarzyło się 125 wypadków ogółem, z czego najwięcej – 63 – w jednostce dominującej. Wskaźnik wypadkowości wyniósł w 2024 roku 3,13.

Tabela 68 Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A., dane za 2024 rok

Kategoria	Dane dla 2024	
Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych i (lub) uznanych standardach lub wytycznych	100%	odsetek
Liczba ofiar śmiertelnych z powodu urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą	1	liczba
Liczba i wskaźnik możliwych do zarejestrowania urazów związanych z pracą wśród pracowników:		
Liczba	125	liczba
Wskaźnik	3,13	Średnia liczba na milion przepracowanych godzin

Wszystkie spółki Grupy raportują kwestie BHP zgodnie z obowiązującymi przepisami. W jednostce dominującej wyniki analizy przyczyn wypadków są raportowane kwartalnie do Zarządu. Co pół roku sporządzany jest szczegółowy raport BHP. Dodatkowo co miesiąc meldunki dotyczące wypadków przy pracy przekazywane są dyrektorom poszczególnych Zakładów.

SI-17 Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw

W 2024 roku za pomocą kanałów do zgłaszania wątpliwości wpłynęło pięć skarg – trzy do PKP CARGO oraz po jednej do PKP CARGOTABOR oraz PKP CARGO SERVICE. Żadna skarga nie została zgłoszona do krajowych punktów kontaktowych ds. Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych, a na żadną ze spółek organizacji nie zostały nałożone grzywny lub kary związane z dyskryminacją i molestowaniem.

Grupa odnotowała jeden przypadek dyskryminacji – miał on miejsce w spółce PKP CARGO SERVICE. Sprawa dotyczyła złożonego przez pracownika zawiadomienia o nierównym traktowaniu w zatrudnieniu – powołana Komisja nie stwierdziła jednoznacznych działań mogących potwierdzać zgłoszenie, jednak mając na względzie uwarunkowania organizacyjne oraz informacje powzięte podczas postępowania, zaproponowano dodatkowe działania, które mogą wpłynąć m.in. na poprawę czytelności zapisów dotyczących przysługujących pracownikom świadczeń socjalnych ujętych w *Regulaminie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych*.

W Grupie PKP CARGO nie odnotowano w okresie sprawozdawczym poważnych incydentów dotyczących praw człowieka związanych z pracownikami.

10.3.2. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości

SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Grupa PKP CARGO w niniejszym oświadczeniu obejmuje zakresem ujawnienia wszystkich pracowników w łańcuchu wartości. Istotnym wpływom organizacji poddani są pracownicy dostawców Grupy (np. usług, materiałów) ulokowani na wyższym szczeblu łańcucha wartości oraz pracownicy klientów (np. korzystających z przewozów towarów) ulokowani na niższym szczeblu łańcucha wartości, których praca zakłada udział w rozładunku, przeładunku towarów itp. Grupa nie prowadzi działalności na obszarach wiążących się z ryzykiem pracy dzieci oraz pracy przymusowej lub obowiązkowej wśród osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości.

Analiza podwójnej istotności wykazała jeden potencjalnie negatywny wpływ Grupy PKP CARGO na pracowników w łańcuchu wartości. Wiąże się on z ich życiem i zdrowiem – robotniczy charakter stanowisk pracy oraz ich warunki mogą zwiększać prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków. Grupa nie zidentyfikowała istotnych wpływów pozytywnych oraz ryzyk i szans związanych z pracownikami w łańcuchu wartości.

W 2024 roku w Grupie nie przeprowadzono analizy dotyczącej narażenia na większe ryzyko szkody pracowników w łańcuchu wartości o szczególnych cechach, osób pracujących w określonych kontekstach lub osób podejmujących określone działania.

S2-1 – Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości

Kwestia zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości, która została zidentyfikowana jako istotny wpływ organizacji, jest zaadresowana w dokumentach korporacyjnych GK PKP CARGO. W szczególności Grupa opisuje tę kwestię w obowiązującym w całej organizacji *Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO*. W części poświęconej prawom człowieka i pracownika Grupa jednoznacznie zobowiązuje wszystkich partnerów biznesowych, w tym dostawców towarów i usług, do działań zapobiegających wypadkom i zapewnienia bezpiecznego miejsca pracy dla pracowników. Oczekiwaniem organizacji jest zapewnienie przez partnerów biznesowych swoim pracownikom standardów BHP co najmniej zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa i standardami branżowymi. Grupa wymaga, aby pracownicy w łańcuchu wartości ukończyli odpowiedni instruktaż stanowiskowy, który uwzględnia niezbędne informacje dotyczące warunków i wymagań z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. Kodeks jednoznacznie zabrania też partnerom biznesowym korzystania z pracy dzieci, pracy przymusowej oraz zaangażowania w jakiegokolwiek formy współczesnego niewolnictwa, w tym handel ludźmi.

Kwestie odpowiedzialności za wdrażanie, wspieranych standardów stron trzecich, interesów interesariuszy oraz sposobów udostępniania *Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO* są w niniejszym oświadczeniu opisane w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*.

Spółki GK PKP CARGO nie wdrożyły procesów i mechanizmów monitorowania kwestii praw człowieka (dla pracowników w łańcuchu wartości) zgodnych z wytycznymi międzynarodowych standardów – odniesień do takich regulacji nie zawiera również *Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych*. Grupa nie angażowała również pracowników w łańcuchu wartości w proces identyfikowania istotnych negatywnych wpływów, ryzyk i szans oraz nie wdrożyła procedur umożliwiających zaradzenie skutkom naruszeń praw człowieka w swoim łańcuchu wartości.

W 2024 roku w Grupie nie odnotowano przypadków nieprzestrzegania w odniesieniu do pracowników w łańcuchu wartości Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, Deklaracji MOP dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy lub Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych.

S2-2 – Procesy współpracy z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów

W 2024 roku w Grupie PKP CARGO nie obowiązywał ogólny proces angażowania pracowników w łańcuchu wartości.

S2-3 – Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości

GK PKP CARGO w przypadku przyczynienia się do wystąpienia negatywnego wpływu na pracowników w łańcuchu wartości ustala i wdraża środki naprawcze określane indywidualnie, w zależności od charakteru oraz okoliczności zdarzenia. Jednocześnie Grupa umożliwia wszystkim pracownikom w łańcuchu wartości bezpośrednie zgłaszanie wątpliwości, informacji o nieprawidłowościach lub potrzeb, udostępniając w tym celu te same kanały, co dla pracowników własnych. W niniejszym oświadczeniu zostały one opisane w części *G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna*. Dodatkowo Grupa informuje o kanałach zgłaszania nieprawidłowości w publicznie dostępnym na stronie internetowej *Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* Zgodnie z jego zapisami informacje dotyczące spółek Grupy można zgłaszać telefonicznie, poprzez e-mail, platformę internetową lub tradycyjną pocztę.

Informacje przekazywane przez pracowników w łańcuchu wartości są monitorowane przez Naczelnika Wydziału Compliance w PKP CARGO, do którego docierają od Koordynatorów ds. Compliance spółek zależnych. Na podstawie tych informacji co roku Wydział Compliance przygotowuje Raport z zakresu funkcjonowania *Kodeksu etyki GK PKP CARGO*, który jest przekazywany do Zarządu oraz Komitetu Audytu Rady Nadzorczej. Grupa chroni jednocześnie sygnalistów – zgodnie z zapisami przyjętych we wszystkich spółkach norm, każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a spółki zobowiązują się do ich niepodejmowania. Więcej informacji o regulacjach dotyczących sygnalistów znajduje się w niniejszym oświadczeniu w części *G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna*.

W Grupie nie wdrożono mechanizmów procedur pozwalających określić wiedzę i zaufanie pracowników w łańcuchu wartości do udostępnianych przez organizację kanałów zgłaszania wątpliwości.

S2-4 – Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz zarządzanie istotnymi ryzykami i wykorzystywanie istotnych szans oraz skuteczność tych działań

W GK PKP CARGO nie podejmowano w 2024 roku działań związanych ze zidentyfikowanym wpływem na pracowników w łańcuchu wartości – Grupa nie określiła również swoich planów w tym zakresie oraz nie przydzieliła zasobów do zarządzania wpływem. Rok 2024 był pierwszym, w którym wykonano analizę podwójnej istotności w pełni zgodną z ESRS. W poprzednich latach obszar zidentyfikowanego wpływu nie był obiektem analizy organizacji. Z tego względu nie podjęto działań w tym zakresie.

Przyjęty w Grupie *Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* uwzględnia zapisy zobowiązujące partnerów biznesowych do przestrzegania praw człowieka, w tym prawa do zdrowia i bezpieczeństwa pracowników, m.in. poprzez odpowiedni instruktaż stanowiskowy i zapewnienie bezpiecznego stanowiska pracy. Grupa nie wdrożyła mechanizmów śledzenia skuteczności zapisów Kodeksu ani procesów wspierających określenie, jakie działania są w tym zakresie potrzebne.

W 2024 roku nie odnotowano poważnych kwestii związanych z prawami człowieka i incydentów związanych z łańcuchem wartości wyższego i niższego szczebla.

S2-5 – Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

W Grupie nie przyjęto celów dotyczących zarządzania istotnym wpływem na pracowników w łańcuchu wartości. Nie monitorowała również skuteczności *Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych* w zakresie zidentyfikowanego istotnego wpływu.

10.3.3. Informacje dotyczące kwestii społecznych – ESRS S3 Dotknięte społeczności

ESRS 2 SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Zakresem ujawniania informacji, zgodnie z ESRS S3, są w niniejszym oświadczeniu objęte wszystkie dotknięte społeczności, na które Grupa PKP CARGO może mieć wpływ. Są to:

- społeczności żyjące w okolicach torów, terminali przeładunkowych lub realizowanych przewozów, co wiąże się z hałasem,
- społeczności funkcjonujące w łańcuchu wartości, na które wpływa działalność prowadzona w zakładach kontrahentów, m.in. społeczności korzystające z usług elektrowni, ciepłowni, elektrociepłowni,
- społeczności żyjące w pobliżu lokalizacji działalności operacyjnej Grupy, w tym zakładów i terminali, w szczególności w miejscach, gdzie GK PKP CARGO jest istotnym pracodawcą.

Swoje wpływy na dotknięte społeczności organizacja określiła w trakcie procesu analizy podwójnej istotności. Zidentyfikowany istotny negatywny wpływ wiąże się z generowanym hałasem wynikającym z przewozów towarów cargo, czyli kluczowym elementem działalności biznesowej Grupy. Wpływy pozytywne dotyczą bezpieczeństwa Polski, w tym szczególnie bezpieczeństwa energetycznego poprzez realizację strategicznych przewozów oraz rynku pracy, na którym Grupa tworzy ponad 14 tysięcy miejsc pracy.

Grupa zidentyfikowała również ryzyka związane z wpływem na lokalne społeczności. Za istotne zostały uznane ryzyko ograniczeń poruszania się pojazdów szynowych po torach oraz kar za przekroczenia norm hałasu. Ryzyko wiąże się z rozporządzeniem TSI Hałas, które wprowadza zmiany w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) i zakłada wytypowanie specjalnych odcinków linii kolejowych (tzw. cichych sekcji), na których ruch pociągów towarowych z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi nie był możliwy po 8 grudnia 2024 roku. Niektóre rodzaje wagonów, w tym wagony z kołami

obciążeniami, będą jednak objęte dłuższym okresem przejściowym trwającym do końca 2036 roku. Grupa uznaje ryzyko za istotne w długim terminie.

W procesie analizy podwójnej istotności nie zidentyfikowano istotnych szans związanych z dotkniętymi społecznościami. Organizacja nie zidentyfikowała również wśród dotkniętych społeczności grup szczególnie narażonych na zidentyfikowane istotne wpływy lub ich skutki, a zidentyfikowane ryzyko nie odnosi się do konkretnych grup społeczności.

S3-1 – Polityki związane z dotkniętymi społecznościami

W GK PKP CARGO nie przyjęto polityk dotyczących współpracy z dotkniętymi społecznościami w zakresie zidentyfikowanych wpływów. W jednostce dominującej kwestie dotyczące poziomu generowanego przez składy hałasu i dostosowywania spółki do regulacji TSI Hałas są zarządzane przez Biuro Taboru i Wsparcia Technicznego. W Spółce współpraca z lokalnymi społecznościami odbywa się poprzez jej Zakłady, gdzie zgłaszane są bezpośrednie interwencje mieszkańców lub ich przedstawicieli. Jeśli dana kwestia wymaga interwencji na poziomie całej Spółki, przekazywana jest do centrali firmy.

Brak przyjętych w Grupie regulacji wynika z dotychczasowego braku analiz dotyczących wpływu na społeczności, których działalność może dotyczyć. Omawiana wyżej kwestia została uznana za istotną podczas przeprowadzonej w 2024 roku analizy podwójnej istotności.

S3-2 – Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami

W Grupie nie przyjęto ogólnego procesu angażowania dotkniętych społeczności.

S3-3 – Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte społeczności

Kwestie zadośćuczynienia związane z istotnym negatywnym wpływem na dotknięte społeczności są w GK PKP CARGO ustalane indywidualnie i uzależnione od konkretnej sytuacji oraz związanych z nią okoliczności. Organizacja ocenia potrzeby i poszukuje rozwiązań zapewniających skuteczność podejmowanych środków naprawczych.

Grupa umożliwia lokalnym mieszkańcom oraz ich przedstawicielom zgłaszanie swoich obaw i ewentualnych nieprawidłowości. Udostępnione kanały komunikacji są tożsame z kanałami udostępnianymi pracownikom własnym oraz pracownikom w łańcuchu wartości – w niniejszym oświadczeniu zostały one opisane w odpowiednich rozdziałach tematycznych.

S3-4 – Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań

Działania podejmowane przez spółki GK PKP CARGO w związku ze zidentyfikowanym wpływem na dotknięte społeczności skupiają się na dostosowaniu posiadanego przez organizację taboru.

Spółka sukcesywnie modernizuje akustycznie swój park taborowy. Według stanu na koniec 2024 roku 60% jej zasobów wagonowych – czyli około 17 tysięcy wagonów – posiadało wymienione żeliwne klocki hamulcowe na kompozytowe i spełniało wymagania regulacji TSI Hałas. W okresie sprawozdawczym przystosowano kolejnych 414 wagonów. Jednocześnie w 2024 roku Grupa nie poniosła znaczących nakładów finansowych w tym obszarze.

Podejmowane przez organizację działania zmierzające do redukcji hałasu są jedynymi możliwymi dla organizacji w zakresie środków naprawczych – z tego powodu spółki Grupy nie wdrożyły sformalizowanego procesu określenia koniecznych działań, monitorowania i oceny ich skuteczności oraz rezultatów dla dotkniętych społeczności. Zgłoszone w 2024 roku incydenty dotyczące hałasu w konkretnych lokalizacjach zostały oddalone.

GK PKP CARGO nie podejmowała też dodatkowych inicjatyw lub procesów, których głównym celem było zapewnienie pozytywnego wpływu na dotknięte społeczności – zidentyfikowane w trakcie analizy podwójnej istotności pozytywne wpływy wynikają bezpośrednio z istoty działalności spółek Grupy i nie wymagają dodatkowych działań. W toku analizy podwójnej istotności nie zidentyfikowano istotnych szans w odniesieniu do dotkniętych społeczności.

S3-5 – Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

Grupa PKP CARGO nie wyznaczyła celów w obszarze zarządzania istotnymi wpływami dotyczącymi dotkniętych społeczności.

10.4. Informacje związane z łaodem korporacyjnym –ESRS G1 Postępowanie w biznesie

G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna

Polityki GK PKP CARGO odnoszące się do istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z postępowaniem w biznesie i kulturą korporacyjną, zidentyfikowanych w trakcie analizy podwójnej istotności, to:

- w zakresie wpływów związanych z zarządzaniem relacjami z dostawcami, w tym praktyk płatniczych:
 - Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.,
 - Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.,
- w zakresie ochrony sygnalistów Grupa nie przyjęła spójnej regulacji obowiązującej w całej organizacji; w jednostce dominującej wdrożono *Procedurę zgłaszania naruszeń i ochrony sygnalistów w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji*,
- w zakresie zgłaszania nieprawidłowości *Regulamin Zgłaszania Nieprawidłowości i nadużyć*, przyjęty w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A.

Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. określa fundamenty relacji pomiędzy Grupą, a jej partnerami biznesowymi, która obejmuje standardy związane z etyką w biznesie, prawami pracowniczymi i prawami człowieka oraz poszanowaniem środowiska naturalnego. Do grona partnerów biznesowych Grupa zalicza dostawców, wykonawców, podwykonawców i klientów, którzy współpracują z organizacją w celu osiągnięcia obustronnych korzyści gospodarczych. Kodeks nakłada na dostawców obowiązek m.in. zapobiegania konfliktom interesów, wprowadzenia zasady braku tolerancji dla korupcji, przestrzegania praw człowieka i praw pracowniczych, przeciwdziałania dyskryminacji i mobbingowi oraz zagwarantowania swoim pracownikom uczciwych warunków pracy. Dodatkowo zapisy regulacji zobowiązują partnerów do przestrzegania praw człowieka ujętych w *Uniwersalnej deklaracji praw człowieka*, *Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka* oraz *Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy* dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy. Od 2024 roku w nowozawieranych lub aneksowanych umowach czy porozumieniach spółki Grupy zobowiązują partnerów biznesowych do przestrzegania *Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych*.

Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. stanowi deklarację Grupy do budowy relacji z dostawcami w oparciu o obustronne zaufanie, profesjonalizm, wzajemne poszanowanie i odpowiedzialność za działania. Kodeks jest zobowiązaniem Grupy to rzetelnego przygotowywania postępowań zakupowych i troski o to, aby każdy ubiegający się o współpracę miał równy dostęp do informacji. Grupa podkreśla w dokumencie dochowanie należytej staranności przy podpisaniu umów z dostawcami oraz zaangażowanie w prawidłowy przebieg realizacji współpracy, zgodnie z harmonogramem. Zapisy *Kodeksu etyki* opierają się na prawach człowieka ujętych w *Uniwersalnej deklaracji praw człowieka*, z uwzględnieniem praw zawartych w *Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka* oraz wydanej w 1998 roku *Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy* dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy. W jednostce dominującej szkolenia dotyczące *Kodeksu etyki* prowadzone są przez Wydział Compliance, który raportuje liczbę przeszkolonych pracowników co kwartał do Prezesa Zarządu oraz Przewodniczącego Komitetu Audytu Rady Nadzorczej.

Za wdrożenie postanowień kodeksów odpowiedzialność ponosi Zarząd PKP CARGO S.A. Dokumenty są jawne i udostępnione na stronie internetowej organizacji. Dodatkowo w treści umów z dostawcami spółki Grupy odwołują się do zapisów *Kodeksu Postępowania dla Partnerów* oraz zamieszczają link do dokumentu w Internecie. *Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* był w trakcie przygotowywania konsultowany przez jednostkę dominującą ze spółkami zależnymi. Grupa nie prowadziła konsultacji przy opracowywaniu *Kodeksu Postępowania dla Partnerów biznesowych*.

Spółki Grupy umożliwiają interesariuszom zgłaszanie nieprawidłowości na podstawie zarówno obowiązujących w całej organizacji regulacji, jak i polityk przyjętych w poszczególnych spółkach. *Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* kompleksowo opisuje metody przekazywania informacji o naruszeniach jego postanowień, ochronę sygnalistów oraz sposób rozpatrywania zgłoszeń. Zgodnie z zapisami Kodeksu osoba chcąc zgłosić naruszenie w danym obszarze może złożyć anonimowo, za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego lub imiennie, zawiadomienie o naruszeniu Kodeksu do Rzecznika Etyki PKP CARGO lub Koordynatora ds. Compliance spółki zależnej, której zgłoszenie dotyczy. Dane kontaktowe dotyczące zgłoszeń znajdują się na stronie internetowej każdej ze spółek. Wybierając anonimowy kanał zgłoszeniowy, sygnalista ma gwarancję całkowitej anonimowości, gdyż kanał ten jest obsługiwany przez podmiot zewnętrzny, a dialog prowadzony jest za pomocą kodu PIN.

Podczas rozpatrywania zawiadomienia Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance, ma prawo dostępu do informacji i dokumentów spółki niezbędnych do wyjaśnienia sprawy. Uprawniony jest też do wstępu na teren nieruchomości danej spółki, a jego działanie odbywa się w każdym przypadku z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych.

Wobec sygnalistów, zgłaszających uzasadnione podejrzenie zaistnienia nieprawidłowości, którzy dokonują ujawnienia w dobrej wierze, nie są podejmowane żadne działania odwetowe.

Kwestie naruszeń *Kodeksu Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* są zgłaszane na podstawie *Regulaminu zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO*. Regulamin opisuje dostępne dla pracowników i pozostałych interesariuszy sposoby przekazywania informacji tożsame z rozwiązaniami zaprezentowanymi w *Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych*. Dodatkowymi instrumentami do zgłaszania zawiadomień o naruszenie *Kodeksu etyki* są dedykowana linia telefoniczna, skrzynka mailowa oraz specjalny formularz zgłoszeniowy, do których dostęp opisany jest na stronie internetowej Grupy. Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance, po otrzymaniu zawiadomienia o naruszeniu wprowadza je niezwłocznie do Rejestru zawiadomień o naruszeniu *Kodeksu etyki*. Następnie dokonuje wstępnej analizy zawiadomienia; oceniając wiarygodność zarzutów, może podjąć decyzję o wszczęciu postępowania sprawdzającego. Podczas rozpatrywania zawiadomienia ma on prawo dostępu do informacji i dokumentów spółki, w której jest zatrudniony, jak również jej nieruchomości (budynków) niezbędnych do wyjaśnienia sprawy, z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych. Postępowanie sprawdzające winno być zakończone w najkrótszym możliwym czasie od dnia uzyskania informacji o naruszeniu *Kodeksu Etyki*, nie dłuższym niż 3 miesiące od dnia potwierdzenia otrzymania zgłoszenia. W szczególnych przypadkach termin ten może zostać wydłużony do sześciu miesięcy.

Jednostka dominująca w GK PKP CARGO wprowadziła dodatkowo *Procedurę ochrony sygnalistów*. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a Spółka zobowiązuje się do ich niepodejmowania. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie – z wyjątkiem CARGOTABOR sp. z o.o., która zrobiła to w marcu 2025 roku.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. prowadziła w 2024 roku prace nad polityką i procedurą antykorupcyjną dla całej organizacji zgodną z Konwencją Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji. Obowiązująca w okresie raportowym w PKP CARGO S.A. *Polityka antykorupcyjna i prezentowa* nie odnosiła się do Konwencji.

W organizacji brak polityki w zakresie zaangażowania politycznego i działalności lobbingsowej – w 2024 roku Grupa Kapitałowa nie prowadziła działalności lobbingsowej. Nie ma obecnie planów na wdrożenie takiej polityki.

G1-2 – Zarządzanie relacjami z dostawcami

W GK PKP CARGO nie obowiązywały w 2024 roku polityki dotyczące zapobiegania opóźnieniom w płatnościach. W jednostce dominującej w Grupie funkcjonuje *Instrukcja obiegu dokumentów księgowych* oraz *Polityka Zarządzania Płynnością*, które opisują procedury mające na celu odpowiedni obieg i skierowanie do płatności dokumentów w terminie umożliwiającym jego uregulowanie w ustalonym terminie płatności. W okresie sprawozdawczym Spółka weszła w postępowanie sanacyjne, które nakłada szereg obostrzeń dotyczących regulowania zobowiązań. Spółka nie ma m.in. możliwości regulowania zobowiązań, które powstały przed otwarciem postępowania sanacyjnego, a jednocześnie musi regulować zobowiązania posanacyjne jako jeden z warunków prowadzenia postępowania sanacyjnego, zgodnie z prawem restrukturyzacyjnym.

Wśród spółek zależnych PKP CARGO INTERNATIONAL przyjęło regulację, zgodnie z którą płatności w spółce mają być uregulowane w czasie 30 dni – zapisy dokumentu nie wprowadzają rozróżnienia pod względem wielkości kontrahentów.

PKP CARGO S.A. minimalizuje ryzyka w łańcuchu dostaw poprzez wdrożone i aktualizowane plany zakupowe oraz monitoring realizacji kontraktów zakupowych. Prowadzone przez Spółkę postępowania zakupowe uwzględniają efekty społeczne, środowiskowe i gospodarcze, jeżeli są one możliwe do osiągnięcia z uwagi na przedmiot zamówienia. Uzyskiwanie efektu środowiskowego realizowane jest poprzez dobór asortymentu przedmiotu zamówienia, który ogranicza ilość konsumowanej energii oraz jest dostosowany do Europejskich Norm w zakresie emisji zanieczyszczeń czy hałasu. Kryteria oceny ofert zawsze mają na celu obiektywny wybór wykonawców i maksymalną konkurencyjność procesu. Każdorazowo Spółka bada również ewentualne przesłanki do wykluczenia wykonawcy pod kątem niespełniania warunków udziału w postępowaniu.

Spółka monitoruje zgodność realizacji zamówienia z warunkami określonymi w postępowaniu i prowadzi bieżącą komunikację z wykonawcami umożliwiającą reagowanie na ewentualne odstępstwa. Realizacja zamówienia każdorazowo zakończona jest przygotowaniem karty oceny wykonawcy. Wynik oceny przekazywany jest wykonawcy.

Podejście spółek Grupy do relacji z dostawcami i wpływu łańcucha dostaw na kwestie zrównoważonego rozwoju kształtowane jest na podstawie *Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* Dokument w niniejszym oświadczeniu został zaprezentowany w części *G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna*. Kodeks opisuje również podejście organizacji do kryteriów społecznych i środowiskowych, odnosząc się szczegółowo do wymagań wobec dostawców związanych z:

- prawami człowieka,
- zdrowiem i bezpieczeństwem pracowników,
- przeciwdziałaniem mobbingowi i dyskryminacji,
- uczciwymi warunkami pracy i wynagradzania,
- zakazem korzystania z pracy dzieci i pracy przymusowej,
- wolnością zrzeczania się,

- odpowiednią gospodarką odpadami i redukcją emisji gazów cieplarnianych,
- identyfikacją zagrożeń środowiskowych i opracowaniem środków zapobiegawczych.

W postępowaniach zakupowych, które wiążą się z odbiorem odpadów, PKP CARGO S.A. wymaga, by wykonawca posiadał stosowne zezwolenia środowiskowe na ich odbiór, przetwarzanie i transport. Analogiczne działania Spółka realizuje w postępowaniach na sprzedaż odpadów, np. złomu, przepracowanego oleju i wraków taboru. Oferenci, którzy nie udokumentują posiadania zezwoleń, są wykluczeni z postępowania. We wszystkich prowadzonych postępowaniach Spółka weryfikuje też, czy dostawcy nie są objęci sankcjami, ograniczeniami ekonomicznymi, finansowymi, handlowymi oraz administracyjnymi, wynikającymi z powszechnie obowiązujących przepisów prawa w związku z wojną w Ukrainie.

G1-5 – Wpływ polityczny i działalność lobbingowa

W okresie sprawozdawczym Grupa PKP CARGO S.A. oraz wchodzące w jej skład spółki nie prowadziły działalności lobbingowej. Grupa nie przekazała finansowania na cele polityczne.

G1-6 – Praktyki płatnicze

Średni czas, jaki zajmuje spółkom Grupy uregulowanie faktury od dnia rozpoczęcia odliczania umownego lub ustawowego terminu płatności różni się w poszczególnych jednostkach.

Tabela 69 70 Średni czas regulowania faktur przez spółki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

Spółka	Średni czas na uregulowanie faktury w 2024 roku [dni]
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	60
PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji	52
CARGOTOR sp. z o.o.	10,4
PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.	27
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	30
PKP CARGO Terminale sp. z o.o.	60
CARGOSPED Terminal Braniewo sp. z o.o.	30
PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.	29

Spółki Grupy stosują różny standardowy termin płatności. W zakresie praktyk płatniczych wobec kontrahentów PKP CARGO SA, Spółka podejmuje działania, aby maksymalnie zbalansować rotacje zobowiązań oraz należności. Stosowane są różne terminy płatności zależne od indywidualnie wynegocjowanych warunków. Maksymalny termin płatności, jaki jest stosowany w umowach, wynosi 60 dni.

Część spółek Grupy była w 2024 roku stroną nierozstrzygniętych w okresie sprawozdawczym postępowań sądowych w związku z opóźnieniami w płatnościach – sytuacja taka dotyczyła m.in. PKP CARGO INTERNATIONAL (2 postępowania).

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Izabela Skonieczna – Powąłka
Zarządca PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji (nr licencji 772)

Warszawa, dnia 28 kwietnia 2025 roku