

[www.pkpcargo.com](http://www.pkpcargo.com)

# Sprawozdanie Zarządu

z działalności PKP CARGO S.A.  
oraz Grupy Kapitałowej PKP  
CARGO

za rok  
**2023**



## **Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2023**

PKP CARGO S.A. 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

<b>1. Pismo Prezesa Zarządu do Akcjonariuszy</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b> .....	<b>9</b>
2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO.....	9
2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO .....	10
2.3. Jednostki podlegające konsolidacji.....	11
2.4. Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.....	12
2.5. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem PKP CARGO S.A. i jego Grupą Kapitałową.....	12
2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej .....	13
<b>3. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b> .....	<b>15</b>
3.1. Otoczenie makroekonomiczne.....	15
3.2. Działalność przewozowa spółek Grupy PKP CARGO .....	18
3.3. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia .....	29
3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia.....	30
3.5. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO .....	31
<b>4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b> .....	<b>34</b>
4.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	34
4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A. ....	36
4.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	44
4.4. Opis i ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO .....	51
4.5. Informacje o majątku produkcyjnym.....	56
4.6. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO.....	57
4.7. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego.....	59
<b>5. Pozostałe istotne zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO</b> .....	<b>60</b>
5.1. Istotne informacje i zdarzenia .....	60
5.2. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO .....	62
5.3. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok.....	62
<b>6. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO</b> .....	<b>63</b>
6.1. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń.....	63
6.2. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO .....	69
6.3. Opis strategii i perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym .....	78
<b>7. Pozostałe informacje i zdarzenia</b> .....	<b>80</b>
7.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.....	80
7.2. Informacje o transakcjach zawartych przez Spółkę lub jednostkę zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe.....	83
7.3. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	83
7.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju.....	83
7.5. Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń .....	83
<b>8. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego</b> .....	<b>87</b>



8.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny.....	87
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 .....	87
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 .....	89
8.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji.....	90
8.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne .....	90
8.6. Wykonywania prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu .....	90
8.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A. ....	91
8.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.....	92
8.9. Zasady zmiany Statutu spółki PKP CARGO S.A.....	93
8.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania .....	93
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	94
8.12. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze .....	106
<b>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 .....</b>	<b>107</b>
<b>10. Informacje niefinansowe .....</b>	<b>107</b>

# Spis tabel

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną .....	11
Tabela 2 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2023 r.....	22
Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2023 i 2022 r. i IV kwartał 2023 r. i 2022 r. ....	25
Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2023 i 2022 r. i IV kwartał 2023 r. i 2022.....	26
Tabela 5 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2023 i 2022 r. i IV kwartał 2023 r. i 2022 r. ....	26
Tabela 6 Zatrudnienie w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)* .....	30
Tabela 7 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)* .....	30
Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)* .....	30
Tabela 9 Struktura zatrudnienia w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)*.....	30
Tabela 10 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2019 - 2023 (mln zł) .....	31
Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2019 - 2023 (mln zł).....	32
Tabela 12 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	34
Tabela 13 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	35
Tabela 14 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2019 – 2023 (w dniach).....	38
Tabela 15 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2019 – 2023 .....	40
Tabela 16 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2019 – 2023 .....	42
Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2019 - 2023 .....	43
Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2019 - 2023 .....	43
Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2019 – 2023 .....	48
Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2019 – 2023.....	49
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2019 - 2023 .....	50
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2019 - 2023 .....	50
Tabela 23 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji.....	57
Tabela 24 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów.....	57
Tabela 25 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2019-2023 .....	57
Tabela 26 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto) .....	60
Tabela 27 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2023 r. ....	81
Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu .....	82
Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące .....	82
Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2023 r. (kwoty brutto, zł).....	85
Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2023 r. (kwoty brutto, zł).....	85
Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2023 r.....	90
Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania sprawozdania .....	90
Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. ....	95
Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ....	98
Tabela 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ....	103
Tabela 37 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ....	106
Tabela 38 Skład Komitetu Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ....	106

# Spis rysunków

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2023 r.....	10
Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2019-2023 (w tym w latach 2020-2022 wraz z jego dekompozycją), a także prognoza na lata 2024-2025 - dane niewyrównane sezonowo.....	16
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2019-2023 oraz prognoza na lata 2024-2025 – dane wyrównane sezonowo .....	17
Rysunek 4 Udział grup towarowych w przewozach kolejowych ogółem w 2023 r. ....	19
Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach.....	20
Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mld tkm).....	20
Rysunek 7 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2019-2023 .....	21
Rysunek 8 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2019-2023 .....	21
Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2023 r.....	21
Rysunek 10 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2023 r. ....	22
Rysunek 11 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mln ton) .....	23
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mld tkm).....	23
Rysunek 13 Kwartałne udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej w latach 2018-2023* .....	24
Rysunek 14 Kwartałne udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej w latach 2019-2023* .....	24
Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie 2023 r. (btkm) .....	24
Rysunek 16 Struktura pracy przewozowej (G) oraz masy towarowej (D) Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2023 r. i porównywalnym 2022 r.....	27
Rysunek 17 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za rok 2023 r w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (mln ton) .....	27
Rysunek 18 Wynik EBIT Spółki w okresie 12 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł).....	36
Rysunek 19 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r. ....	37
Rysunek 20 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	37
Rysunek 21 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r. ....	38
Rysunek 22 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	39
Rysunek 23 Przepływy pieniężne Spółki w 2023 r. (w mln zł) .....	39
Rysunek 24 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł) .....	44
Rysunek 25 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r. ....	45
Rysunek 26 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	45
Rysunek 27 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r. ....	46
Rysunek 28 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 29 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2023 r. (w mln zł) .....	47
Rysunek 30 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**.	71
Rysunek 31 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	72
Rysunek 32 Kwartałne wydobywanie węgla kamiennego i węgla brunatnego w Czechach w latach 2019-2023 (dane w tys. ton). ....	76
Rysunek 33 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2023 r. ....	81

# 1. Pismo Prezesa Zarządu do Akcjonariuszy

Szanowni Państwo,

2023 rok upłynął pod znakiem spowolnienia gospodarczego i spadku produkcji przemysłowej, co przełożyło się na kondycję branży przewozów w Polsce. Istotny wpływ na dekonstrukcję na rynku przewozów towarowych miała sytuacja na granicy wschodniej będąca skutkiem wojny w Ukrainie. Znacząco ogranicza to przewozy na kierunku wschód-zachód i realnie wpływa na osłabienie wymiany towarowej. Z uwagi na wydłużenie relacji handlowych i zmiany strukturalne w przewozach branża zanotowała spadki zarówno w ujęciu masy przewozowej o 6,8% rdr, jak i pracy przewozowej o 1,4% rdr. Jedynie w styczniu 2023 roku rynek zwiększył wolumen przewiezionych towarów o 3,9% w stosunku do 2022 roku. Początek bieżącego roku utrwalił tendencję spadkową branży.

Grupa PKP CARGO pozostaje liderem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce z udziałem na poziomie 33,1% (-4,4 p.p. rdr) w zakresie masy towarowej oraz 33,9% w pracy przewozowej (-6,0 p.p. rdr). Spadek udziałów Grupy w ostatnim roku to pochodna wojny w Ukrainie, która dezorganizuje łańcuchy logistyczne – w tym w zakresie tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku”. Aktualna sytuacja makroekonomiczna i geopolityczna negatywnie wpływa na przewozy naszych największych grup towarowych, tj. węgla i rud metali oraz przewozów intermodalnych.

W omawianym okresie spółka realizowała również zadania strategiczne w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, co wpłynęło na dywersyfikację realizowanych zleceń i ograniczyło potencjał działalności w innych ważnych segmentach, takich jak np. przewozy intermodalne.

Grupa PKP CARGO zakończyła 2023 rok nieznacznym wzrostem przychodów i EBITDA oraz dodatnim wynikiem netto. Przychody i EBITDA Grupy w omawianym okresie wzrosły odpowiednio o 2% do poziomu 5,5 mld i o 1,6% do 1,08 mld zł. Marża EBITDA w 2023 r. wyniosła 19,5%. Masa towarowa, przetransportowana w 2023 r. wyniosła 82,7 mln ton w porównaniu do 100,6 mln ton w roku poprzednim. Praca przewozowa osiągnęła poziom 22,3 mld tkm, tj. nieznacznie niższy wobec 2022 roku. Wiodąca pozycja na rynku oraz przewagi infrastrukturalne i baza sprzętowa stwarzają przestrzeń do prowadzenia aktywnej polityki cenowej pomimo zacieśniającej się konkurencji w branży. Aktywna polityka cenowa pozwoliła zrównoważyć spadek przewiezionej masy, a optymalizacje kosztowe utrzymały marżę EBITDA na prawie niezmiennym poziomie w porównaniu do 2022 roku. EBIT w omawianym okresie osiągnął poziom 291,4 mln zł, co oznacza spadek o 13% rdr. Wynik EBIT pozostaje pod negatywnym wpływem wzrostu kosztów świadczeń pracowniczych o 12,7% rdr, tj. o 220 mln zł. W związku ze wzrostem inflacji i presji płacowej spółka podpisała porozumienia dot. podwyżki wynagrodzeń od i stycznia 2023 roku oraz jednorazowej nagrody dla pracowników w lipcu 2023 roku. W omawianym okresie amortyzacja Grupy wyniosła 791,7 mln zł, pochodna realizowanego w latach wcześniejszych programu inwestycyjnego w ramach rozwoju potencjału logistycznego i taborowego firmy. Zysk netto wyniósł 82,1 mln zł. Grupa zakończyła 2023 rok dodatnimi przepływami na działalności operacyjnej na poziomie 1 211,0 mln zł. Na koniec okresu Grupa dysponowała środkami pieniężnymi plus ekwiwalenty w wysokości 263,7 mln zł.



**5 491,9** mln zł

PRZYCHODY Z  
TYTUŁU UMÓW Z  
KLIENTAMI

**82,1** mln zł

WYNIK NETTO

**1 083,1** mln zł

EBITDA

Marża EBITDA 19,5%

W 2023 roku Spółka kontynuowała program inwestycyjny. Z początkiem roku do PKP CARGO trafiło 12 nowych lokomotyw Dragon 2. Zakończona została również kluczowa inwestycja Terminal Multimodalny Zduńska Wola – Karsznice. Ten największy w Polsce terminal multimodalny zlokalizowany w geograficznym centrum Polski, leży na przecięciu wszystkich istotnych szlaków transportowych i stanowi klucz do naszej strategicznej ekspansji w obszarze Trójmorza. Jego działalność znacznie poszerzy możliwości świadczenia kompleksowych usług logistycznych dla przedsiębiorstw różnych branż. Obecnie korzystamy z 25 terminali przeładunkowych, w tym siedmiu o charakterze intermodalnym lub łączących funkcje terminalu intermodalnego i konwencjonalnego. Rozbudowa kompleksowej sieci terminali logistycznych to działanie w ramach strategicznych inicjatyw mających na celu długoterminowy rozwój Grupy oraz budowanie przewagi konkurencyjnej w regionie. Prowadzimy również projekty mające na celu optymalizację działalności, w tym zwiększamy poziom cyfryzacji kluczowych procesów związanych z efektywnym wykorzystaniem taboru oraz realizacją usług dla klienta.

Pierwsze miesiące bieżącego roku przyniosły dalsze spadki w branży szczególnie dla największych podmiotów na rynku, które straciły udziały w rynku przy ujemnej dynamice przewozów. Jedynie małe podmioty zanotowały zwiększenie przewiezionego wolumenu (o +3,8% rdr).

Niezależnie od obecnej dekonjunktury, rynek przewozów towarowych pozostaje najbardziej zrównoważoną i perspektywiczną formą transportu, a stale rosnąca liczba graczy w regionie zarówno w przewozach konwencjonalnych, jak i w przewozach intermodalnych<sup>1</sup>, pokazuje potencjał rynku. Według planów Unii Europejskiej dotyczących redukcji emisji spalin związanych z transportem o 90% do 2050 r. zostanie wzmocniony transport kolejowy, transport intermodalny, usprawnione zostaną przewozy międzynarodowe oraz wzrośnie udział kolei w modal split. To właśnie tutaj Grupa PKP CARGO widzi ogromną szansę na zwiększenie wielkości przewozów w perspektywie średnio i długookresowej. Mając na względzie potencjał rynku Grupa stawia obecnie na rozwój nowoczesnej i kompleksowej oferty logistycznej Grupy.

Elastyczność operacyjna i efektywne zarządzanie procesami jest wyzwaniem dla poprawy sytuacji rynkowej i finansowej firmy w bieżącym roku oraz kluczem do możliwości jej dalszego rozwoju. Zarząd analizuje procesy w firmie w celu poprawy efektywności działań i redukcji kosztów przy równoczesnym wzroście potencjału sprzedażowego Grupy. Utrzymanie obecnej bazy klientów oraz intensywne akwizycja nowych partnerów w perspektywnych segmentach, będzie ważna dla pozycji rynkowej Grupy. Ze względu na istotne przewagi konkurencyjne PKP CARGO, Zarząd ma przekonanie o możliwości ugruntowania pozycji na rynku. Uwzględniając bieżącą sytuację na rynku, Zarząd koncentruje się obecnie na rozwoju oferty dla klientów, aktywizacji działań mających na celu wzrost portfela zleceń, optymalizacji kosztowej i procesowej.

Jestem pewien, że dzięki wprowadzającym zmianom operacyjnym i sprzedażowym dostosowującym działalność Grupy PKP CARGO do istniejącego otoczenia gospodarczego, sprostamy stawianym przed nami oczekiwaniom z korzyścią dla naszych Klientów, Partnerów Biznesowych i Akcjonariuszy.

dr Maciej Jankiewicz  
p.o. Prezesa Zarządu  
Członek Zarządu ds. finansowych

<sup>1</sup> Główny Urząd Statystyczny dane dot. Styczeń – luty 2024 r.



## 2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO<sup>2</sup>

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 około przewozowych, 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 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 świadczy klientom usługi logistyki kolejowej samodzielnie i w sposób kompleksowy. Ogranicza to poziom ryzyka związanego z zewnętrznymi dostawcami usług. Chodzi tu zarówno o dysponowanie własnymi terminalami przeładunkowymi (konwencjonalnymi, kontenerowymi oraz konwencjonalno-kontenerowymi), jak również możliwość samodzielnego naprawiania i serwisowania taboru. Same tylko terminale obsługujące transporty intermodalne całkowitej powierzchni 130 ha, są w stanie pomieścić jednocześnie ponad 1000 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, jednak są one nieistotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne. W ramach doskonalenia modelu biznesowego funkcjonowania Grupy, prowadzone są dalsze prace porządkujące podział linii biznesowych w zakresie podwyższenia efektywności procesów, wykorzystania powstałych synergii i obniżenia kosztów funkcjonowania.

<sup>2</sup> Za każdym razem, gdy w niniejszym Sprawozdaniu będzie mowa o:

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

## 2.2. Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2023 r., obejmowała:

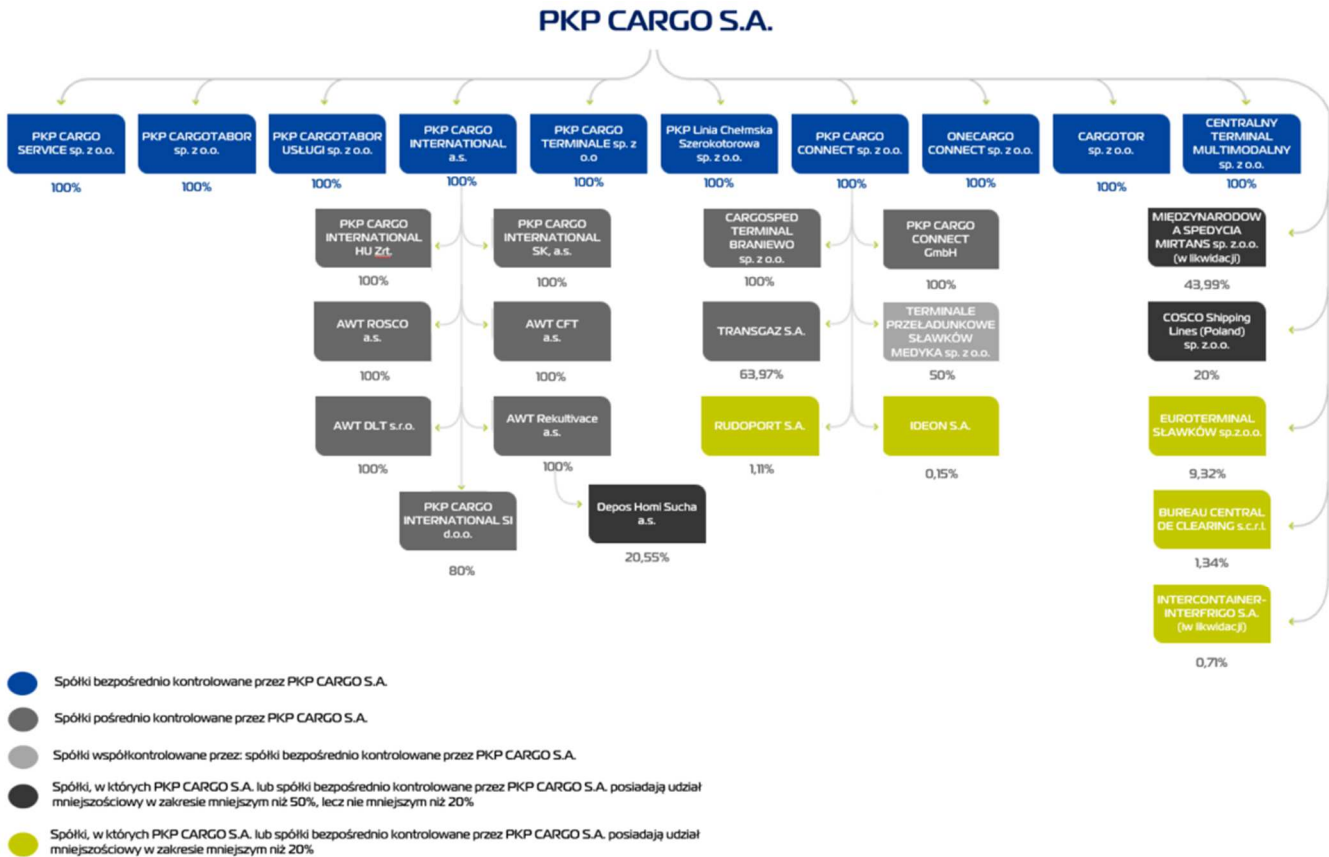
- a) 20 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
  - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO;
  - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO), w tym 3 spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. oraz 7 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.;
- 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 2023 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 2023 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Wskazany w powyższym schemacie graficznym wyrażony procentowo udział PKP CARGO S.A. i spółek zależnych (bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO S.A. 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 2023 r. obejmuje PKP CARGO S.A. jako Jednostkę Dominującą oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
<b>PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.</b> („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
<b>PKP CARGOTABOR sp. z o.o.</b> („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego, likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
<b>PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o.</b> („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców, dzierżawa nieruchomości. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
<b>PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.</b> („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych, sztukowych i kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
<b>CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.</b> („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek towarów oraz handel węglem. Spółka zajmuje się również sprzedażą hurtową i detaliczną.
<b>CARGOTOR sp. z o.o.</b> („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.
<b>PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.</b> („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.
<b>PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.</b> („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.
<b>AWT Rosco a.s.</b> („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
<b>AWT CFT a.s.</b> („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
<b>AWT Rekulivace a.s.</b> („AWT Rekulivace”)	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.
<b>PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.</b> („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w [Nocie 5.3](#) Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 r.

## 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 wydziałów i zespołów organizacyjnych. W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

### Centrala Spółki

Do podstawowych zadań Centrali Spółki należy działalność Zarządu Spółki 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 roku 2023 dokonano zmian w strukturze organizacyjnej Centrali Spółki, których celem nadrzędnym było osiągnięcie maksymalnej koncentracji kadry menedżerskiej na kluczowych zadaniach oraz zwiększenie poziomu specjalizacji i profesjonalizacji pracowników w poszczególnych aspektach ich aktywności merytorycznej.

### Zakłady

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 nie wprowadzano zmian w strukturze Zakładów Spółki.

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

W 2023 roku Zarząd Spółki podjął działania zmierzające do potwierdzenia, że w działalności PKP CARGO S.A. uwzględniane są zasady zrównoważonego rozwoju (również jako „zasady ESG”) obejmujące realizację trzech podstawowych filarów ESG, czyli:

1. zagadnień środowiskowych (E – environmental), obejmujących działania związane z ochroną i przeciwdziałaniem degradacji środowiska naturalnego,
2. zagadnień społecznych (S – social), obejmujących zagadnienia związane z odpowiedzialnością społeczną i prawami człowieka,
3. zagadnień dotyczących ładu korporacyjnego (G – governance), związanych z transparentnym i odpowiedzialnym prowadzeniem biznesu.

Działania te obejmowały w szczególności:

- podjęcie w dniu 6 września 2023 r. Uchwały Nr 319/2023 Zarządu PKP CARGO S.A., która przyjęła deklarację realizacji w Spółce zasad ESG,
- przyjęcie „Strategii ESG Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. na lata 2024-2028” (Uchwała Nr 449/2023 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 8 grudnia 2023 r., zatwierdzona Uchwałą Nr 128/VIII/2023 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 11 grudnia 2023 r.). Publikacja raportem bieżącym nr 36/2023 z dnia 11 grudnia 2023 r.

W dniu 30 stycznia 2023 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 38/VIII/2023 w sprawie przyjęcia „Regulaminu powoływania członków Zarządu PKP CARGO S.A.”. Dotychczas stosowany dokument poddany został przeglądowi przez Komitet ds. Nominacji i Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A., w wyniku którego zaktualizowano jego postanowienia.

Najważniejszą kwestią w zmienionym Regulaminie jest wskazanie, iż w ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., postępowanie kwalifikacyjne na stanowiska w Zarządzie PKP CARGO S.A., w tym na stanowisko Prezesa Zarządu, organizuje i przeprowadza Komitet ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., który w szczególności wydaje opinie lub rekomendacje w sprawach będących przedmiotem decyzji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

W dniu 27 września 2023 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę Nr 116/VIII/2023 w sprawie przyjęcia „Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”.

Regulamin został zaktualizowany do potrzeb Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. i Spółki oraz do aktualnie obowiązujących przepisów prawa powszechnego i Statutu PKP CARGO S.A. Większość istotnych zmian dotyczyło samego sposobu funkcjonowania Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. jako organu.



Jedną z istotniejszych zmian zawartą jest §19 ust. 3, ww. regulaminu, zgodnie z którym dokonywanie zmian w umowach/porozumieniach/ugodach/itp., na których zawarcie wyrażała zgodę Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., zostały zminimalizowane do niezbędnie koniecznych. Zgody Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wymaga się jedynie w 4 przypadkach wymienionych w tym paragrafie 19 ust. 3, o ile dana uchwała Rady Nadzorczej Spółki nie będzie stanowiła inaczej.

W Regulaminie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wprowadzono również takie zmiany, jak m. in.:

- w § 3 ust. 1 doprecyzowano, że: „Pracą Rady kieruje przewodniczący RADY (zwany dalej również „Przewodniczący RADY”), który także reprezentuje ją wobec pozostałych organów Spółki.”
  - zmianie uległ w § 4 ust. 5 i 6, którego nowa treść jest recypowaniem art. 382 § 4 KSH do Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. (z uwagi na znaczenie tych uprawnień dla Członków Rady Nadzorczej) i przedstawia się następująco: „5. RADA może kontrolować i dokonywać przeglądu każdego obszaru działalności SPÓŁKI, w tym badać wszystkie dokumenty Spółki oraz dokonywać rewizji stanu majątku SPÓŁKI. Przy wykonywaniu swoich czynności nadzorczych RADA może żądać bezpośrednio od:
    - Zarządu lub Członków Zarządu SPÓŁKI,
    - prokurentów,
    - lub osób zatrudnionych w SPÓŁCE na podstawie umowy o pracę lub wykonujących na rzecz SPÓŁKI w sposób regularny określone czynności na podstawie umowy o dzieło, umowy zlecenia albo innej umowy o podobnym charakterze, sporządzenia lub przekazania wszelkich informacji, dokumentów, sprawozdań lub wyjaśnień dotyczących SPÓŁKI, w szczególności jej działalności lub majątku.
6. Przedmiotem żądania RADY, o którym mowa w ust. 5 mogą być również posiadane przez organ lub osobę obowiązana informacje, sprawozdania lub wyjaśnienia dotyczące spółek zależnych oraz spółek powiązanych.”
- zmianie uległy także postanowienia § 20 ust. 1 i § 23, którego skutkiem jest zmiana nazwy jednego z komitetów Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. na: „Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju”, a w konsekwencji rozszerzenie zakresu obowiązków tego komitetu.

## 2.6. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w 2023 r. zaszły następujące zmiany:

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy – jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO S.A.

W dniu 23 grudnia 2022 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o., w ramach którego została podjęta uchwała w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z kwoty 75.015.000,00 zł do kwoty 93.015.000,00 zł, tj. o kwotę 18.000.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 18.000 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 18.000.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem pieniężnym w kwocie 18.000.000,00 zł. Podwyższenie kapitału zostało dokonane w celu dokapitalizowania Spółki.

Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 20 kwietnia 2023 r.;

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGOTABOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie – jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO S.A.

W dniu 30 stycznia 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o., w ramach którego została podjęta uchwała w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z kwoty 92.264.000,00 zł do kwoty 105.764.000,00 zł, tj. o kwotę 13.500.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 13.500 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 13.500.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem pieniężnym w kwocie 13.500.000,00 zł. Podwyższenie kapitału zostało dokonane w celu dokapitalizowania Spółki.

Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 16 lutego 2023 r.

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie – jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO S.A.

W dniu 02 marca 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o., w ramach którego została podjęta uchwała w sprawie: dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o., z kwoty 18.138.000,00 zł do kwoty 46.474.000,00 zł, tj. o kwotę 28.336.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 28.336 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 28.336.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem niepieniężnym (aportem) o wartości rynkowej 29.764.375,00 zł w postaci prawa własności nieruchomości, prawa użytkownika wieczystego nieruchomości oraz prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli, a także prawa własności ruchomości wchodzących w skład dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna S.A.,

przy czym nadwyżka wartości aportu ponad łączną wartość nominalną nowo ustanowionych udziałów, wynosząca 1.428.375,00 zł została przekazana na kapitał zapasowy PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. w formie agio.

Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 05 kwietnia 2023 r.

- zmiana brzmienia firmy spółki z AWT Čechofracht a.s. na AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy) – w spółce tej PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym.

Ze skutkiem na dzień 06 marca 2023 r. spółka AWT Čechofracht a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy), zmieniła nazwę na: AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy). Wysokość kapitału zakładowego spółki AWT CFT a.s. oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.

## 3. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 3.1. Otoczenie makroekonomiczne

W 2023 roku trudne otoczenie makroekonomiczne i słabsze wyniki przemysłu w silny sposób oddziaływały na pogorszenie wyników spółek Grupy PKP CARGO, co wynikało ze specyfiki branży TSL (Transport, Spedycja, Logistyka), która świadczy funkcję komplementarną dla pracy producentów i jest krwioobiegiem organizmów gospodarczych. Wyraźne zmniejszenie rynku kolejowych przewozów towarowych, w tym również wolumenu przewozów Grupy PKP CARGO w 2023 r. było pokłosiem redukcji nowych zamówień i przygaszonego popytu (zwłaszcza ze strony podmiotów z Europy Zachodniej). Silne spowolnienie konsumpcji gospodarstw domowych wraz z negatywnym otoczeniem zewnętrznym, wysoką inflacją i rosnącymi kosztami działalności (przy stabilizacji lub wręcz spadku cen), istotne spadki produkcji i inwestycji infrastrukturalnych mocno spowolniły aktywność na rynku.



#### Przemysł i gospodarka w Polsce

**Spadek produkcji sprzedanej przemysłu w 2023 r. o -1,5% rdr** (wobec +10,2% rdr w 2022 r.).<sup>3</sup> Odnotowano zmniejszenie sprzedaży rdr w każdej z czterech sekcji przemysłu, przy czym przetwórstwo przemysłowe (główna sekcja) zanotowało spadek o -1,2% rdr, a górnictwo i wydobywanie oraz wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę uległy zmniejszeniu po -5,0% rdr.

**Spadek produkcji rdr (styczeń – grudzień) w 22 działach przemysłu** (spośród 34 działów), których udział w produkcji sprzedanej sektora wynosił 59,2%. Zmniejszenie rdr zanotowano m.in. w działach kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-15,4%), wyrobów z drewna (-14,6%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-12,9%), metali (-12,0%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-10,9%), papieru i wyrobów z papieru (-10,6%), mebli (-7,4%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-2,8%) oraz wyrobów z metali (-1,9%). Wśród pozostałych działów wzrost zanotowano m.in.: w produkcji pojazdów samochodowych (+14,6%) oraz maszyn i urządzeń (+6,3%).<sup>4</sup>

**Wzrost PKB w 2023 r. o +0,2% rdr** (wobec +5,3% rdr w 2022 r.). Na słaby wynik PKB w ub.r. wpłynął przede wszystkim niski popyt krajowy, który przyczynił się do redukcji wyniku rocznego o -3,7 p.p. (w tym kluczowe znaczenie miała Akumulacja, z bardzo silnym negatywnym wpływem Rzeczowych środków obrotowych, których wyraźna redukcja stanów przyczyniła się do obniżenia PKB w ub.r. o -5,0 p.p.). Pozytywny wpływ na wynik wzrostu gospodarczego miało saldo wymiany z zagranicą (dzięki dobrym wynikom eksportu), co wpłynęło na zwiększenie poziomu PKB o +3,9 p.p. i faktycznie przesądziło o dodatnim rezultacie za ub.r. Do zwiększenia PKB przyczyniły się także inwestycje (kontrybucja +1,4 p.p.) oraz spożycie publiczne (kontrybucja +0,5 p.p.). Redukcja konsumpcji gospodarstw domowych wpłynęła na obniżenie ostatecznego wyniku rocznego o -0,6 p.p.<sup>5</sup>

Zgodnie z wstępnym szacunkiem GUS **w IV kwartale 2023 r. PKB zwiększył się realnie o +1,0% rdr** (wobec wzrostu o +2,5% w analogicznym okresie 2022 r.), po wzroście o +0,5% rdr w III kwartale ub.r.<sup>6</sup>

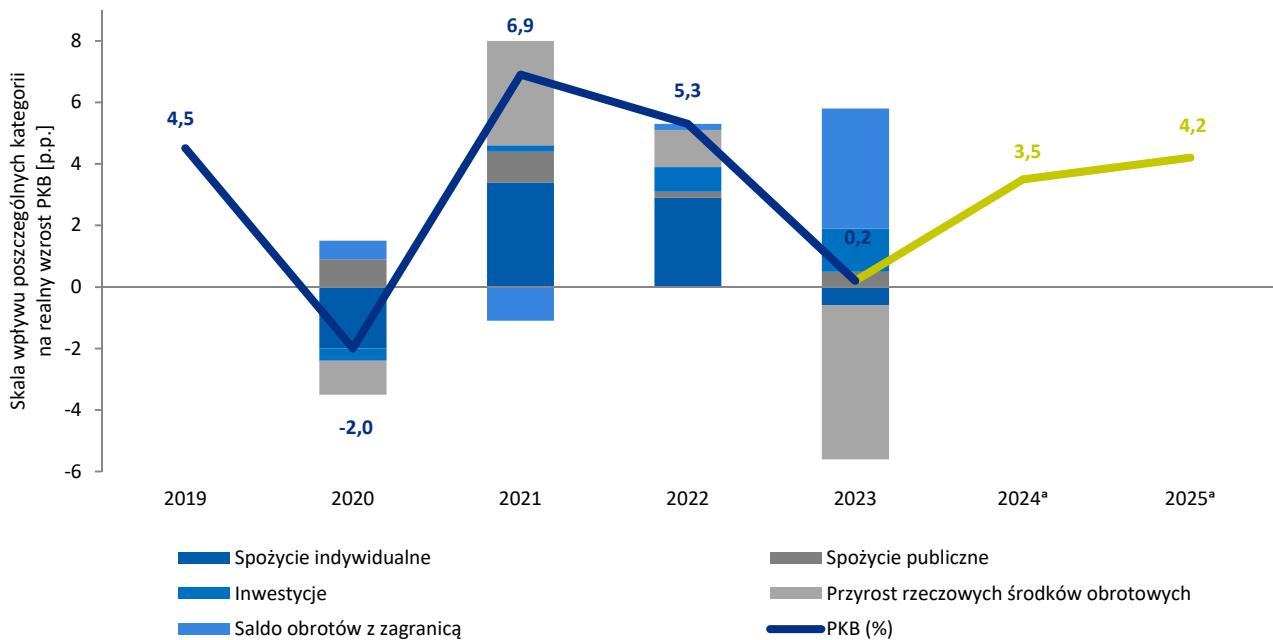
<sup>3</sup> Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) - Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r.

<sup>4</sup> Główny Urząd Statystyczny - Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r.

<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny - Wstępny szacunek produktu krajowego brutto w IV kwartale 2023 r.

<sup>6</sup> Główny Urząd Statystyczny - Wstępny szacunek produktu krajowego brutto w IV kwartale 2023 r.

Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2019–2023 (w tym w latach 2020–2022 wraz z jego dekompozycją), a także prognoza na lata 2024–2025 - dane niewyrównane sezonowo.



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

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

**Silny wzrost cen w 2023 r.:** ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +11,4% rdr (wobec +14,4% rdr w 2022 r.), przy wzroście cen towarów o +11,4% rdr oraz cen usług o +11,2% rdr.<sup>7</sup> W 2023 r. zanotowano jedynie niewielki wzrost cen produkcji sprzedanej przemysłu (+2,4% rdr, wobec +22,4% w 2022 r.) oraz umiarkowanie wysokie zwiększenie cen produkcji budowlano-montażowej (+10,2% rdr, wobec +12,7% w 2022 r.).<sup>8</sup>

**Słaby wynik wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI** - w grudniu wskaźnik PMI dwudziesty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Wartość roczna wskaźnika za 2023 r. ukształtowała się na poziomie 46,2 pkt. (wobec 47,0 pkt. w 2022 r. i 55,1 pkt. za 2021 r.). Główną przyczyną utrzymywania się niskich poziomów wskaźnika w trakcie 2023 r. było bardzo silne spowolnienie u kluczowych partnerów gospodarczych Polski w Europie, co miało odzwierciedlenie w spadku popytu, a w konsekwencji ilości nowych zamówień oraz zapotrzebowania na produkcję.

**Pogorszenie wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS)** – indeks po poprawie wyniku w II kwartale ub.r. do -11,6 (wobec -15,0 w pierwszym kwartale), w III kwartale ub.r. osiągnął poziom -12,9, by w IV kwartale ub.r. ulec dalszemu pogorszeniu, do -13,1. Oznacza to zauważalny w trakcie drugiego półrocza 2023 r. wzrost liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących poprawy warunków.<sup>9</sup>

**Prognozy:** aktualna projekcja inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego przewiduje powrót do bardziej dynamicznego wzrostu gospodarczego w latach 2024-2025 (po okresie silnego spowolnienia w roku 2023). Zgodnie z prognozą wzrost PKB ma wynieść odpowiednio: +3,5% rdr w 2024 r. i +4,2% rdr w 2025 r. Lata 2024-2025 mają zapisać się jako okres zauważalnego wzrostu cen (bez jednak znacznych wahań wskaźnika CPI w poszczególnych latach), przy czym zgodnie z przewidywaniami inflacja ma wynieść +3,0% rdr w 2024 r. oraz +3,4% rdr w 2025 r.<sup>10</sup>



## Przemysł i gospodarka w Czechach

**Produkcja przemysłu była w 2023 r. niższa o -0,8% rdr** (po wzroście o +2,5% rdr w 2022 r.). W 2023 r. wzrosła produkcja m.in.: pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+15,4% rdr) oraz sprzętu elektrycznego (+2,7% rdr). Zmniejszenie zanotowano natomiast w produkcji m.in.: wyrobów z metali (-2,3% rdr), maszyn i urządzeń (-2,7% rdr), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-4,4% rdr), drewna i wyrobów z drewna (-4,8% rdr), papieru i wyrobów z papieru (-5,7% rdr), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-9,3% rdr), wytwarzaniu i dystrybucji

<sup>7</sup> Główny Urząd Statystyczny - Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r.

<sup>8</sup> Główny Urząd Statystyczny - Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r.

<sup>9</sup> Główny Urząd Statystyczny - Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r., Biuletyn Statystyczny nr 12/2023

<sup>10</sup> Narodowy Bank Polski - Projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego (marzec 2024 r.)



energii elektrycznej, gazu, ciepła i klimatyzacji (-10,9% rdr), mebli (-14,4% rdr), metali (-14,7% rdr), pozostałych wyrobów z minerałów niemetalicznych (-18,2% rdr), a także w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-15,3% rdr).<sup>11</sup>

**Wartość nowych zamówień w 2023 roku spadła o -1,7%** (po wzroście o +10,7% rdr w 2022 r.), w tym krajowych zwiększyła się o +0,7%, natomiast z zagranicy zmniejszyła się o -3,9% rdr. Do utrzymania poziomu zamówień ogółem na zbliżonym do ub.r. poziomie najmocniej przyczynił się wzrost zamówień dotyczący produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i nacze (zwiększenie o +5,7%), zwłaszcza z uwagi na silne spadki (ok. 20% rdr) w działach zajmujących się produkcją chemikaliów oraz metali.<sup>12</sup>

**W IV kwartale 2023 r. w głównych sektorach przemysłu czeskiego** (biorąc pod uwagę przewozy Grupy PKP CARGO) odnotowano spadki produkcji, wyjątkiem była produkcja sektora automoto (+11,7% rdr). Kluczowy segment czeskiego przemysłu jakim jest produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych odnotował zmniejszenie produkcji na poziomie -3,9% rdr. Spadki zanotowano również w produkcji wyrobów metalowych (-1,1% rdr), metali (-7,7% rdr) oraz wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-17,2% rdr).<sup>13</sup>

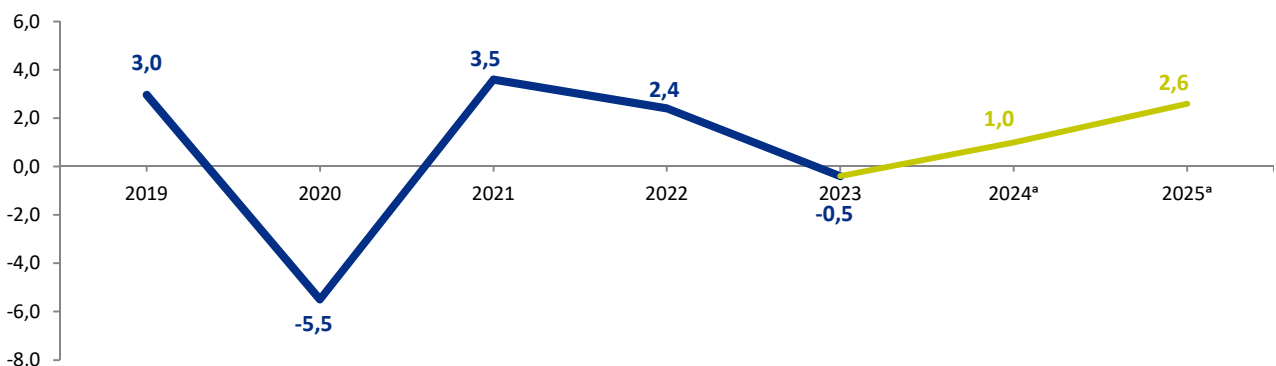
**Wciąż przeważa negatywna koniunktura w gospodarce:** z uwagi na silne powiązanie z gospodarkami z Unii Europejskiej oraz wciąż relatywnie słabo rozwinięty rynek wewnętrzny, przedsiębiorstwa w Czechach zmagają się ze znacząco ograniczonym popytem (co wynika z silnego wyhamowania czołowych gospodarek kontynentu) oraz konsekwencjami zaburzeń na rynku surowców i energii (gdzie wciąż utrzymują się podwyższone ceny).

**Spadek PKB w 2023 r.** - według wstępnego szacunku CZSO PKB skorygowany o efekt cenowy oraz sezonowo był niższy o -0,4% rdr (po wzroście o +2,4% rdr w 2022 r. oraz o +3,6% rdr w 2021 r.). Spadek spożycia gospodarstw domowych (wynikający z wysokiego kosztu kapitału oraz wciąż wysokiej inflacji) oraz stopniowo obniżający się poziom zapasów w gospodarce były głównymi czynnikami, które ostatecznie doprowadziły do ujemnej dynamiki wzrostu gospodarczego w ub.r. Co ważne pomimo zauważalnego pozytywnego wpływu popytu zewnętrznego, z uwagi na problemy po stronie kontrahentów zagranicznych, nie był on w stanie zniwelować luki wynikającej m.in. ze zmniejszonej aktywności indywidualnej w kraju oraz procesu upłynniania wysokiego poziomu komponentów potrzebnych do produkcji (których kumulacja wynikała z poprzednich problemów w łańcuchach dostaw).<sup>14</sup>

**PKB w IV kwartale 2023 r.** - według wstępnego szacunku CZSO PKB skorygowany o efekt cenowy oraz sezonowo był niższy o 0,2% rdr (po spadku o -0,8% rdr w III kwartale ub.r., o -0,4% rdr w II kwartale ub.r. oraz o -0,3% rdr w I kwartale ub.r.), co było rezultatem przeważenia negatywnego wpływu akumulacji nad pozytywnym oddziaływaniem popytu zewnętrznego. Jednocześnie PKB zwiększył się o +0,2% kw/kw, co wynikało ze stopniowego powrotu popytu gospodarstw domowych oraz korzystnych wyników w zakresie wymiany międzynarodowej, gdzie popyt zewnętrzny zauważalnie wspierał tempo wzrostu.<sup>15</sup>

**Prognoza PKB:** analitycy Czeskiego Ministerstwa Finansów przewidują w latach 2024-2025 stopniowy wzrost Produktu Krajowego Brutto wyrównanego sezonowo (po jego spadku w 2023 r.), odpowiednio o +1,0% rdr i +2,6% rdr. Nastąpi to dzięki ponownemu ożywieniu konsumpcji gospodarstw domowych, co powinno być wspierane przez inwestycje prywatne oraz wzrost na rynkach eksportowych. Predykcja przewiduje spadek PKB rdr w pierwszym kwartale 2024 r. (o -0,1% rdr), w kolejnych kwartałach br. gospodarka ostatecznie przełamie negatywną tendencję i osiągnęła zauważalny wzrost (odpowiednio o +0,3% rdr, +1,6% rdr oraz +2,2% rdr), przy czym wzrost w ujęciu kw/kw nastąpił już w IV kwartale 2023 r. i będzie kontynuowany w kolejnych kwartałach.<sup>16</sup>

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2019-2023 oraz prognoza na lata 2024-2025 – dane wyrównane sezonowo



<sup>11</sup> Czeski Urząd Statystyczny - Industry - Time series

<sup>12</sup> Czeski Urząd Statystyczny - Industry - Time series

<sup>13</sup> Czeski Urząd Statystyczny - Industry - Time series

<sup>14</sup> Czeski Urząd Statystyczny - Gross domestic product - time series

<sup>15</sup> Czeski Urząd Statystyczny - Gross domestic product - time series

<sup>16</sup> Czeskie Ministerstwo Finansów - Macroeconomic Forecast of the Czech Republic

a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów

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

**Inflacja w 2023 r. osiągnęła poziom +10,7% rdr** (po wzroście o +15,1% rdr w 2022 r.). Zauważalne jest zmniejszenie tempa wzrostu cen z uwagi m.in. spadek notowań surowców oraz ustabilizowanie cen energii.

**Prognoza inflacji:** zgodnie z prognozami Czeskiego Ministerstwa Finansów w latach 2024-2025 średnioroczny wzrost cen wyniesie odpowiednio: +3,1% rdr oraz +2,6% rdr. Siła dezinflacyjna związana jest m.in. z efektem wysokiej bazy z lat poprzednich oraz ustabilizowaniem się cen energii i surowców.<sup>17</sup> Natomiast zgodnie z prognozami Czeskiego Narodowego Banku inflacja w I kwartale 2024 r. ma osiągnąć dynamikę na poziomie +2,7% rdr, a następnie będzie trwał proces stopniowego jej obniżania, tak aby w perspektywie kolejnych 5 kwartałów osiągnąć wysokość zbliżoną do celu założonego na poziomie 2%. Przy czym w 2024 roku ulegnie ona stopniowemu zmniejszeniu do +2,6%, aby ostatecznie w 2025 r. osiągnąć poziom zbliżony do założonego (tj. +2,1% rdr).<sup>18</sup>

**Przewaga negatywnych nastrojów wśród przedsiębiorców oraz niskie notowania Indeksu PMI:** dla Czech w IV kwartale 2023 r. indeks PMI wyniósł średnio 42,3 pkt. (wobec 42,0 pkt. w III kwartale, 42,1 pkt. w II kwartale oraz 44,4 pkt. w I kwartale br.) tj. kształtował się wyraźnie poniżej prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.<sup>19</sup> Przez ostatnie szesnaście miesięcy wyniki wskaźnika nie przekroczyły poziomu 45,0 pkt. Z kolei za cały 2023 rok średnia wartość wskaźnika wyniosła jedynie 42,7 pkt. (wobec 49,2 pkt. w 2022 r. i 58,9 pkt. w 2021 r.). Tak niskie rezultaty indeksu PMI wskazują na znaczne wyhamowanie czeskiej gospodarki, która jest pochodną bardzo silnego zmniejszenia popytu na wyroby kontrahentów z państw Unii Europejskiej, a także znaczącego uzależnienia tamtejszej gospodarki od eksportu. Niepewna sytuacja co do możliwości eksportu, ograniczenie ilości spływających nowych zamówień oraz ograniczenie produkcji przy wciąż relatywnie wysokich kosztach działalności (a także niskim popycie wewnętrznym) skutecznie redukowało wykorzystanie mocy produkcyjnych oraz prowadziły do działań mających na celu optymalizację procesów.<sup>20</sup>

## 3.2. Działalność przewozowa spółek Grupy PKP CARGO

### 3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Rynek przewozów towarowych kolejją, pomimo zauważalnego wyhamowania koniunktury i spadku popytu stale się rozwija, co uwidacznia się poprzez rosnącą liczbę przewoźników, którzy uzyskują licencję na realizację przewozów. Obecnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 126 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej również jako: „UTK”) na przewozy kolejowe rzeczy (stan na dzień 12 stycznia 2024 r.)<sup>21</sup>. W analogicznym okresie 2022 r. było to 116 przewoźników, więc w trakcie ostatniego roku pojawiło się na rynku aż 10 nowych operatorów. Kolejowe przewozy towarowe realizują 3 spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>22</sup>

W trakcie 2023 r. na rynku przewozów towarowych wyraźnie widać było spadek zapotrzebowania na kolejowy transport towarowy. Niekorzystne trendy dla sektora kolejowego to spowolnienie gospodarcze w kraju i zagranicą, mocne ograniczenie dostaw ładunków w związku z sytuacją na granicy wschodniej będącą skutkiem wojny w Ukrainie, wysokie koszty kapitału, stagnacja w przemyśle, w strefie euro oraz spadki stawek frachtu morskiego. Segment ten nadal znacząco odczuwa skutki trwającej wojny na terenie Ukrainy, ale dane świadczą również o dużej negatywnej skali wpływu w skali roku wysokich cen paliw, energii oraz inflacji. W 2023 r. kolejją przewieziono 231,7 mln ton towarów, co stanowi spadek w stosunku do wyniku z ubiegłego roku o -16,9 mln ton (-6,8%). W tym samym czasie praca przewozowa wszystkich przewoźników kolejowych wyniosła 61,6 mld tkm (-0,9 mld tkm) tj. zmniejszyła się o -1,4% rdr (z uwagi na wydłużenie relacji handlowych i zmiany strukturalne w przewozach). W trakcie 2023 r. jedynie w styczniu przewoźnikom na rynku kolejowym udało się zwiększyć wolumen przewiezionych towarów (+3,9% rdr) w stosunku do wyników osiągniętych w analogicznych okresach 2022 r. Od lutego 2023 r. notowane były już jedynie spadki rdr masy ładunków przewożonych przez operatorów działających na rynku polskim, w tym największe zmniejszenie procentowe zanotowano w kwietniu, maju i czerwcu (odpowiednio o -15,2% rdr, -12,1% rdr oraz -11,2% rdr). Widoczne było zdecydowane ograniczenie przepływów towarów z kierunków dalekowschodnich oraz znaczne schłodzenie na rynku węgla (przekładające się na rosnące stany zapasów przy kopalniach). Średnia odległość przewozu dla całego rynku w 2023 r. wyniosła 266 km, tj. ukształtowała się na wyższym poziomie niż w 2022 r. (+14 km, tj. o +5,7% rdr). W tym czasie wzrosła średnia odległość przewozu zarówno u konkurencyjnych operatorów kolejowych łącznie (+21 km, tj. o +8,7% rdr), jak i w dużo mniejszym stopniu dla Grupy PKP CARGO (+4 km, tj. o +1,7% rdr).<sup>23</sup> Na wzrost

<sup>17</sup> Czeskie Ministerstwo Finansów - Macroeconomic Forecast of the Czech Republic

<sup>18</sup> CNB - Forecast – Winter 2024

<sup>19</sup> S&P Global - PMI Press Releases

<sup>20</sup> S&P Global - PMI Press Releases

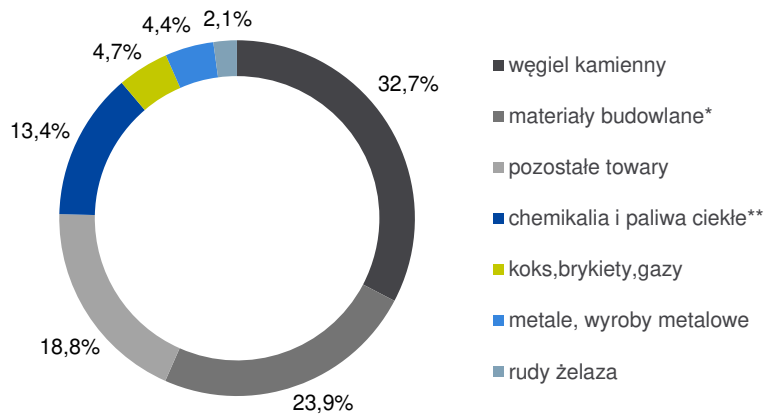
<sup>21</sup> Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK z dnia 12 stycznia 2024 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej;

<sup>22</sup> Urząd Transportu Kolejowego - Wykaz przedsiębiorców posiadających licencję przewoźnika kolejowego wydaną przez Prezesa UTK

<sup>23</sup> Urząd Transportu Kolejowego – publikacja danych za 2023 r. (styczeń 2024 r.)

średniej odległości przewozów wpłynęły zarówno zmiany kierunków dostaw i nowe kanały dystrybucji ładunków, jak i prowadzone na dużą skalę remonty na infrastrukturze kolejowej.

Rysunek 4 Udział grup towarowych<sup>24</sup> w przewozach kolejowych ogółem w 2023 r.<sup>25</sup>



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

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

W 2023 r. w kolejowym transporcie towarowym dominującą w przewozach grupą towarową<sup>26</sup> był nadal węgiel kamienny, którego przewozy wprawdzie wykazują tendencję spadkową w strukturze przewozów kolejją, to wciąż stanowiły aż 32,7% ogółu obrotu towarowego. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych rdr w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych<sup>27</sup>:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -12,2% rdr do poziomu 75,2 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o +10,8% rdr do poziomu 51,9 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o +7,2% rdr do 21,5 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (wzrost o +3,6% rdr do 10,8 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -7,2% rdr do 10,1 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -7,3% rdr do 9,3 mln ton),
- produkty rolnictwa (wzrost o +10,7 % rdr do poziomu 7,2 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o -29,4% rdr do poziomu 4,9 mln ton).

Znaczne zmniejszenie wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do roku 2022 zanotowano m.in. w przewozach węgla kamiennego (-10,5 mln ton), rud żelaza (-2,1 mln ton), drewna i wyrobów (-0,8 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-0,8 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (-0,7 mln ton), złomu i surowców wtórnych (-0,5 mln ton), cementu (-0,2 mln ton). Jednocześnie zanotowano wzrost przewozów kolejowych kruszywa, piasku i żwiru (+5,0 mln ton rdr), produktów rafinacji ropy (+1,4 mln ton), produktów rolnictwa (+0,7 mln ton rdr), koksu, brykietów i gazów (+0,4 mln ton) oraz pozostałych materiałów budowlanych (+0,3 mln ton).<sup>28</sup>

<sup>24</sup> Na podstawie klasyfikacji NST

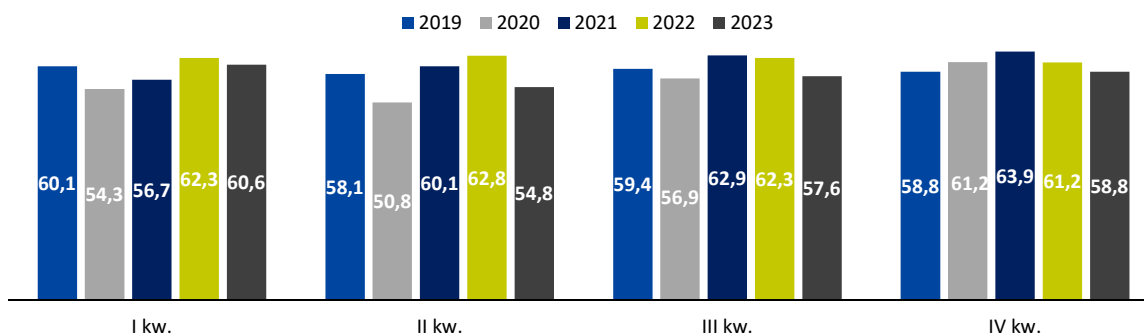
<sup>25</sup> Główny Urząd Statystyczny dane za 2023 r.

<sup>26</sup> Na podstawie klasyfikacji NST

<sup>27</sup> Główny Urząd Statystyczny – dane w grupach towarowych za 2023 r.

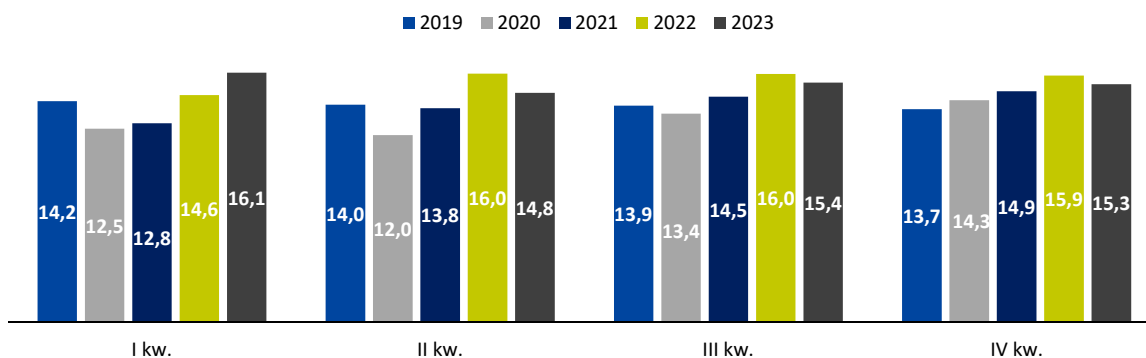
<sup>28</sup> Główny Urząd Statystyczny – dane w grupach towarowych za 2023 r.

Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (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 2023 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego, 30 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (w roku 2022 było to 27 przewoźników).<sup>29</sup> W tym gronie znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO Service Sp. z o.o. Rynek kolejowego transportu towarowego w Polsce jest wysoko konkurencyjny i wciąż rozwija się dynamicznie, o czym może świadczyć np. sytuacja w segmencie przewozów intermodalnych, gdzie w trakcie 9 miesięcy 2023 r. pomimo wielu czynników realnie wpływających na osłabienie segmentu intermodalnego (tj. np. pogarszająca się koniunktura gospodarki światowej, głęboki spadek popytu silnie wpływający na zmniejszenie wymiany towarowej, czy wciąż trwająca wojna w Ukrainie nadal znacząco ograniczająca przewozy na kierunku wschód-zachód) rynek wciąż dynamicznie rozwijał się podmiotowo, a kolejowe przewozy intermodalne realizowało już 26 licencjonowanych przewoźników (w 2022 r. było to 23 przewoźników, a w 2015 r. jeszcze 11 przewoźników).<sup>30</sup>

Grupa PKP Cargo<sup>31</sup> niezmiennie posiada pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w 2023 r. wyniosły 33,1% (-4,4 p.p. rdr) w zakresie masy towarowej oraz 33,9% w pracy przewozowej (-6,0 p.p. rdr).<sup>32</sup> Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w tym samym czasie były równe 31,3% (-4,2 p.p. rdr) w zakresie masy towarowej oraz 33,5% (-5,8 p.p. rdr) w pracy przewozowej.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Urząd Transportu Kolejowego - publikacja danych za 2023 r. (styczeń 2024 r.)

<sup>30</sup> Urząd Transportu Kolejowego - dane o przewozach intermodalnych za 9 miesięcy 2023 r.

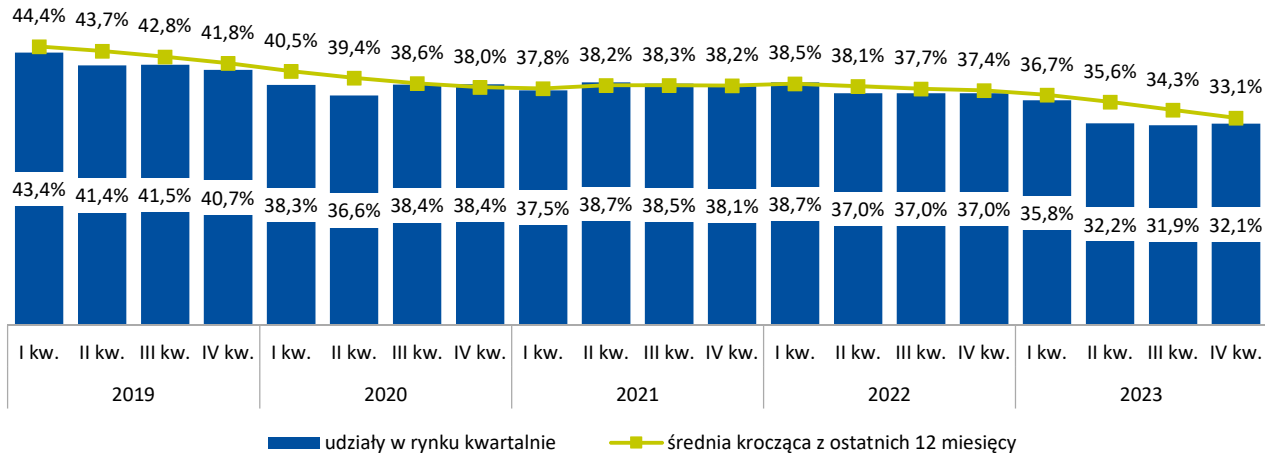
<sup>31</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

<sup>32</sup> Urząd Transportu Kolejowego - publikacja danych za 2023 r. (styczeń 2024 r.)

<sup>33</sup> Urząd Transportu Kolejowego - publikacja danych za 2023 r. (styczeń 2024 r.)

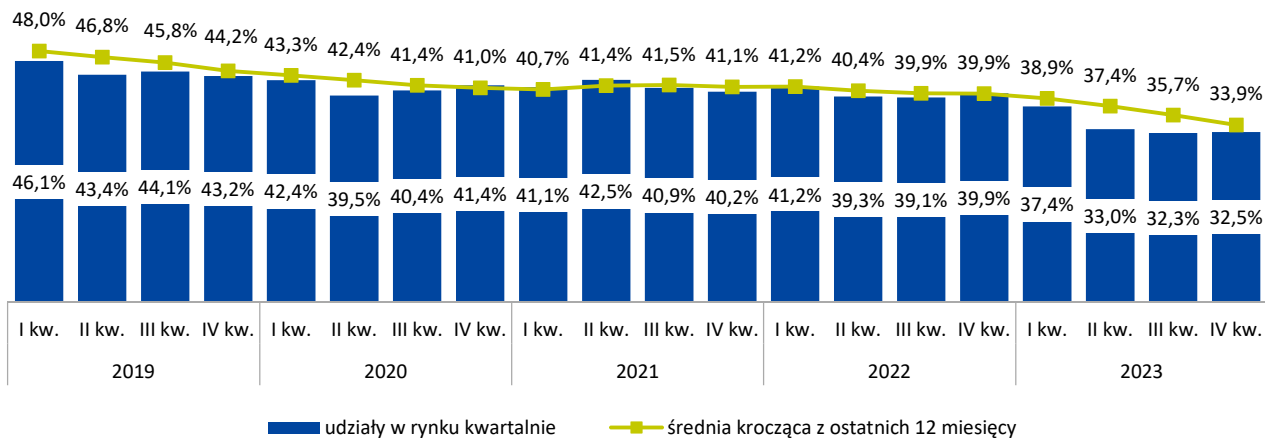


Rysunek 7 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2019-2023



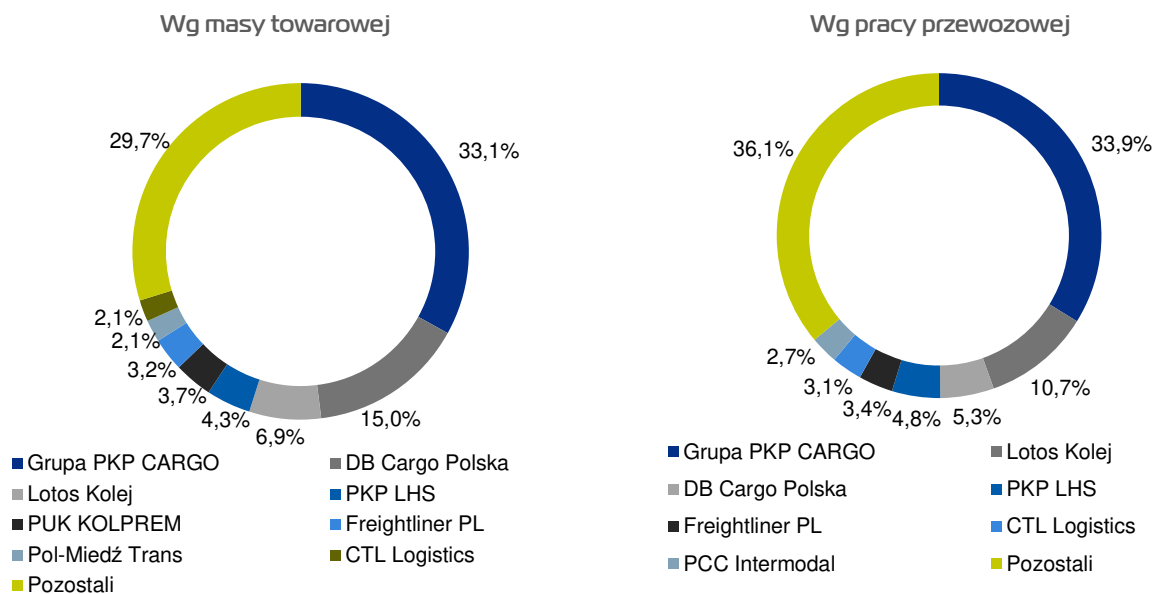
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 8 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2019-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego (publikacja danych z dnia 31.01.2024 r.).

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych byli w 2023 r. następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Freightliner PL, Pol-Miedź Trans oraz CTL Logistics.

### 3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W trakcie 9 miesięcy 2023 r. w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 396,0 mln ton towarów (-10,3% rdr) i wykonano pracę przewozową na poziomie 62,5 mld tkm (-4,5% rdr).<sup>34</sup> W tym czasie zanotowano, zgodnie z powyżej opisaną tendencją zmniejszenie rdr zrealizowanej masy oraz pracy przewozowej zarówno w transporcie samochodowym, jak i w transporcie kolejowym. W pozostałych gałęziach transportu lądowego łącznie\* również zanotowano zmniejszenie przewiezionego wolumenu, przy jednoczesnym niewielkim wzroście zrealizowanej pracy przewozowej.

Średnia odległość przewozu ładunków na rynku wzrosła o +6,4% rdr i wyniosła 157,9 km, w tym w transporcie drogowym zanotowano wzrost o +8,1% rdr (do poziomu 152,2 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów w tym samym czasie zmniejszył się o -1,6% rdr (do 176,7 km).<sup>35</sup>

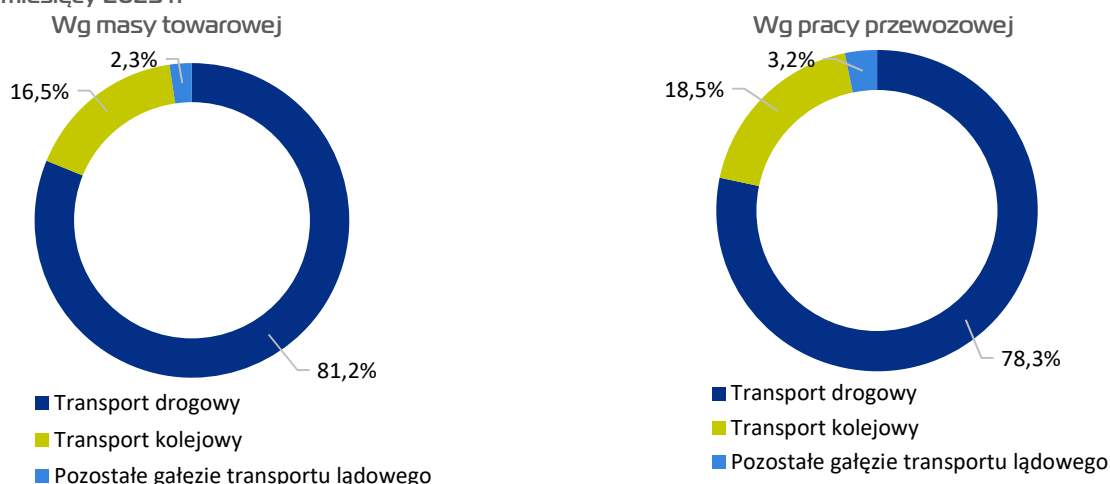
Tabela 2 Rynek transportu towaru w Czechach w okresie 9 miesięcy 2023 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana rdr	Zmiana % rdr	Wolumen (mld tkm)	Zmiana rdr	Zmiana % rdr	Dystans (km)	Zmiana rdr	Zmiana % rdr
Rynek przewozów ogółem	396,0	-45,6	-10,3%	62,5	-3,0	-4,5%	157,9	9,6	6,4%
Transport drogowy	321,5	-40,8	-11,2%	48,9	-2,1	-4,0%	152,2	11,4	8,1%
Transport kolejowy	65,5	-4,6	-6,6%	11,6	-1,0	-8,1%	176,7	-2,9	-1,6%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	9,0	-0,2	-1,8%	2,0	0,1	5,3%	224,8	15,2	7,2%

\*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego).

Transport kolejowy w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2023 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 65,5 mln ton (-6,6% rdr), przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej do 11,6 mld tkm (-8,1% rdr).<sup>36</sup> W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym spadły o -11,2% w ujęciu masy oraz o -4,0% w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na zauważalny spadek udziału transportu drogowego w lądowym rynku transportowym w ramach masy towarowej (-0,9 p.p. rdr), przy zwiększeniu udziału transportu kolejowego (+0,7 p.p. rdr). Jednocześnie kolej zanotowała widoczny spadek udziału w zakresie pracy przewozowej (-0,7 p.p. rdr), przy wzroście udziału transportu drogowego (+0,4 p.p. rdr).<sup>37</sup>

Rysunek 10 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej.

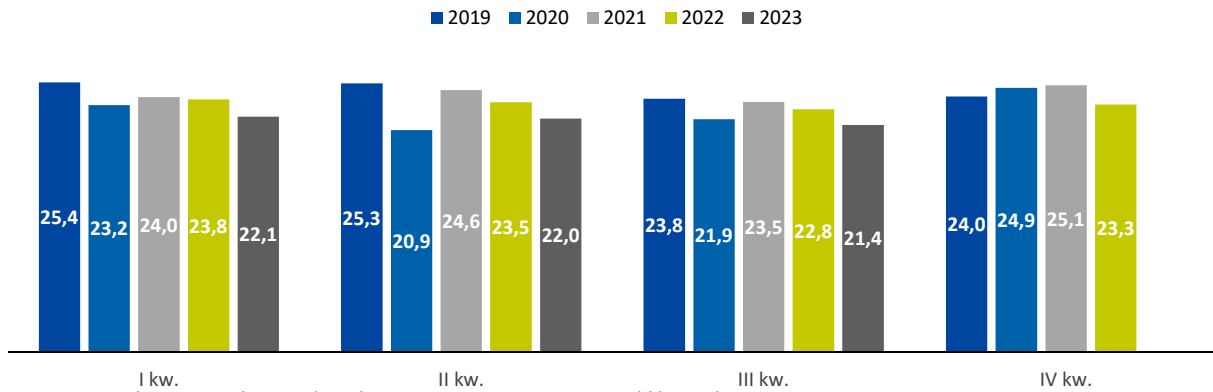
<sup>34</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za IV kwartał 2023 r. będą dostępne na przełomie I i II kwartału 2024 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

<sup>35</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane z wyłączeniem transportu lotniczego) - Goods Transport - time series

<sup>36</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane z wyłączeniem transportu lotniczego) - Goods Transport - time series

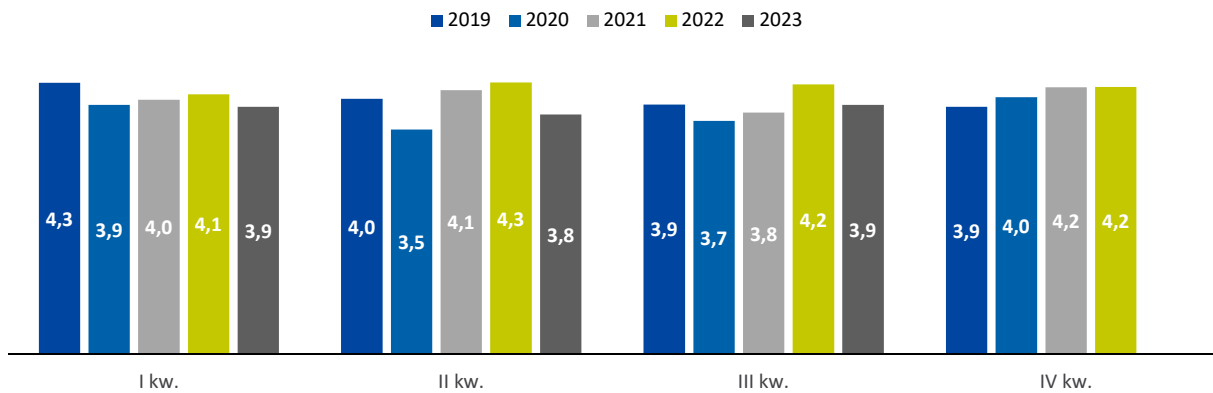
<sup>37</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane z wyłączeniem transportu lotniczego) - Goods Transport - time series

Rysunek 11 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej.

Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej.

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

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 118 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>38</sup>

W 2023 r. Spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 5,7 mln ton ładunków (-19,0% rdr) i wykonała pracę przewozową równą 0,6 mld tkm (-37,3% rdr).<sup>39</sup> Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmniejszyła się do 101,7 km (-22,6% rdr) z uwagi m.in. na znaczące zmiany w strukturze przewożonych towarów.<sup>40</sup> Istotnemu zmniejszeniu uległy szczególnie przewozy intermodalne (-51,2% rdr do 0,8 mln ton), które stanowiły 13,8% udziału w strukturze przewozów Spółki (wobec udziału na poziomie 22,9% w 2022 r.). Silny spadek wolumenu przewiezionych towarów wystąpił dodatkowo w grupach towarowych takich jak: paliwa płynne (-34,0% rdr), paliwa stałe (-4,4% rdr) oraz metale i rudy (-65,0% rdr). Pomimo zmniejszenia masy przewozów - paliwa stałe w analizowanym okresie stanowiły 67,1% udziału w przewozach PKP Cargo International, a ich udział w strukturze przewozowej Spółki wzrósł rdr aż o +10,3 p.p. Analizując zmiany struktury towarowej, nie da się nie zauważyć wzrostu wolumenu przewozów kruszyw i materiałów budowlanych (+22,2% rdr) oraz wysoce zróżnicowanej grupy pozostałych towarów (+25,1% rdr). Grupy te nie stanowią jednak znacznej części przewozów Spółki, a ich wspólny udział w jej przewozach wynosił w 2023 r. 4,8%.<sup>41</sup>

Zmniejszenie przewozów w większości grup towarowych było konsekwencją silnej dekoniunktury gospodarczej w Europie. Mocne ograniczenie popytu to konsekwencja wysokiej inflacji oraz znaczącego kosztu kapitału, co silnie wpływało na aktywność podmiotów na rynku. Dodatkowo wojna w Ukrainie oraz kryzys energetyczny, który w dużym stopniu obniżył zdolności produkcyjne kluczowych partnerów silnie wpływały na zapotrzebowanie na usługi przewozowe towarów kolejją. Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie 2023 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International na czeskim rynku zmniejszył się o -1,5 p.p. rdr do poziomu

<sup>38</sup> SŽDC - Dopravci působící na železniční síti (stan na 16.01.2024)

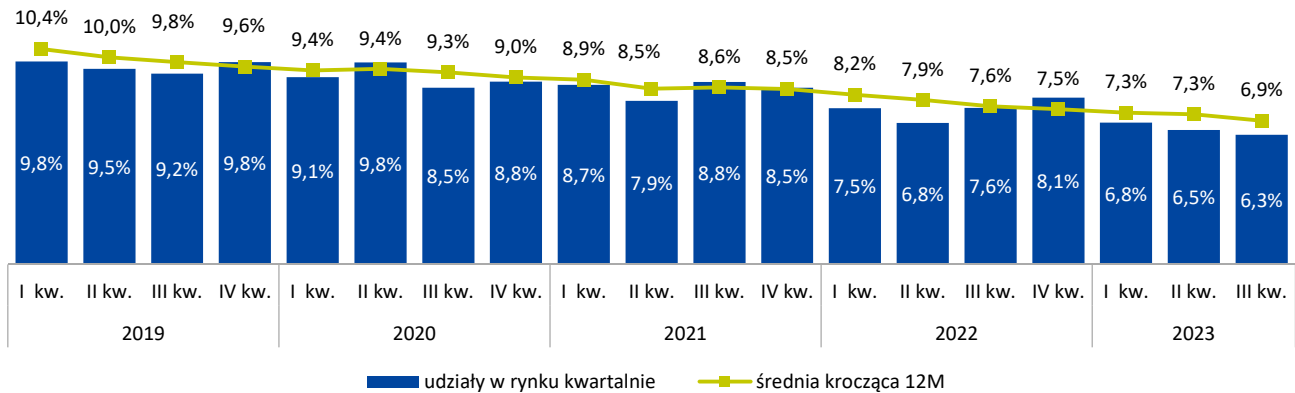
<sup>39</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>40</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>41</sup> statystyka własna PKP CARGO International

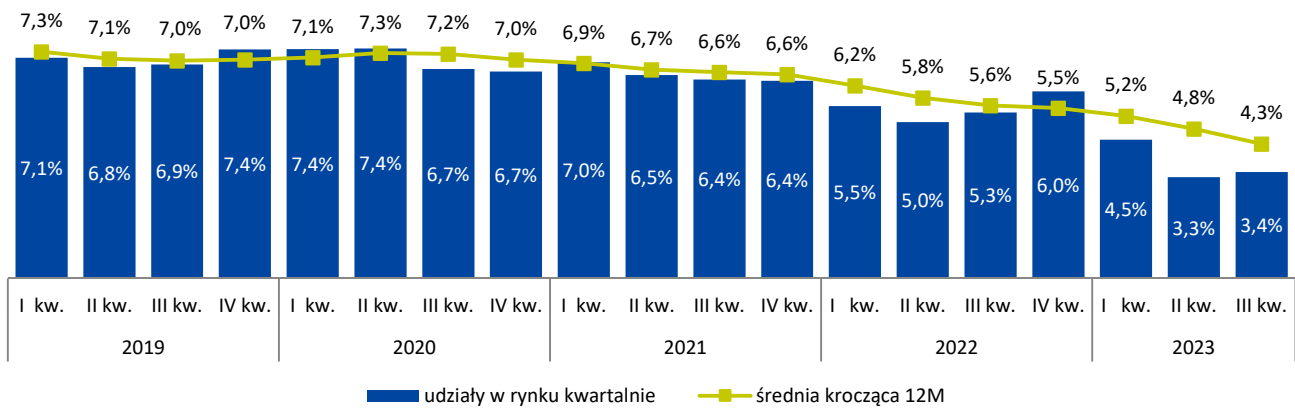
3,9%.<sup>42</sup> Z uwagi na silną konkurencję na rynku kolejowym Spółka zanotowała dalsze zmniejszenie udziału (spadek z blisko 5,5% udziału osiągniętego na koniec 2022 r.), lecz nadal utrzymała szóste miejsce na rynku czeskim.<sup>43</sup>

Rysunek 13 Kwartalne udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej w latach 2018-2023\*



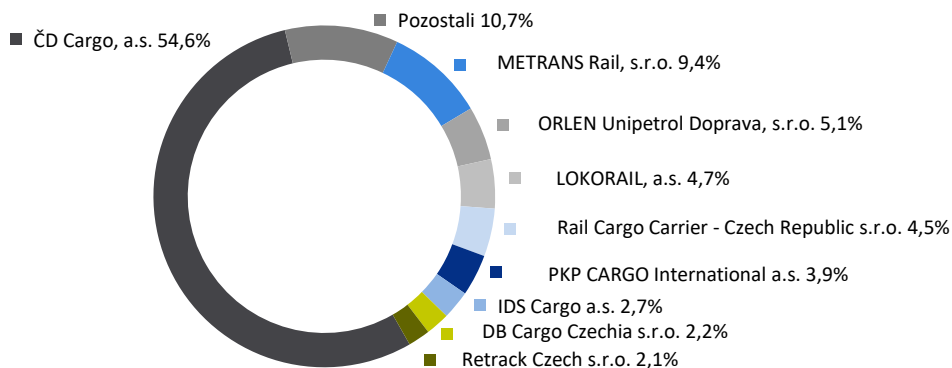
\* dane za IV kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2024 r.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International.

Rysunek 14 Kwartalne udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej w latach 2019-2023\*



\* dane za IV kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2024 r.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International.

Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie 2023 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej).

<sup>42</sup> SŽDC - Podíl dopravců na výkonech sítě Správy železnic

<sup>43</sup> SŽDC - Podíl dopravců na výkonech sítě Správy železnic

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto pomimo konsekwentnego spadku udziałów z kwartału na kwartał w 2023 r. (z pozycji 58,0% w I kwartale), a jej udział na koniec roku wyniósł 54,6% rdr (-3,8 p.p. rdr).<sup>44</sup> Znaczny wzrost udziałów rynkowych rdr odnotowali natomiast LOKORAIL a.s. (+1,8 p.p. rdr do 4,7%) oraz ORLEN Unipetrol Doprava (+1,2 p.p. rdr do poziomu 5,1%), tj. operator stanowiący część Grupy Orlen i koncentrujący swą działalność w segmencie przewozów paliw oraz produktów chemicznych. W zestawieniu (czwarty kwartał z rządu) pojawił się Retrack Czech s.r.o. (poprzednia nazwa: Carbo Rail CZ s.r.o.), który wypracował sobie w 2023 r. 2,1% udziału rynkowego. Spółkami, które także zauważalnie poprawiły swoją pozycję były Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,6 p.p. rdr do 4,5%) oraz DB Cargo Czechia s.r.o. (+0,3 p.p. rdr do 2,2%). PKP CARGO International zanotowało wyraźne zmniejszenie udziału w rynku (-1,5 p.p. rdr do 3,9%). Swoje udziały minimalnie zmniejszył także Metrans Rail (-0,1 p.p. rdr do 9,4%), równocześnie broniąc jednak pozycji wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. Minimalnie niższe niż w trakcie 2022 r. były też udziały rynkowe spółki IDS Cargo a.s., tj. niezależnego operatora logistycznego realizującego przewozy na terytorium Czech i Słowacji (-0,1 p.p. rdr do 2,7%). Spółka CER Slovakia a.s. (która za 2022 r. posiadała 1,2% udziału, obecnie w ogóle nie zakwalifikowała się do zestawienia, co oznacza znaczne zmniejszenie jej udziału).<sup>45</sup>

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim nie wyszczególnia PKP CARGO S.A. W trakcie 2023 r. zmniejszyły się rok do roku realizowane przez Spółkę przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy, nie były realizowane przewozy importowe rudy przez port w Gdańsku, zmniejszeniu uległy przewozy żużła z Czech do Polski. Na tę sytuację wpłynął zmniejszony popyt na wyroby metalowe i surowce do produkcji powodujący również spadek zapotrzebowania na surowce, tj. złom i rudę żelaza oraz obniżenie produkcji żużła. Zmniejszone zapotrzebowanie energetyki spowodowało spadek przewozów węgla kamiennego z Polski do Czech. Mniejsze były także przewozy topnika wapniowego do huty w Czechach, metali, klinkieru cementowego i artykułów chemicznych oraz drewna ze względu na wysoką cenę drewna w Polsce oraz spadek popytu na wyroby przemysłu papierniczego. Jednocześnie odnotowano zwiększenie przewozów intermodalnych i automoto w transzycie między Polską a Włochami oraz przewozów siodu z Polski na Słowację.<sup>46</sup>

### 3.2.5 Skonsolidowane dane nt. przewozów w roku 2023

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w roku 2023 i 2022 zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2023 i 2022 r. i IV kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	2023	2022	Zmiana 2023/2022		2023	2022	IV kw. 2023	IV kw. 2022	Zmiana IV kw. 2023/IV kw. 2022	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	9 376	11 690	-2 315	-19,8%	42%	43%	2 007	3 745	-1 739	-46,4%
z czego węgiel kamienny	7 778	10 132	-2 354	-23,2%	35%	38%	1 685	3 387	-1 702	-50,2%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	5 468	5 497	-29	-0,5%	25%	20%	1 361	1 261	100	7,9%
Metale i rudy <sup>3</sup>	1 425	1 984	-559	-28,2%	6%	7%	289	263	26	10,1%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	1 651	1 909	-258	-13,5%	7%	7%	418	383	35	9,3%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	484	887	-403	-45,5%	2%	3%	129	212	-83	-39,3%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	1 005	948	58	6,1%	5%	4%	282	279	3	1,0%
Przewozy intermodalne	2 380	3 577	-1 197	-33,5%	11%	13%	775	614	161	26,1%
Pozostałe <sup>7</sup>	493	516	-23	-4,4%	2%	2%	101	133	-32	-23,8%
<b>Razem</b>	<b>22 282</b>	<b>27 008</b>	<b>-4 726</b>	<b>-17,5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>5 361</b>	<b>6 890</b>	<b>-1 529</b>	<b>-22,2%</b>

Źródło: Opracowanie własne.

<sup>44</sup> SŽDC - Podíl dopravců na výkonech sítě Správy železnic

<sup>45</sup> SŽDC - Podíl dopravců na výkonech sítě Správy železnic

<sup>46</sup> Statystyka własna PKP CARGO S.A.



Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2023 i 2022 r. i IV kwartał 2023 r. i 2022

Wyszczególnienie	2023	2022	Zmiana 2023/2022		2023	2022	IV kw. 2023	IV kw. 2022	Zmiana IV kw. 2023/IV kw. 2022	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	41,5	51,5	-10,0	-19,4%	50%	51%	9,8	14,2	-4,3	-30,5%
z czego węgiel kamienny	36,3	46,2	-10,0	-21,6%	44%	46%	8,7	13,0	-4,3	-33,2%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	20,0	21,0	-1,1	-5,2%	24%	21%	4,9	4,7	0,1	2,9%
Metale i rudy <sup>3</sup>	4,6	6,5	-2,0	-30,2%	6%	6%	1,1	1,0	0,0	4,1%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	4,9	5,4	-0,5	-8,5%	6%	5%	1,3	1,2	0,1	12,0%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	1,9	2,8	-0,9	-31,8%	2%	3%	0,6	0,7	-0,1	-20,4%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	2,5	3,2	-0,7	-21,3%	3%	3%	0,6	0,8	-0,2	-27,0%
Przewozy intermodalne	5,9	8,4	-2,5	-29,4%	7%	8%	1,8	1,5	0,3	21,4%
Pozostałe <sup>7</sup>	1,5	1,8	-0,4	-19,5%	2%	2%	0,3	0,4	-0,1	-20,9%
<b>Razem</b>	<b>82,7</b>	<b>100,6</b>	<b>-17,9</b>	<b>-17,8%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>20,4</b>	<b>24,5</b>	<b>-4,1</b>	<b>-16,9%</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 12 miesięcy 2023 i 2022 r. i IV kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	2023	2022	Zmiana 2023/2022		IV kw. 2023	IV kw. 2022	Zmiana IV kw. 2023/IV kw. 2022	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	226	227	-1	-0,5%	204	264	-60	-22,9%
z czego węgiel kamienny	215	219	-5	-2,1%	195	261	-67	-25,5%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	274	261	13	4,9%	280	267	13	4,8%
Metale i rudy <sup>3</sup>	313	304	9	2,9%	268	253	15	5,8%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	335	354	-19	-5,5%	317	325	-8	-2,5%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	250	313	-63	-20,1%	232	304	-72	-23,7%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	405	301	104	34,7%	468	339	130	38,3%
Przewozy intermodalne	403	428	-25	-5,8%	428	412	16	3,9%
Pozostałe <sup>7</sup>	334	281	53	18,8%	309	320	-12	-3,6%
<b>Razem</b>	<b>269</b>	<b>268</b>	<b>1</b>	<b>0,4%</b>	<b>263</b>	<b>281</b>	<b>-18</b>	<b>-6,4%</b>

Źródło: Opracowanie własne.

<sup>1</sup> Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

<sup>2</sup> Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.

<sup>3</sup> Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

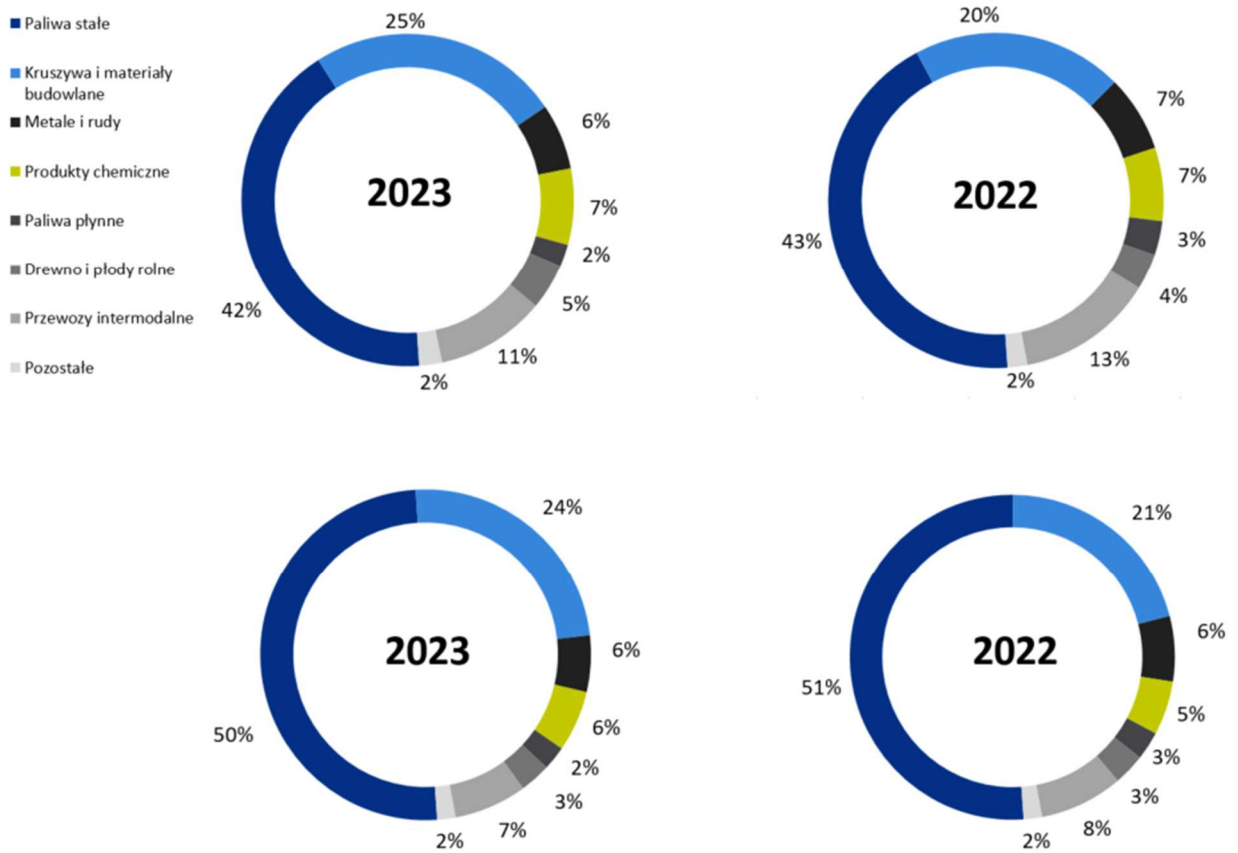
<sup>4</sup> Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

<sup>5</sup> Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

<sup>6</sup> Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

<sup>7</sup> Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

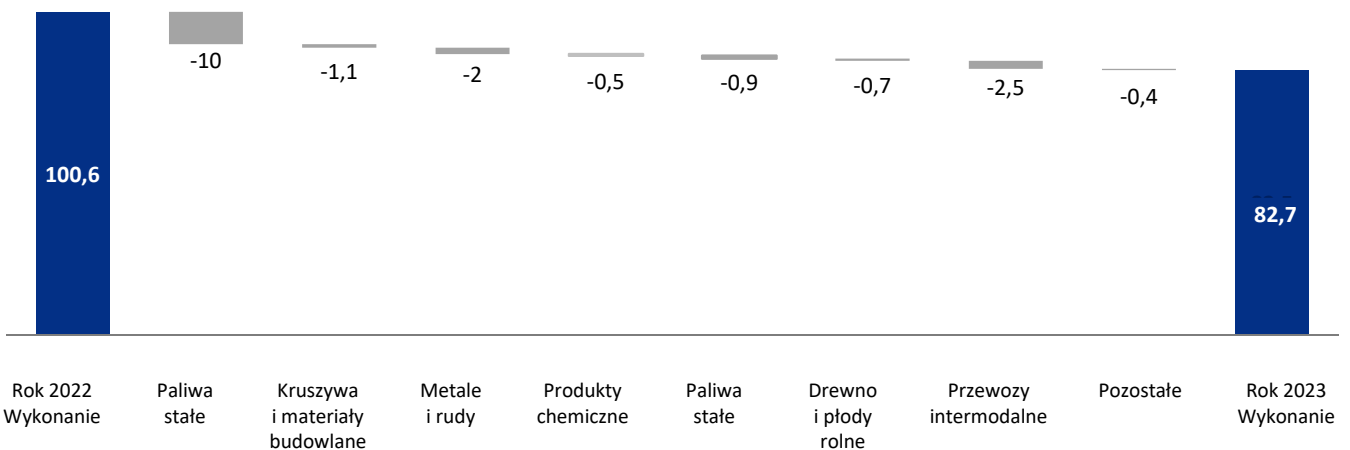
Rysunek 16 Struktura pracy przewozowej (G) oraz masy towarowej (D) Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2023 r. i porównywalnym 2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie 12 miesięcy 2023 r. Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 82,7 mln ton towarów.

Rysunek 17 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za rok 2023 r w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne

Kluczowe czynniki, które wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w ciągu 12 miesięcy 2023 r.:



paliwa  
stałe

- Zmniejszanie się od lutego 2023 r. zapotrzebowania energetyki, mniejszy był również odbiór węgla zamówionego przez samorządy. Nagromadzenie zapasów na składowiskach zmniejszyło import węgla przez porty morskie;
- zalanie ściany wydobywczej w LW Bogdanka S.A., remont linii dojazdowej do Połańca, remonty w elektrociepłowniach w Łodzi i Koziegłowach, prace remontowe (w czerwcu 2023 r.) na bocznicy EC Siekierki skutkujące przerwą w dostawach; zmniejszenie produkcji energii w Elektrowni Ostrołęka S.A., awaria urządzeń przeładunkowych na stacji Łaziska Średnie,
- w lipcu i sierpniu realizowano prace remontowe w elektrowniach i elektrociepłowniach, prace remontowe w Oddziałach Tauron Ciepło, które były dodatkowym czynnikiem zmniejszającym dostawy węgla w okresie letnim,
- późniejsze rozpoczęcie sezonu grzewczego ze względu na warunki atmosferyczne,
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o -5 km (-2,1%), w związku ze zmianą kierunków dostaw.



kruszywa  
i materiały  
budowlane

- Wzrost aktywności konkurencji na rynku przewozów kruszyw i uwolnienie zasobów taborowych przewoźników kolejowych w związku ze znacznym spadkiem przewozów węgla, co spowodowało większą aktywność konkurencji na rynku przewozów kruszyw;
- zaprzestanie przewozów kamienia wapiennego do huty w Czechach – zmniejszone zapotrzebowanie w związku ze spadkiem produkcji stali;
- zmniejszone przewozy kamienia wapiennego do elektrociepłowni niemieckich – przewozy realizowane były według bieżącego zapotrzebowaniem klienta uzależnionego od poziomu produkcji energii elektrycznej;
- spadek przewozów kwarcytu w eksporcie przez porty do Islandii - zmniejszone zapotrzebowanie odbiorcy;
- zmniejszone przewozy klinkieru cementowego w eksporcie do Czech;
- wzrost średniej odległości przewozu o 13 km (4,9%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw - PKP CARGO S.A. realizowało zwiększone przewozy kamienia pokruszonego z kopalni z Dolnego Śląska do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski;
- PKP CARGO INTERNATIONAL - zmniejszone przewozy dla jednego z głównych producentów w tym segmencie, który zawiesił w lutym 2023 r. produkcję cementu ze względu na jego wysoką cenę.



metale  
i rudy

- Zmniejszony popyt na wyroby metalowe i surowce do produkcji w Polsce i na świecie. Zmniejszona produkcja stali spowodowała również spadek zapotrzebowania na surowce, tj. żelazo i rudę żelaza oraz obniżenie produkcji żużla;
- czasowe wyłączenia i remonty wielkich pieców w hutach w Polsce i Czechach;
- braki węglarek czołowo-uchylonych w parku wagonowym PKP CARGO S.A. uniemożliwiający realizację przewozów rudy do huty w Trzyńcu;
- wzrost średniej odległości przewozu o 9 km (2,9%) – poziom zbliżony do analogicznego okresu roku ubiegłego.



paliwa  
płynne

- Spadek przewozów w wyniku realizacji przez innego przewoźnika coraz większej części przewozów krajowych i importu z Litwy,
- utrata przewozów dla jednego z większych kontrahentów,
- dywersyfikacja dostawców paliw przez Ukrainę - import z Węgier, Słowacji i Rumunii,
- spadek średniej odległości przewozu o 63 km (-20,1%) ze względu na zwiększony udział przewozów realizowanych na krótkie odległości przy granicy z Ukrainą.



drewno  
i płody rolne

- Spadek przewozów drewna ze względu na osłabienie kondycji firm z rynków papierniczego i wyrobów drewnianych i drewnopochodnych spowodowane wysoką ceną drewna w Polsce i osłabieniem popytu na produkty z drewna,
- silna konkurencja transportu samochodowego w transporcie drewna i wyrobów gotowych,
- ograniczona wydolność kolejowych polsko-ukraińskich przejść granicznych dla utrzymania dotychczasowego poziomu przewozów zbóż i pasz z Ukrainy ze względu na silną konkurencję przewozów kolejowych innych towarów i innych przewoźników,
- wzrost średniej odległości przewozu o 104 km (+34,7%) w wyniku zmiany struktury przewozów.


 produkty  
chemiczne

- Spadek produkcji nawozów przez wiodącego producenta ze względu na problemy ze zbytem w kraju (wysokie koszty produkcji, trudności ze zbytem zboża) i eksporcie (duża konkurencyjność ze względu na wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji oraz zniesienie ceł na nawozy importowane do UE),
- od III kwartału powolna poprawa sytuacji w zakresie produkcji i przewozów, w IV kwartale realizacja dodatkowych przewozów na Ukrainę,
- spadek średniej odległości przewozu o 19 km (-5,5%) – znaczny udział przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



intermodal

- Trudna sytuacja na rynku przewozów intermodalnych w świecie: zmniejszenie przewozów w ramach tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku” – spadek spowodowany trwającym konfliktem na Ukrainie i wzrostem cen transportu kolejowego przy spadku cen transportu morskiego przekładający się na większe zainteresowanie transportem morskim,
- remonty infrastruktury na korytarzu wschód-zachód, niedostateczna przepustowość przejść granicznych utrudniająca realizację przewozów z/na Ukrainę,
  - kongestia w portach, konkurencja transportu samochodowego,
  - spadek średniej odległości przewozu o 25 km (-5,8%), ze względu na zmianę struktury przewozów,
  - PKP CARGO INTERNATIONAL – brak realizacji przewozów dla dotychczasowego znaczącego klienta.



pozostałe

- Na zbliżonym poziomie w porównaniu do tego samego okresu 2022 r.,
- zwiększone przewozy samochodów.

### 3.3. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

#### Główni odbiorcy

PKP CARGO S.A. prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu, tj. w segmencie krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym, którym jest Polska, będącym krajem jej siedziby oraz inne destynacje, na których konsekwentnie wydłuża trasy. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2023 r. oraz 31 grudnia 2022 r. nie przekroczyła 15% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami.

Grupa PKP CARGO S.A. przewiozła w 2023 r. 72,6 mln ton towarów w porównaniu do 88,4 mln ton w 2022 r. Jako lider kolejowego transportu towarowego realizujemy przewozy we wszystkich segmentach rynku. Głównym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO S.A. są paliwa stałe, z udziałem 50% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A. zrealizowanych w 2023 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 158 klientów, a głównym towarem jest węgiel kamienny. Drugim segmentem działalności przewozowej PKP CARGO S.A. są kruszywa i materiały budowlane, z udziałem 24% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A. zrealizowanych w 2023 r. W tym segmencie przewozy realizowało 95 klientów. Przewozy intermodalne to kolejny segment działalności PKP CARGO S.A., z udziałem 7% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A. zrealizowanych w 2023 r. W tym segmencie przewozy realizowało 52 klientów. Kolejnym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO S.A. są artykuły chemiczne, z udziałem 6% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A. zrealizowanych w 2023 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 110 klientów. Podobny poziom udziałów, tj. 6%, we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A. zrealizowanych w 2023 r. osiągnęły przewozy rudy i metali. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 85 klientów. Kolejnym sektorem działalności przewozowej PKP CARGO S.A. są płody rolne oraz drewno i wyroby z drewna z udziałem 3% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A. zrealizowanych w 2023 r. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 85 klientów. Ostatnią wyodrębnioną grupą towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. w 2023 roku, z udziałem 2% we wszystkich przewozach PKP CARGO S.A., są paliwa płynne. W tym sektorze rynku przewozy realizowało 18 klientów. Jako Grupa realizujemy przewozy dla dużych Spółek.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2023 roku oraz 31 grudnia 2022 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](#).

## 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, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest 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 2019-2023.

Tabela 6 Zatrudnienie w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)\*

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2023-2022	Zmiana %
	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019		
<b>Grupa PKP CARGO</b>	<b>19 933</b>	<b>20 038</b>	<b>20 562</b>	<b>21 766</b>	<b>23 571</b>	<b>-105</b>	<b>-0,52</b>
w tym: PKP CARGO S.A.	14 062	14 267	14 728	15 771	17 140	-205	-1,44

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 7 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)\*

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2023-2022
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2023	2022	2021	2020	2019	
<b>Grupa PKP CARGO</b>	<b>19 854</b>	<b>20 196</b>	<b>21 210</b>	<b>22 279</b>	<b>23 657</b>	<b>-342</b>
w tym: PKP CARGO S.A.	14 071	14 464	15 351	16 185	17 293	-393

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 8 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)\*

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2023-2022
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2023	2022	2021	2020	2019	
<b>Grupa PKP CARGO</b>	<b>19 910</b>	<b>20 242</b>	<b>21 254</b>	<b>22 818</b>	<b>23 710</b>	<b>-332</b>
w tym: PKP CARGO S.A.	14 095	14 478	15 360	16 616	17 309	-383

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 9 Struktura zatrudnienia w latach 2019-2023 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)\*

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:					Zmiana 2023-2022	Zmiana %
	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019		
<b>Stanowiska nierobotnicze - Grupa</b>	<b>4 825</b>	<b>4 767</b>	<b>4 808</b>	<b>5 079</b>	<b>5 439</b>	<b>58</b>	<b>1,22</b>
w tym: PKP CARGO S.A.	3 405	3 342	3 389	3 644	3 936	63	1,89
<b>Stanowiska robotnicze - Grupa</b>	<b>15 108</b>	<b>15 271</b>	<b>15 754</b>	<b>16 687</b>	<b>18 132</b>	<b>-163</b>	<b>-1,06</b>
w tym: PKP CARGO S.A.	10 657	10 925	11 339	12 127	13 204	-268	-2,45
<b>Razem</b>	<b>19 933</b>	<b>20 038</b>	<b>20 562</b>	<b>21 766</b>	<b>23 571</b>	<b>-105</b>	<b>-0,52</b>
w tym: PKP CARGO S.A.	14 062	14 267	14 728	15 771	17 140	-205	-1,44



Źródło: Opracowanie własne.

\*Pracownicy czynni nie obejmują pracowników przebywających na urloпах bezpłatnych, urloпах wychowawczych, świadczeniach rehabilitacyjnych.

Porównując okres roku 2023 do roku 2022, można zaobserwować umiarkowany spadek zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 105 osoby (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 205 osób). Struktura zatrudnienia w Grupie dostosowana była do zmieniającego się otoczenia rynkowego. Zachowanie pełnej sprawności operacyjnej wymaga m.in. zapewnienia ciągłości zatrudnienia, pomimo naturalnej rotacji pracowników (spowodowanej np. zakończeniem zatrudnienia pracowników nabywających prawo do emerytury). Aby zapewnić w/w i świadczyć usługi logistyczne na najwyższym poziomie, Spółka realizuje ten proces, koncentrując się w swoich działaniach na odnawianiu stanowisk robotniczych (zwłaszcza tych wymagających specjalistycznych kwalifikacji branży kolejowej) i efektywnym ich pozyskiwaniu na wymagającym rynku pracy oraz na realizacji programów szkoleniowych kształcących przyszłą kadrę kolejową. Zatrudnianie pracowników, jest konieczne, aby zapewnić zastępowalność pokoleń i zachować ciągłość pracy na konkretnych stanowiskach. Spółka monitoruje i dostosowuje poziom zatrudnienia do bieżących potrzeb organizacyjnych i biznesowych, koncentrując się zarówno na rozwoju w oparciu o zasoby wewnętrzne, jak również na rekrutacjach zewnętrznych.

## 3.5. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

### 3.5.1 Nakłady inwestycyjne

#### PKP CARGO S.A.

Spółka w 2023 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 1 581,5 mln zł, tj. więcej o 138,9% w stosunku do analogicznego okresu 2022 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 2023 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 2023 roku wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup lokomotyw (w tym 5 szt. lokomotyw wielosystemowych do przewozów intermodalnych oraz 5 sześciosiowych lokomotyw elektrycznych) - łącznie 1 219,2 mln zł (tj. 77,1% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym i teleinformatycznym oraz aktywami niematerialnymi (oprogramowanie, zakup licencji oraz modyfikacje posiadanych i użytkowanych przez Spółkę systemów informatycznych) na poziomie 17,8 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 1,7 mln zł tj. budowę i modernizację budynków m.in. w zakresie zmiany sposobu ogrzewania budynków, a także na zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 3,8 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła nakłady dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 339,0 mln zł obejmujących m.in. zakupy 16 szt. sześciosiowych lokomotyw elektrycznych (270,4 mln zł) oraz umowy długoterminowego najmu nieruchomości (60,9 mln zł).

Tabela 10 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2019 - 2023 (mln zł)

Wyszczególnienie	2023	2022	2021	2020	2019	Zmiana 2023-2022	Zmiana 2023/2022 w %
Budownictwo inwestycyjne	1,7	5,6	27,7	9,9	7,0	-3,9	-69,6%
Zakup lokomotyw	191,4	0,0	0,4	33,0	65,3	191,4	-
Modernizacja lokomotyw	0,0	0,3	91,2	123,4	252,0	-0,3	-100,0%
Zakup wagonów	1,1	111,8	184,7	162,8	69,9	-110,7	-99,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	2,7	0,3	4,3	1,5	8,5	2,4	800,0%
Teleinformatyzacja	17,8	3,2	11,0	7,4	11,4	14,6	456,3%
Pozostałe	1,1	0,1	0,0	0,2	1,2	1,0	-
Komponenty w remontach, w tym:	1 026,7	494,9	447,7	249,7	617,1	531,8	107,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	215,9	92,3	111,5	61,5	162,2	123,6	133,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	810,8	402,6	336,3	188,2	454,9	408,2	101,3%
Prawa do użytkowania aktywów	339,0	45,9	29,5	20,8	185,4	293,1	638,6%
<b>Razem</b>	<b>1 581,5</b>	<b>662,1</b>	<b>796,4</b>	<b>608,7</b>	<b>1 217,8</b>	<b>919,4</b>	<b>138,9%</b>

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

Źródło: Opracowanie własne.

W 2023 roku Spółka otrzymała dotację z UE w wysokości 97,0 mln zł, z czego 96,3 mln zł dotyczyło zadań inwestycyjnych zrealizowanych w 2023 r. tj. zakup 5 szt. lokomotyw wielosystemowych do przewozów intermodalnych w wysokości 45,0 mln zł oraz na montaż nowych zestawów kołowych monoblokowych oraz wstawek kompozytowych typu LL w wagonach w wysokości 51,3 mln zł. Dotacja w wysokości 0,7 mln zł dotyczy zadania inwestycyjnego dotyczącego ww. wagonów, którego realizacja zostanie zakończona w 2024 r.

### Grupa PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w 2023 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 1 721,4 mln zł, tj. więcej o 121,8% w stosunku do analogicznego okresu 2022 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 2023 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 2023 roku wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz wielkości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), na zakup lokomotyw - łącznie 1 174,8 mln zł (tj. 68,2% 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 25,5 mln zł, na budownictwo inwestycyjne w wysokości 92,9 mln zł głównie na modernizację terminali kontenerowych, modernizację i budowę placów składowych, remonty infrastruktury torowej oraz modernizację budynków i budowli, w tym budynków zaplecza warsztatowego, a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 31,6 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 3,1 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 393,5 mln zł, w tym głównie na zakup lokomotyw w wysokości 272,1 mln zł, najem nieruchomości na poziomie 92,2 mln zł, oraz w pozostałych obszarach 29,3 mln zł, głównie na najem samochodów oraz zakup wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza technicznego, sprzętu teleinformatycznego w formie leasingu.

Tabela 11 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2019 - 2023 (mln zł)

Obszar inwestowania	2023	2022	2021	2020	2019	Zmiana 2023-2022	Zmiana 2023/2022 w %
Budownictwo inwestycyjne	92,9	44,4	70,5	50,8	39,5	48,5	109,2%
Zakup lokomotyw	191,5	0,3	0,4	33,0	65,3	191,2	-
Modernizacja lokomotyw	0,0	12,5	99,4	132,0	258,5	-12,5	-100,0%
Zakup wagonów	1,1	111,8	184,7	162,9	69,9	-110,7	-99,0%
Modernizacja wagonów	0,0	0,0	0,0	5,6	2,0	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	31,6	20,1	32,2	12,0	26,6	11,5	57,7%
Teleinformatyzacja	25,5	5,1	12,8	10,8	14,1	20,4	400,0%
Pozostałe	3,1	3,0	1,5	2,5	4,8	0,1	3,3%
Komponenty w remontach, w tym:	982,2	511,7	441,3	276,5	632,0	470,5	91,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	<i>212,1</i>	<i>113,1</i>	<i>115,9</i>	<i>73,7</i>	<i>167,1</i>	<i>99,0</i>	<i>87,5%</i>
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	<i>770,1</i>	<i>398,6</i>	<i>325,4</i>	<i>202,8</i>	<i>464,9</i>	<i>371,5</i>	<i>93,2%</i>
Prawa do użytkowania aktywów	393,5	67,3	65,5	68,4	237,6	326,2	484,7%
<b>Razem</b>	<b>1 721,4</b>	<b>776,2</b>	<b>908,3</b>	<b>754,5</b>	<b>1 350,3</b>	<b>945,2</b>	<b>121,8%</b>

\* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego taboru kolejowego oraz urządzeń technicznych za 2023 rok w wysokości 260,4 mln zł oraz 16,7 mln zł za 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

W 2023 roku spółki Grupy PKP CARGO realizowały głównie zadania inwestycyjne o charakterze odtworzeniowym, które stanowiły ok. 80% wszystkich inwestycji przeprowadzonych przez Grupę w 2023 roku. Największy udział w ww. zadaniach stanowiły nakłady poniesione na naprawy i przeglądy okresowe taboru. W ramach tych inwestycji zostały również zrealizowane zakupy maszyn i urządzeń z przeznaczeniem m.in. do realizacji zadań w warsztatach naprawczych taboru oraz na terminalach (np. urządzenia przeładunkowe typu kalmar, ładowarki, ciągniki).

Realizacja ww. zadań o charakterze odtworzeniowym pozwoli Grupie PKP CARGO w latach kolejnych na prowadzenie statutowej działalności.

W 2023 roku były również realizowane zadania mające na celu rozwój Grupy oraz podniesienie pozycji konkurencyjnej na rynku przewozowym i logistycznym. Do tych zadań należały m.in.: zakup lokomotyw wielosystemowych do przewozów intermodalnych oraz zakup sześćoosiowych lokomotyw elektrycznych dwusystemowych mogących przewozić ciężkie pociągi na terenie Polski, Czech i Słowacji. Natomiast w ramach poprawy pozycji konkurencyjnej na rynku logistycznym Grupa zrealizowała duży projekt dotyczący budowy terminala multimodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznice. Centrum Logistyczne PKP CARGO w Zduńskiej Woli – Karsznice zostało oddane do użytkowania w 2023 roku. Jest to nowoczesny terminal, zlokalizowany w centrum Polski (na przecięciu najważniejszych szlaków handlowych).

### 3.5.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Spółki z Grupy PKP CARGO zamierzają finansować nakłady inwestycyjne częściowo ze środków własnych jak również poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania, tj. m.in. kredyt inwestycyjny, leasing, środki pomocowe lub inne źródła.

## 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 12 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN <sup>47</sup>					w mln EUR				
	2023	2022	2021	2020	2019	2023	2022	2021	2020	2019
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,5284</b>	<b>4,6883</b>	<b>4,5775</b>	<b>4,4742</b>	<b>4,3018</b>
Przychody z działalności operacyjnej	4 257,9	4 044,8	3 127,0	3 062,0	3 601,4	940,3	862,7	683,1	684,4	837,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	192,2	242,2	-235,7	-214,6	40,2	42,4	51,7	-51,5	-48,0	9,3
Zysk / strata przed opodatkowaniem	57,2	126,9	-268,4	-221,5	19,2	12,6	27,1	-58,6	-49,5	4,5
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	45,2	102,7	-223,3	-173,9	-8,3	10,0	21,9	-48,8	-38,9	-1,9
Całkowite dochody	14,5	110,6	-146,1	-251,6	-37,4	3,2	23,6	-31,9	-56,2	-8,7
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)	1,01	2,29	-4,99	-3,88	-0,19	0,22	0,49	-1,09	-0,87	-0,04
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	1,01	2,29	-4,99	-3,88	-0,19	0,22	0,49	-1,09	-0,87	-0,04
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 047,6	815,5	500,5	417,1	649,4	231,4	174,0	109,4	93,3	151,0
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-866,1	-698,9	-558,9	-559,1	-693,4	-191,3	-149,1	-122,1	-125,0	-161,2
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-116,5	-202,4	18,9	-57,5	201,6	-25,7	-43,2	4,1	-12,9	46,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	65,0	-85,8	-39,5	-199,5	157,6	14,4	-18,3	-8,6	-44,6	36,6
	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,3480</b>	<b>4,6899</b>	<b>4,5994</b>	<b>4,6148</b>	<b>4,2585</b>
Aktywa trwałe	6 768,9	5 948,0	6 031,2	5 948,9	6 030,5	1 556,8	1 268,3	1 311,3	1 289,1	1 416,1
Aktywa obrotowe	800,0	800,0	681,3	705,4	989,8	184,0	170,6	148,1	152,9	232,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,1	14,9	12,7	-	-	-	3,2	2,7	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	515,0	477,5	486,9	485,2	525,8
Kapitał własny	2 937,8	2 923,3	2 812,7	2 958,8	3 210,4	675,7	623,3	611,5	641,2	753,9
Zobowiązania długoterminowe	2 417,5	1 985,9	2 442,9	2 646,7	2 659,0	556,0	423,4	531,1	573,5	624,4
Zobowiązania krótkoterminowe	2 213,6	1 838,9	1 471,8	1 061,5	1 150,9	509,1	392,2	320,0	230,0	270,2

Źródło: Opracowanie własne.

<sup>47</sup> W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2023 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

**Tabela 13 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO**

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2023	2022	2021	2020	2019	2023	2022	2021	2020	2019
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,5284</b>	<b>4,6883</b>	<b>4,5775</b>	<b>4,4742</b>	<b>4,3018</b>
Przychody z działalności operacyjnej	5 552,0	5 448,8	4 326,5	4 235,9	4 865,5	1 226,0	1 162,2	945,2	946,7	1 131,0
Zysk / strata na działalności operacyjnej	291,4	333,3	-208,8	-186,4	143,4	64,3	71,1	-45,6	-41,7	33,3
Zysk / strata przed opodatkowaniem	119,0	191,8	-264,4	-266,9	73,5	26,3	40,9	-57,8	-59,7	17,1
Zysk / strata netto	82,1	148,0	-225,3	-224,3	36,0	18,1	31,6	-49,2	-50,1	8,4
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-30,4	192,3	-103,2	-279,5	4,2	-6,7	41,0	-22,5	-62,5	1,0
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)	1,83	3,31	-5,03	-5,01	0,80	0,40	0,71	-1,10	-1,12	0,19
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	1,83	3,31	-5,03	-5,01	0,80	0,40	0,71	-1,10	-1,12	0,19
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 211,0	1 018,4	699,8	553,1	806,5	267,4	217,2	152,9	123,6	187,5
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-987,1	-772,9	-645,6	-655,1	-814,8	-217,9	-164,9	-141,0	-146,4	-189,4
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-133,4	-319,5	-106,4	-145,9	111,4	-29,5	-68,1	-23,3	-32,6	25,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	90,5	-74,0	-52,2	-247,9	103,1	20,0	-15,8	-11,4	-55,4	24,0
	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>						<b>4,3480</b>	<b>4,6899</b>	<b>4,5994</b>	<b>4,6148</b>	<b>4,2585</b>
Aktywa trwałe	7 030,6	6 354,1	6 458,7	6 397,4	6 503,8	1 617,0	1 354,8	1 404,3	1 386,3	1 527,3
Aktywa obrotowe	1 289,4	1 305,8	1 139,0	1 149,3	1 487,5	296,5	278,4	247,6	249,1	349,3
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,3	15,7	12,7	-	-	0,1	3,4	2,7	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	515,0	477,5	486,9	485,2	525,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 202,5	3 232,9	3 040,6	3 143,8	3 423,3	736,6	689,3	661,1	681,2	803,9
Zobowiązania długoterminowe	2 784,2	2 344,6	2 833,8	3 029,5	3 115,9	640,3	499,9	616,1	656,5	731,7
Zobowiązania krótkoterminowe	2 333,3	2 082,7	1 739,0	1 386,1	1 452,1	536,6	444,1	378,1	300,4	341,0

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 2023 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2023 – 4,3480 PLN/EUR, 31.12.2022 – 4,6899 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2023 - 4,5284 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2022 - 4,6883 PLN/EUR

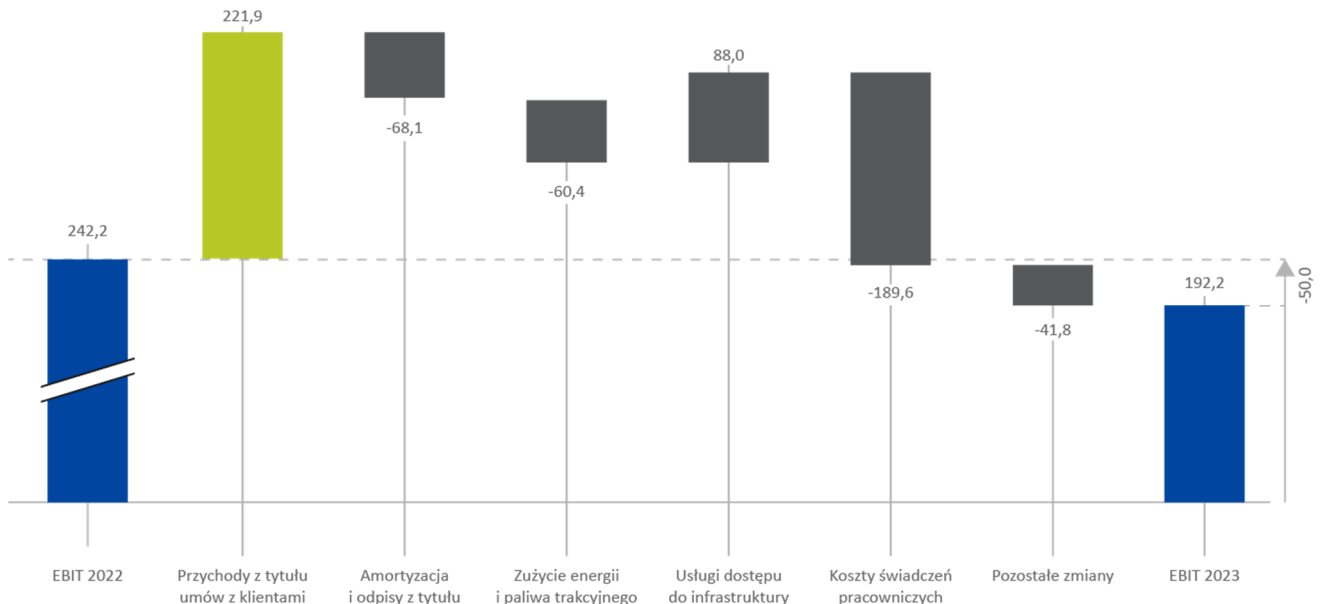


## 4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.

### 4.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W okresie 12 miesięcy 2023 r. wynik EBIT wyniósł 192,2 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 50,0 mln zł.

Rysunek 18 Wynik EBIT Spółki w okresie 12 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych czynników mających wpływ na zmianę wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2022 r. zostały przedstawione poniżej:

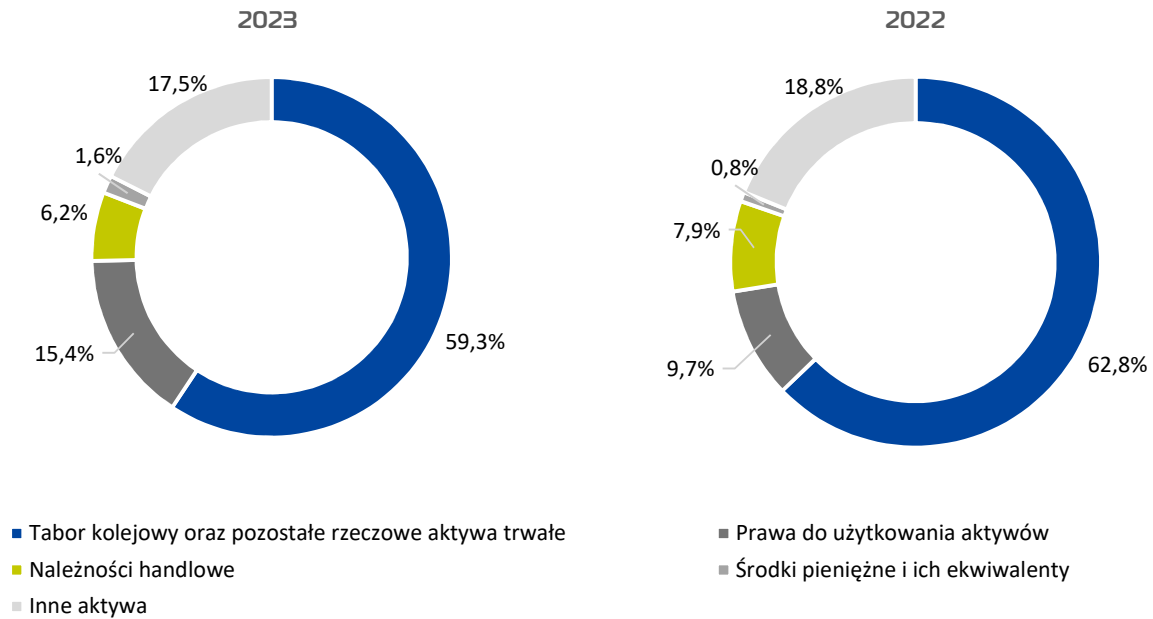
- wzrost przychodów rdr z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycyjnych) wynikał głównie z istotnie wyższych stawek przewozowych oferowanych klientom za usługi kolejowe, przy jednoczesnym spadku masy;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie w związku z intensyfikacją działań inwestycyjnych w 2023 roku w celu zaspokojenia potrzeb logistyki przewozowej oraz na potrzeby budowania przyszłej wartości ekonomicznej spółki;
- wzrost kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego wynikał głównie ze wzrostu cen energii kontraktowanej na TGE, przy jednoczesnym spadku kosztów paliwa trakcyjnego wynikającego ze spadku pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- odnotowano wzrost kosztów świadczeń pracowniczych jako rezultat głównie porozumień dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 roku i stycznia 2023 roku oraz jednorazowej nagrody dla pracowników w lipcu 2023 roku, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale 3.4 *Informacje dotyczące zatrudnienia*;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany, m.in. wzrost wydatków z tytułu usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego, wzrost kosztów odsetek od zobowiązań handlowych, wzrost kosztów zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, przy jednoczesnym spadku wydatków z tytułu czynszu i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru, usług transportowych (związanych ze spadkiem pracy przewozowej), spadku kosztów wartości sprzedanych materiałów, oraz spadku zysku ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych.

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

#### AKTYWA

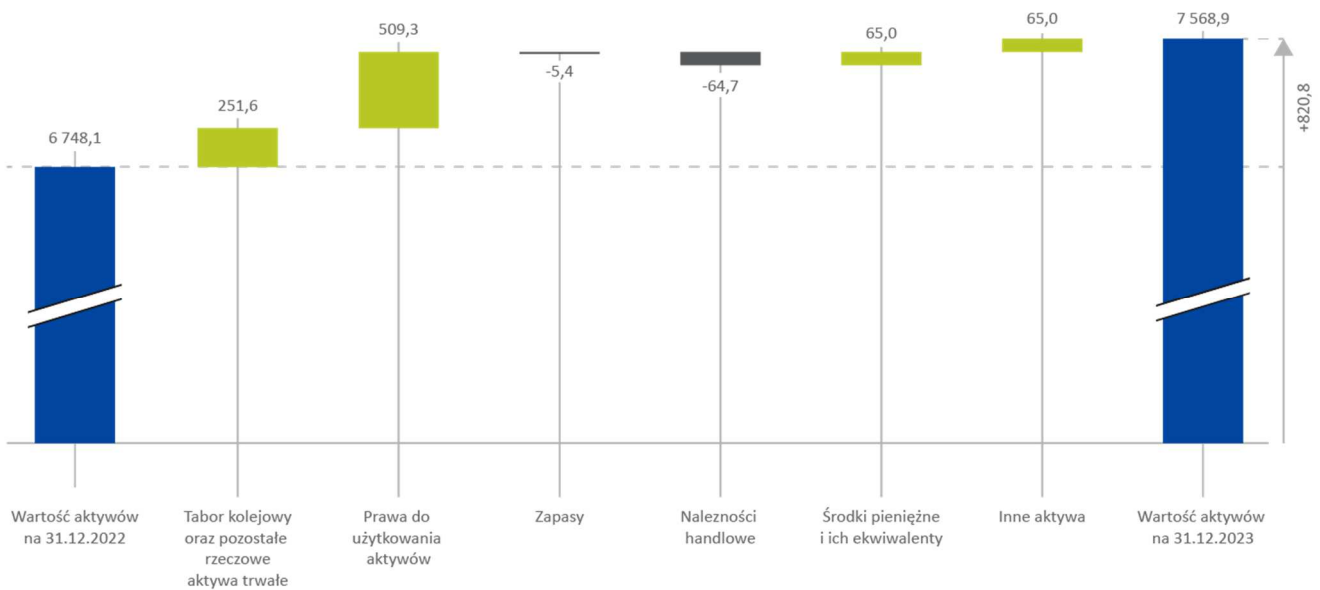
Największy udział w całości aktywów Spółki na dzień 31 grudnia 2023 r. miały tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 59,3% sumy aktywów w stosunku do 62,8% na dzień 31 grudnia 2022 r. Spośród aktywów obrotowych, największy udział na dzień 31 grudnia 2023 r. posiadały należności handlowe, których wartość stanowiła w tym okresie 6,2% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 19 Struktura aktywów Spółki – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 20 Zmiana wartości aktywów Spółki w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Przyczyny najważniejszych zdarzeń wpływających na zmianę wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych odzwierciedlał głównie efekt działań inwestycyjnych;
- wzrost praw do użytkowania aktywów na skutek podpisania nowych umów leasingu oraz leasingu zwrotnego dotyczącego głównie taboru kolejowego;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem sprzedaży w ostatnich dwóch miesiącach 2023 roku;
- wzrost wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów jako wypadkowa środków pieniężnych netto z działalności operacyjnej w wysokości 1 047,6 mln zł, wpływów z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 316,8 mln zł, wpływów z tytułu otrzymanych dotacji w wysokości 97,0 mln zł oraz wpływów z tytułu zaciągniętych kredytów oraz pożyczek o wartości 342,7 mln zł, przy jednoczesnych wydatkach z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 1 176,3 mln zł, wydatkach z tytułu spłaty kredytów i pożyczek oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 596,1 mln zł oraz wpływach z tytułu cash pool w wysokości 41,6 mln zł;

- zwiększenie wartości innych aktywów m.in. z uwagi na wzrost inwestycji w jednostkach powiązanych oraz wzrost aktywów finansowych (udzielona pożyczka spółce zależnej Grupy PKP CARGO).

Tabela 14 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2019 – 2023 (w dniach)

Wyszczególnienie	2023	2022	2021	2020	2019	Zmiana 2023-2022	Tempo zmian 2023/2022
Wskaźnik rotacji zapasów*	67,1	110,2	131,3	184,7	94,6	-43,1	-64,2%

\*wskaźniki rotacji zapasów w dniach wyliczone zostały dla: 360 dni i zużycia materiałów ogółem w roku sprawozdawczym

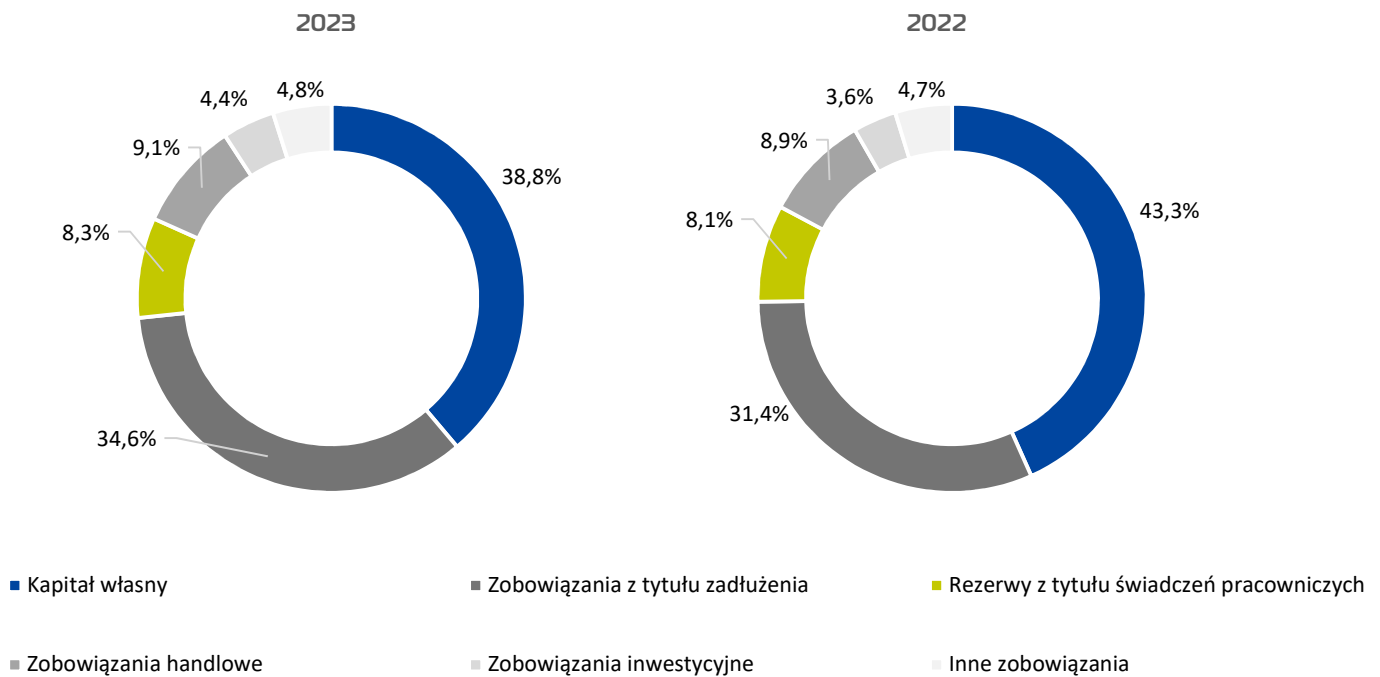
Źródło: Opracowanie własne.

Na koniec grudnia 2023 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 67,1 dni i względem 2022 r. spadł o 43,1 dni (-64,2% rdr). Do zauważalnego obniżenia wskaźnika przyczynił się głównie wzrost zużycia materiałów ogółem, przy jednoczesnym spadku zapasu materiałów. 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 PKP CARGO S.A.](#)

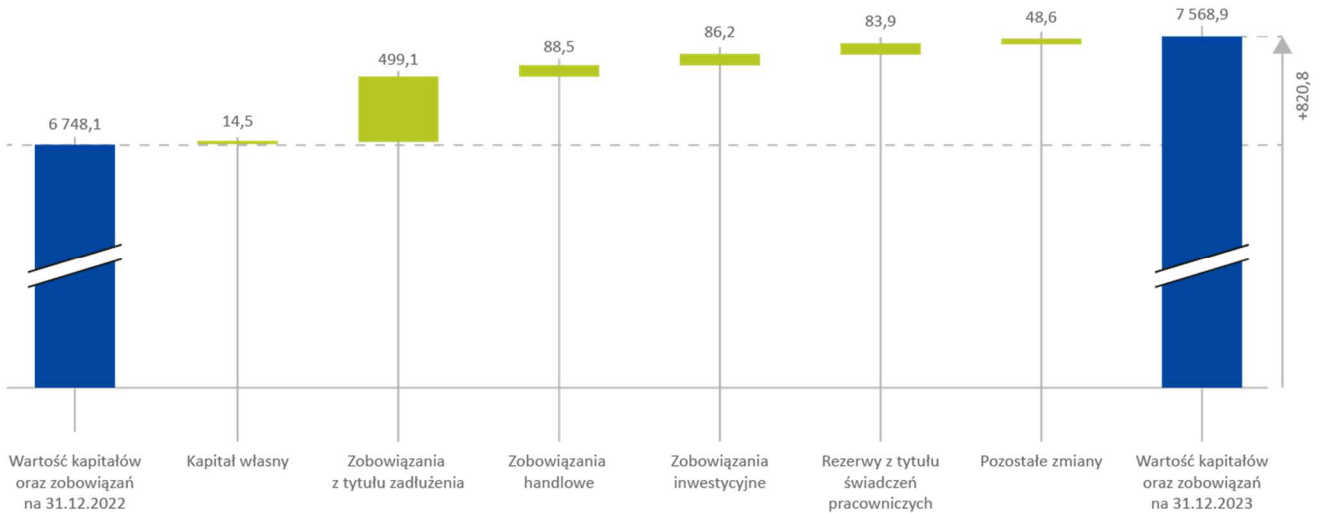
### KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

Największy udział w pasywach Spółki miał kapitał własny, który na dzień 31 grudnia 2023 r. odpowiadał za 38,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 43,3% na dzień 31 grudnia 2022 r. Jednocześnie na dzień 31 grudnia 2023 r. zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 31,4% na 31 grudnia 2022 r.

Rysunek 21 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Spółki – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Rysunek 22 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Spółki w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

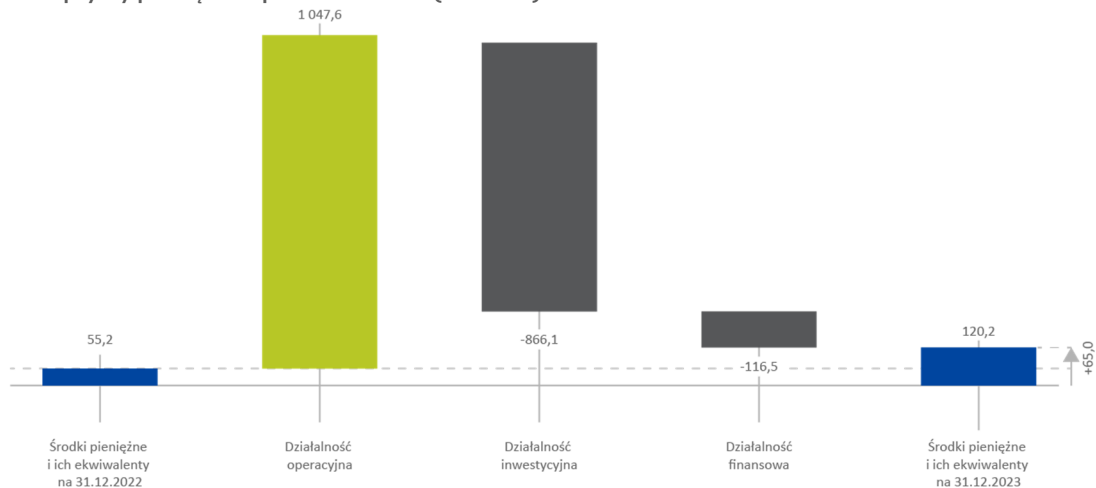
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31 grudnia 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitału własnego głównie z uwagi na osiągnięty przez Spółkę za 2023 r. dodatni wynik finansowy netto, przy jednoczesnym spadku wartości pozostałych składników kapitału własnego (dokonana aktualizacja wycen rezerw aktuarialnych na świadczenia pracownicze oraz wycen instrumentów zabezpieczających);
- wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia, wynikający głównie z prowadzonej polityki inwestycyjnej zakładającej zakup nowoczesnego taboru kolejowego oraz naprawę dotychczasowego taboru;
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku powstania przeterminowanych zobowiązań oraz wzrostu zobowiązań z tytułu odsetek;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych, wynikający głównie ze zwiększenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego oraz powstania przeterminowanych zobowiązań inwestycyjnych ;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie z tytułu zmiany stopy dyskonta z 6,8% na dzień 31 grudnia 2022 r. do 5,3% (zmiana dokonana na dzień 31 grudnia 2023 r.) oraz zmiany założeń w zakresie wzrostu wynagrodzeń i podstawy kalkulacji odpisu na ZFŚS;
- wzrost podgrupy pozostałych zmian jest przede wszystkim rezultatem zwiększenia zobowiązań finansowych z tytułu cash pool.

#### 4.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2023 r. względem stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wzrosła o 65,0 mln zł do poziomu 120,2 mln zł.

Rysunek 23 Przepływy pieniężne Spółki w 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej były głównie wypadkową wykazanego zysku brutto na poziomie 57,2 mln zł oraz amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości na poziomie 676,4 mln zł oraz zmian w kapitale obrotowym 307,1 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były głównie rezultatem poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 1 176,3 mln zł, udzielonej pożyczki spółce z Grupy PKP CARGO na poziomie 20,0 mln zł oraz wydatków na podwyższenie kapitałów jednostek zależnych w wysokości 31,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach w wyniku zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 316,8 mln zł oraz wpływach z tytułu otrzymanych ze spółek zależnych dywidend na poziomie 38,4 mln zł;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłat kredytów, leasingów wraz z odsetkami w wysokości 596,1 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągnięcia kredytów w wysokości 342,7 mln zł, otrzymanych dotacjach w wysokości 97,0 mln zł oraz wpływach pieniężnych z tytułu cash pool na poziomie 41,6 mln zł.

#### 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 2019 – 2023. 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 osiągniętych przez Spółkę wyników finansowych na przestrzeni lat 2019 – 2023.

Zaprezentowane przez Spółkę wybrane wskaźniki stanowią standardowe miary i wskaźniki powszechnie stosowane w analizie finansowej. 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 osiągniętych 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.

Tabela 15 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2019 – 2023

Wyszczególnienie	2023	2022	2021	2020	2019	Zmiana	Tempo zmian
						2023 - 2022	2023 - 2022
Marża EBITDA <sup>1</sup>	20,4%	21,0%	11,0%	13,1%	17,3%	-0,6 p.p.	-3,0%
Marża wyniku netto <sup>2</sup> (ROS)	1,1%	2,5%	-7,1%	-5,7%	-0,2%	-1,4 p.p.	-
ROA <sup>3</sup>	0,6%	1,5%	-3,3%	-2,6%	-0,1%	-0,9 p.p.	-
ROE <sup>4</sup>	1,5%	3,5%	-7,9%	-5,9%	-0,3%	-2,0 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	216,1	224,9	223,0	230,2	234,3	-8,8	-3,9%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 562,0	1 571,0	1 501,0	1 462,0	1 469,0	-9,0	-0,6%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	13,3	14,6	15,1	14,7	15,0	-1,3	-8,9%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	1 464,5	1 697,3	1 481,9	1 308,9	1 459,2	232,8	-13,7%

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 pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).



8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w PKP CARGO S.A. w danym okresie.

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2023 r. względem 2022 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2023 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE uległy pogorszeniu względem analogicznego okresu 2022 r., głównie z uwagi na spadek rentowności prowadzonej działalności operacyjnej w 2023 r. Spółka podejmuje szereg działań inwestycyjnych (m.in. zakup nowoczesnego taboru oraz informatyzacja procesu przewozowego) oraz operacyjnych w celu polepszania kluczowych wskaźników efektywności działalności. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA Grupy PKP CARGO są przedstawione w rozdziale [4.4. 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 spadku pracy przewozowej o 16,1% rdr, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 2,7% rdr.

#### 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 16 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2019 – 2023

	w mln PLN				
	2023	2022	2021	2020	2019
Przychody z tytułu umów z klientami	4 225,5	4 003,6	3 085,3	2 936,6	3 572,0
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-746,9	-686,5	-500,1	-446,9	-527,8
Usługi dostępu do infrastruktury	-462,6	-550,6	-521,0	-516,2	-576,9
Pozostałe usługi	-373,5	-408,1	-357,9	-289,5	-322,0
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 475,9	-1 286,3	-1 209,6	-1 239,6	-1 339,0
Pozostałe koszty	-234,9	-214,9	-171,3	-147,7	-182,9
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-63,1	-6,7	19,7	103,8	0,6
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>868,6</b>	<b>850,5</b>	<b>345,1</b>	<b>400,5</b>	<b>624,0</b>
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-676,4	-608,3	-580,8	-615,1	-583,8
<b>Zysk / strata na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>192,2</b>	<b>242,2</b>	<b>-235,7</b>	<b>-214,6</b>	<b>40,2</b>
Przychody i koszty finansowe	-135,0	-115,3	-32,7	-6,9	-21,0
<b>Zysk / strata przed opodatkowaniem</b>	<b>57,2</b>	<b>126,9</b>	<b>-268,4</b>	<b>-221,5</b>	<b>19,2</b>
Podatek dochodowy	-12,0	-24,2	45,1	47,6	-27,5
<b>ZYSK / STRATA NETTO</b>	<b>45,2</b>	<b>102,7</b>	<b>-223,3</b>	<b>-173,9</b>	<b>-8,3</b>
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>					
Wycena instrumentów zabezpieczających	44,0	-6,8	9,0	-49,8	9,4
Podatek dochodowy	-8,4	1,3	-1,7	9,6	-1,8
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>35,6</b>	<b>-5,5</b>	<b>7,3</b>	<b>-40,2</b>	<b>7,6</b>
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-86,6	16,5	86,3	-45,4	-46,2
Podatek dochodowy	16,5	-3,1	-16,4	8,6	8,8
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	3,8	0,0	0,0	-0,7	0,7
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>-66,3</b>	<b>13,4</b>	<b>69,9</b>	<b>-37,5</b>	<b>-36,7</b>
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>-30,7</b>	<b>7,9</b>	<b>77,2</b>	<b>-77,7</b>	<b>-29,1</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>14,5</b>	<b>110,6</b>	<b>-146,1</b>	<b>-251,6</b>	<b>-37,4</b>
<b>Zysk / strata na akcję (w PLN na jedną akcję)</b>					
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	1,01	2,29	-4,99	-3,88	-0,19
Zysk / strata na akcję rozwodniony	1,01	2,29	-4,99	-3,88	-0,19

Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 17 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2019 - 2023**

	w mln PLN				
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
<b>AKTYWA</b>					
Tabor kolejowy	4 078,1	3 778,1	3 827,5	3 809,2	3 892,3
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	411,1	459,5	481,7	474,7	492,9
Prawo do użytkowania aktywów	1 162,4	653,1	666,9	641,5	704,0
Inwestycje w jednostkach powiązanych	897,1	858,0	840,0	840,0	807,0
Należności leasingowe	29,6	22,1	23,4	24,4	19,7
Aktywa finansowe	23,4	4,9	4,9	4,9	7,4
Pozostałe aktywa	31,6	36,6	28,1	22,6	39,9
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,6	135,7	158,7	131,6	67,3
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>6 768,9</b>	<b>5 948,0</b>	<b>6 031,2</b>	<b>5 948,9</b>	<b>6 030,5</b>
Zapasy	92,3	97,7	87,3	95,0	79,2
Należności handlowe	468,0	532,7	380,5	366,5	391,4
Należności leasingowe	2,9	1,5	1,5	2,8	1,2
Aktywa finansowe	4,6	-	-	2,3	4,8
Pozostałe aktywa	112,0	112,9	71,0	58,3	133,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	120,2	55,2	141,0	180,5	380,0
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>800,0</b>	<b>800,0</b>	<b>681,3</b>	<b>705,4</b>	<b>989,8</b>
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,1	14,9	12,7	-
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>7 568,9</b>	<b>6 748,1</b>	<b>6 727,4</b>	<b>6 667,0</b>	<b>7 020,3</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	738,4	635,7	744,7	744,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	-85,1	-54,4	-62,3	-139,5	-61,8
Zyski zatrzymane/Niepokryte straty	45,2	102,7	-109,0	114,3	288,2
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>2 937,8</b>	<b>2 923,3</b>	<b>2 812,7</b>	<b>2 958,8</b>	<b>3 210,4</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 908,5	1 519,6	1 872,2	1 897,6	1 920,0
Zobowiązania inwestycyjne	15,6	46,1	110,1	143,0	153,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	493,0	419,7	459,9	606,1	585,4
Pozostałe rezerwy	0,4	0,5	0,7	-	-
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>2 417,5</b>	<b>1 985,9</b>	<b>2 442,9</b>	<b>2 646,7</b>	<b>2 659,0</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	709,0	598,8	393,9	353,7	336,5
Zobowiązania handlowe	687,1	598,6	446,1	215,6	233,5
Zobowiązania inwestycyjne	314,6	197,9	297,7	141,3	249,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	136,1	125,5	99,9	93,7	100,1
Pozostałe rezerwy	8,5	7,2	17,7	13,0	33,4
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	-	2,3	-	-	-
Pozostałe zobowiązania finansowe	140,5	92,6	42,6	2,7	2,2
Pozostałe zobowiązania	217,8	216,0	173,9	241,5	195,7
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>2 213,6</b>	<b>1 838,9</b>	<b>1 471,8</b>	<b>1 061,5</b>	<b>1 150,9</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>4 631,1</b>	<b>3 824,8</b>	<b>3 914,7</b>	<b>3 708,2</b>	<b>3 809,9</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>7 568,9</b>	<b>6 748,1</b>	<b>6 727,4</b>	<b>6 667,0</b>	<b>7 020,3</b>

*Źródło: Opracowanie własne.*
**Tabela 18 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2019 - 2023**

	w mln PLN				
	2023	2022	2021	2020	2019
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>1 047,6</b>	<b>815,5</b>	<b>500,5</b>	<b>417,1</b>	<b>649,4</b>
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>-866,1</b>	<b>-698,9</b>	<b>-558,9</b>	<b>-559,1</b>	<b>-693,4</b>
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>-116,5</b>	<b>-202,4</b>	<b>18,9</b>	<b>-57,5</b>	<b>201,6</b>
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	65,0	-85,8	-39,5	-199,5	157,6
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	55,2	141,0	180,5	380,0	222,4
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>120,2</b>	<b>55,2</b>	<b>141,0</b>	<b>180,5</b>	<b>380,0</b>

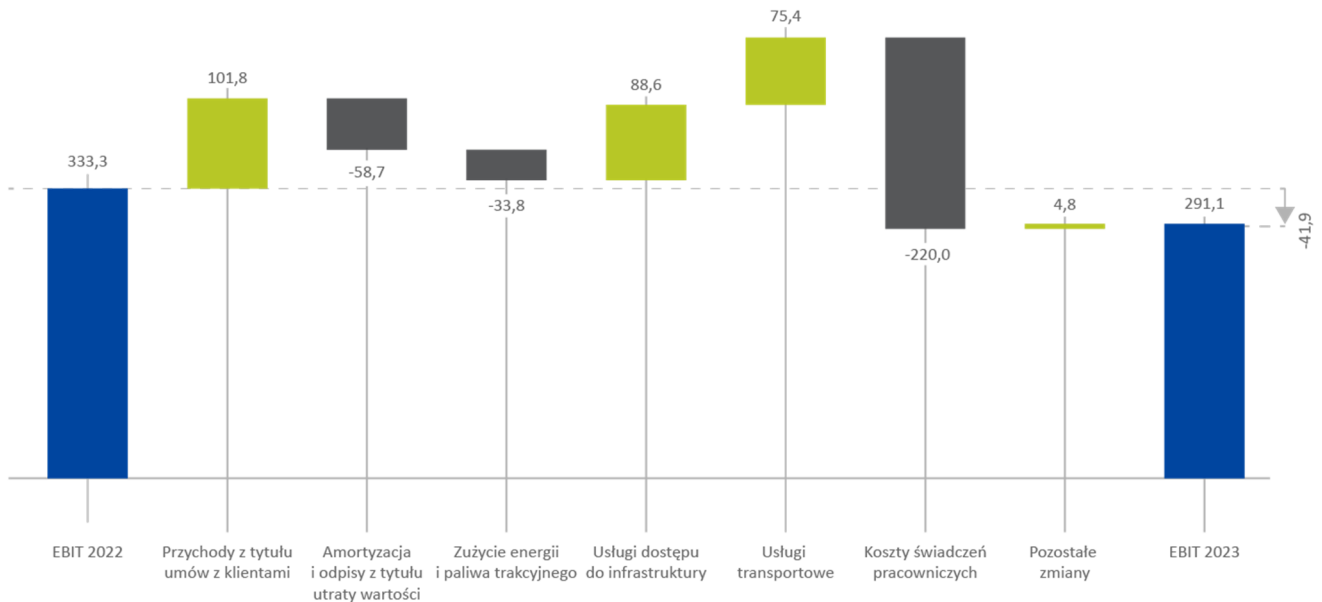
*Źródło: Opracowanie własne.*

## 4.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

### 4.3.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2023 r. wynik EBIT wyniósł 291,4 mln zł, tj. pogorszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2022r. o 41,9 mln zł.

Rysunek 24 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2022 r. zostały opisane poniżej:

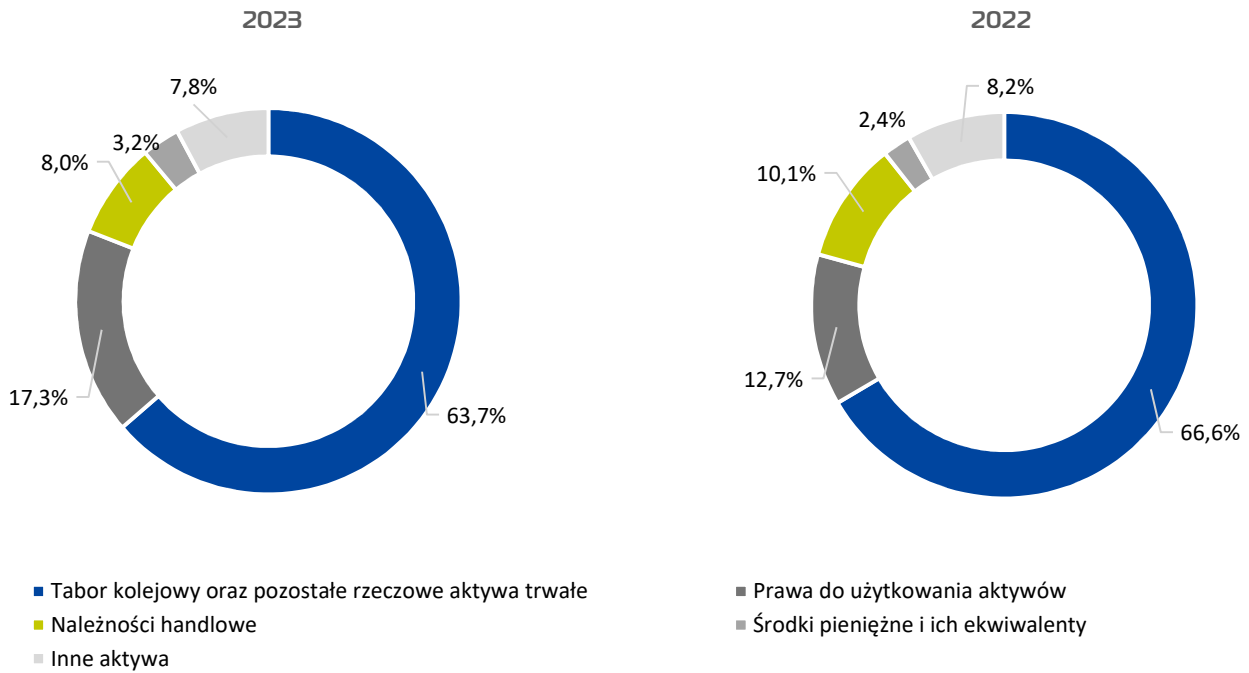
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) było bezpośrednim efektem wzrostu jednostkowych stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale [3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO](#);
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie w związku z intensyfikacją działań inwestycyjnych w 2023 roku w celu zaspokojenia potrzeb logistyki przewozowej oraz na potrzeby budowania przyszłej wartości ekonomicznej Grupy;
- wzrost kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego wynikał głównie ze wzrostu cen energii kontraktowanej na TGE, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej. Odnotowano również spadek kosztów paliwa trakcyjnego wynikający ze spadku 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;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku z podpisaniem porozumienia dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 roku i stycznia 2023 roku (dotyczy głównie PKP CARGO S.A.) oraz jednorazowej nagrody dla pracowników w lipcu 2023 roku (dotyczy głównie PKP CARGO S.A.), przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem; Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia](#);

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

#### AKTYWA

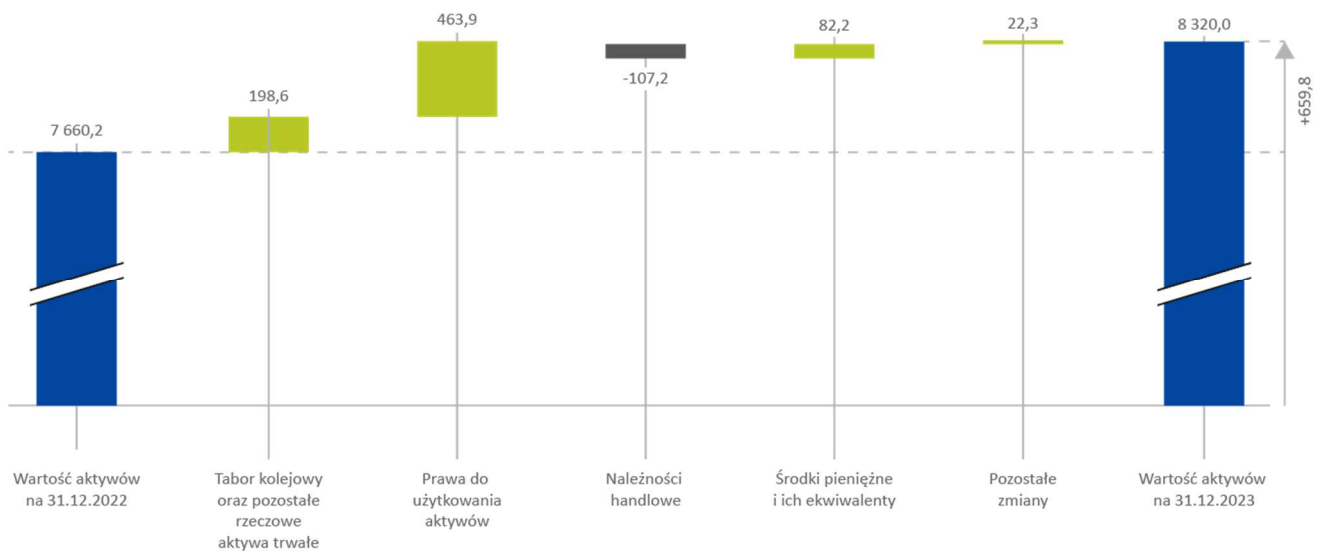
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2023 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 63,7% sumy aktywów wobec 66,6% na dzień 31 grudnia 2022 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe.

Rysunek 25 Struktura aktywów Grupy – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 26 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31 grudnia 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

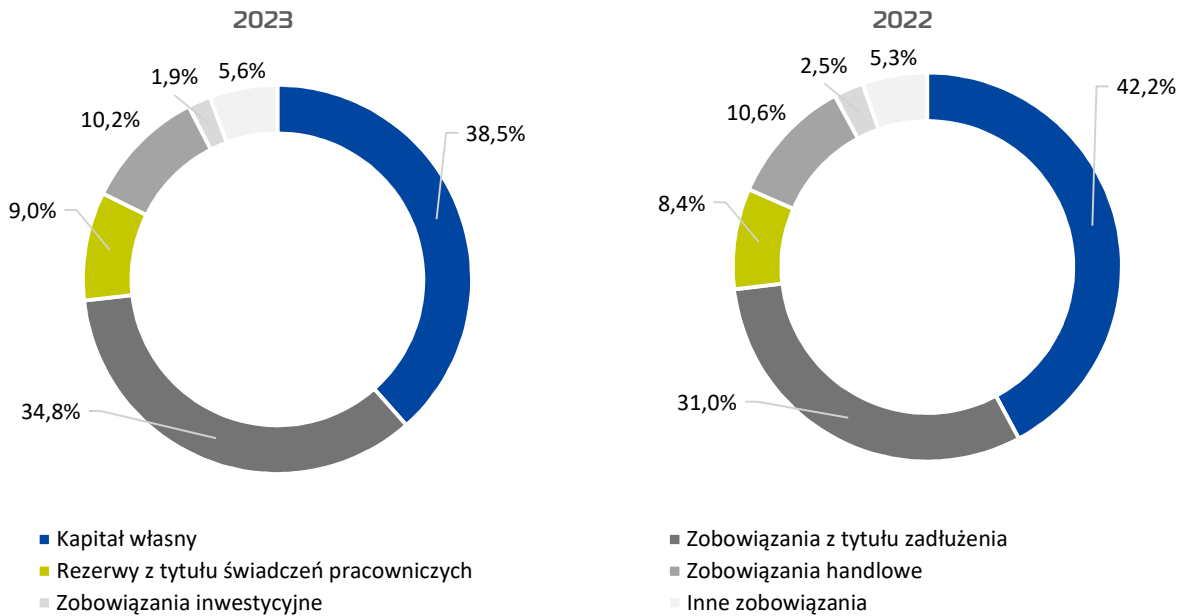
- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych odzwierciedlał głównie efekt działań inwestycyjnych,
- wzrost praw do użytkowania aktywów na skutek podpisania nowych umów leasingu oraz leasingu zwrotnego dotyczącego głównie taboru kolejowego;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem sprzedaży w ostatnich dwóch miesiącach 2023 r.
- wzrost wartości środków pieniężnych będący głównie rezultatem wpływów z działalności operacyjnej równych 1.211,0 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 392,2 mln zł, wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 357,0 mln zł oraz otrzymanych dotacji równych 139,0 mln zł, jednocześnie przy poniesionych wydatkach z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 1.359,0 mln zł, spłacie kredytów oraz wydatkach z tytułu leasingów wraz z odsetkami w kwocie 675,9 mln zł;

- wzrost wartości pozostałe zmiany przede wszystkim na skutek wzrostu aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego głównie w wyniku wzrostu rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych.

**KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA**

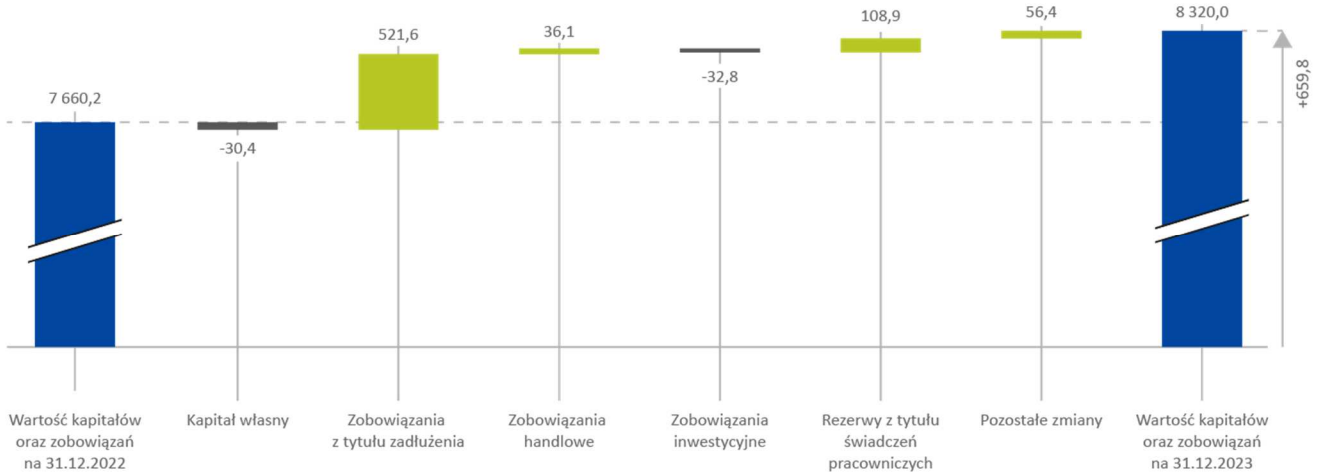
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2023 r. posiadał kapitał własny, który stanowił 38,5% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,2% na dzień 31 grudnia 2022 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 34,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 31,0% na dzień 31 grudnia 2022 r.

Rysunek 27 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.12.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 28 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 12 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Wyjaśnienia najważniejszych czynników wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2023 r. względem dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na ujemny efekt różnic kursowych z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych oraz w wyniku spadku wartości pozostałych składników kapitału własnego (dokonana aktualizacja wycen rezerw aktuarialnych na świadczenia pracownicze oraz wycen instrumentów zabezpieczających),

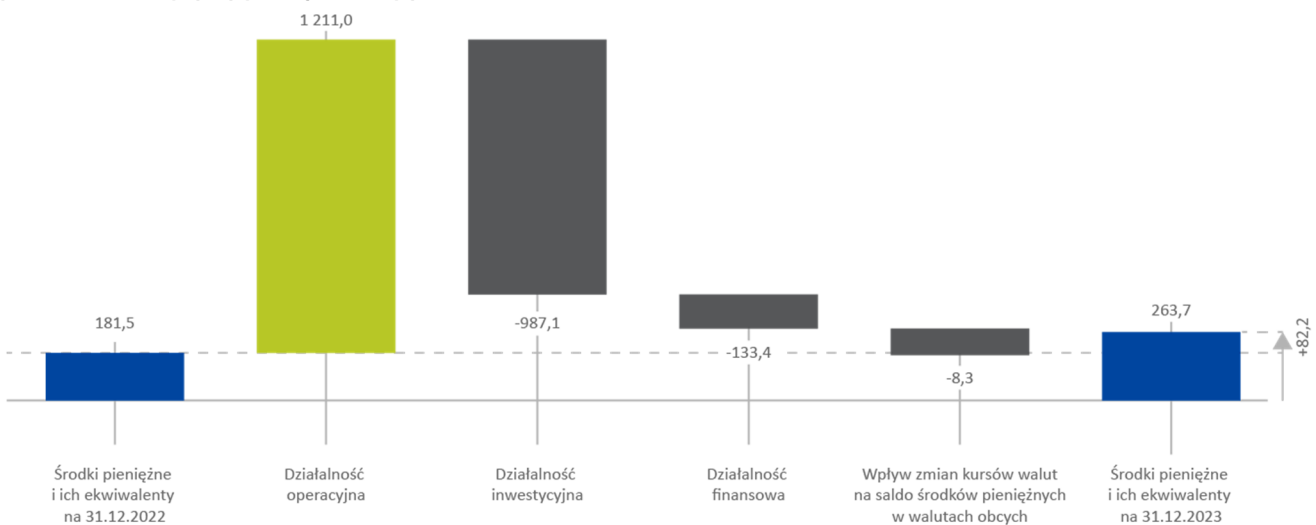


- wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia, wynikający głównie z prowadzonej polityki inwestycyjnej zakładającej zakup nowoczesnego taboru kolejowego oraz naprawę posiadanego taboru,
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym,
- spadek zobowiązań inwestycyjnych, wynikający głównie ze spadku zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości oraz taboru kolejowego,
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie z tytułu zmiany stopy dyskonta z 6,8% na dzień 31 grudnia 2022 r. do 5,3% (zmiana dokonana na dzień 31 grudnia 2023 r.) oraz zmiany założeń w zakresie wzrostu wynagrodzeń i podstawy kalkulacji odpisu na ZFŚS,
- wzrost wartości pozostałych zmian był głównie rezultatem wzrostu zobowiązań publicznoprawnych, wzrostu zobowiązań z tytułu podatku dochodowego oraz wzrostu pozycji pozostałe rozrachunki.

### 4.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2023 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2022 r. zwiększyła się o 82,2 mln zł.

Rysunek 29 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

- dotądnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy wykazanym zysku brutto w wysokości 119,0 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 791,7 mln zł oraz dodatnich zmian w kapitale obrotowym w wysokości 313 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały głównie z poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych równych 1.359,0 mln zł (w tym głównie inwestycje taborowe), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 357,0 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności finansowej są wypadkową spłaty kredytów i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 675,9 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 392,2 mln zł oraz otrzymanych dotacji wynoszących 139,0 mln zł.

### CHARAKTERYSTYKA STRUKTURY AKTYWÓW I PASYWÓW SKONSOLIDOWANEGO BILANSU, W TYM Z PUNKTU WIDZENIA PŁYNNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO

W 2023 roku Grupa wygenerowała dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej, które nie pokryły przepływy z tytułu działalności inwestycyjnej.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 grudnia 2023 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2022 r. zwiększyła się o 82,2 mln zł. Uwzględniając również poziom innych prezentowanych pozytywnych przepływów finansowych z działalności operacyjnej oraz poziom aktywów obrotowych można stwierdzić, że Grupa zapewnia ciągłość operacyjną Spółki.

#### 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 2019 – 2023. 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 2019 – 2023 roku.

Zaprezentowane przez Grupę wybrane wskaźniki stanowią standardowe miary i wskaźniki powszechnie stosowane w analizie finansowej. 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 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2019 – 2023

Wyszczególnienie	2023	2022	2021	2020	2019	Zmiana	Tempo zmian
						2023 - 2022	2023 - 2022
Marża EBITDA <sup>1</sup>	19,5%	19,6%	11,9%	13,7%	17,7%	-0,1 p.p.	-0,3%
Marża wyniku netto (ROS) <sup>2</sup>	1,5%	2,7%	-5,2%	-5,3%	0,7%	-1,2 p.p.	-
ROA <sup>3</sup>	1,0%	1,9%	-3,0%	-3,0%	0,5%	-0,9 p.p.	-
ROE <sup>4</sup>	2,6%	4,6%	-7,4%	-7,1%	1,1%	-2,0 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	198,5	212,2	209,8	216,8	222,3	-13,7	-6,5%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 531,0	1 546,0	1474,0	1434,0	1 447,0	-15,0	-1,0%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	12,6	14,0	14,5	14,2	14,6	-1,4	-10,0%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	1 122,3	1 337,3	1 206,5	1061,5	1 135,8	-215,0	-16,1%

Źródło: Opracowanie własne.

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

Przyczyny kluczowych zmian wielkości powyższych wskaźników za 2023 r. względem 2022 r. są opisane poniżej:

- w okresie 12 miesięcy 2023 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE uległy pogorszeniu względem analogicznego okresu 2022 r., głównie z uwagi na spadek rentowności prowadzonej działalności operacyjnej w 2023 r. Grupa podejmuje szereg działań inwestycyjnych (m.in. zakup nowoczesnego taboru oraz informatyzacja procesu przewozowego) oraz operacyjnych w celu polepszania kluczowych wskaźników efektywności działalności. 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, jesto wynik realizacji procesu przewozowego przy jednoczesnym wzroście prędkości handlowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego był wypadkową zmniejszenia pracy przewozowej o 17,5% rdr, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 1,7% rdr.

#### 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 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2019 – 2023

	w mln PLN				
	2023	2022	2021	2020	2019
Przychody z tytułu umów z klientami	5 491,9	5 390,1	4 266,5	4 075,6	4 781,6
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-796,3	-762,5	-550,2	-492,7	-583,8
Usługi dostępu do infrastruktury	-473,9	-562,5	-530,0	-517,3	-572,6
Usługi transportowe	-285,9	-361,3	-350,7	-340,5	-363,3
Pozostałe usługi	-477,0	-537,9	-413,9	-365,8	-408,6
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 958,4	-1 738,4	-1 622,0	-1 638,1	-1 737,3
Pozostałe koszty	-372,4	-359,5	-309,1	-264,6	-292,8
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	-44,9	-1,7	22,6	123,6	36,7
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>1 083,1</b>	<b>1 066,3</b>	<b>513,2</b>	<b>580,2</b>	<b>859,9</b>
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-791,7	-733,0	-722,0	-766,6	-716,5
<b>Zysk / strata na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>291,4</b>	<b>333,3</b>	<b>-208,8</b>	<b>-184,4</b>	<b>143,4</b>
Przychody i koszty finansowe	-181,5	-150,6	-60,3	-82,2	-71,6
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	9,1	9,1	4,7	1,7	1,7
<b>Zysk / strata przed opodatkowaniem</b>	<b>119,0</b>	<b>191,8</b>	<b>-264,4</b>	<b>-266,9</b>	<b>73,5</b>
Podatek dochodowy	-36,9	-43,8	39,1	42,6	-37,5
<b>ZYSK / STRATA NETTO</b>	<b>82,1</b>	<b>148,0</b>	<b>-225,3</b>	<b>-224,3</b>	<b>36,0</b>
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>					
Wycena instrumentów zabezpieczających	41,5	-6,7	13,2	-50,8	9,9
Podatek dochodowy	-7,9	1,3	-2,5	9,7	-1,9
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	-67,3	34,4	37,7	27,3	1,7
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>-33,7</b>	<b>29,0</b>	<b>48,4</b>	<b>-13,8</b>	<b>9,7</b>
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-102,0	18,9	91,0	-50,2	-52,2
Podatek dochodowy	19,4	-3,6	-17,3	9,5	10,0
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	3,8	-	-	-0,7	0,7
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>-78,8</b>	<b>15,3</b>	<b>73,7</b>	<b>-41,4</b>	<b>-41,5</b>
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>-112,5</b>	<b>44,3</b>	<b>122,1</b>	<b>-55,2</b>	<b>-31,8</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>-30,4</b>	<b>192,3</b>	<b>-103,2</b>	<b>-279,5</b>	<b>4,2</b>
<b>Zysk / strata netto przypadający:</b>					
Zysk/strata netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	82,1	148,0	-225,3	-224,3	36,0
<b>Suma całkowitych dochodów przypadających:</b>					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	-30,4	192,3	-103,2	-279,5	4,2
<b>Zysk / strata na akcję (w PLN na jedną akcję)</b>					
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	1,83	3,31	-5,03	-5,01	0,80
Zysk / strata na akcję rozwodniony	1,83	3,31	-5,03	-5,01	0,80

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO w latach 2019 - 2023

	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
<b>AKTYWA</b>					
Tabor kolejowy	4 440,3	4 208,3	4 241,6	4 245,0	4 329,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	857,7	891,1	893,4	875,6	872,4
Prawo do użytkowania aktywów	1 436,1	972,2	1 030,7	1 008,6	1 078,8
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	42,7	41,8	36,7	42,0	40,4
Należności handlowe	1,2	7,3	4,2	3,0	3,0
Należności leasingowe	8,9	8,7	8,5	10,3	10,9
Pozostałe aktywa	52,4	48,6	40,5	35,1	55,0
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	191,3	176,1	203,1	177,8	113,7
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>7 030,6</b>	<b>6 354,1</b>	<b>6 458,7</b>	<b>6 397,4</b>	<b>6 503,8</b>
Zapasy	200,2	200,8	164,6	165,8	161,0
Należności handlowe	668,3	769,4	611,7	585,8	591,3
Należności leasingowe	0,9	0,6	0,6	0,7	0,7
Należności z tytułu podatku dochodowego	10,1	1,6	4,5	2,9	51,4
Pozostałe aktywa	146,2	151,9	103,1	88,1	132,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	263,7	181,5	254,5	306,0	550,4
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1 289,4</b>	<b>1 305,8</b>	<b>1 139,0</b>	<b>1 149,3</b>	<b>1 487,5</b>
<b>Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży</b>	<b>-</b>	<b>0,3</b>	<b>15,7</b>	<b>12,7</b>	<b>-</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>8 320,0</b>	<b>7 660,2</b>	<b>7 613,4</b>	<b>7 559,4</b>	<b>7 991,3</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	797,1	678,0	771,7	782,4	781,4
Pozostałe składniki kapitału własnego	-111,1	-65,9	-75,8	-160,2	-77,7
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	109,6	176,9	142,5	104,8	77,5
Zyski zatrzymane	167,6	204,6	-37,1	177,5	402,8
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 202,5</b>	<b>3 232,9</b>	<b>3 040,6</b>	<b>3 143,8</b>	<b>3 423,3</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 089,7	1 711,5	2 090,3	2 101,8	2 201,4
Zobowiązania handlowe	3,4	7,9	2,3	1,5	2,7
Zobowiązania inwestycyjne	15,6	46,7	111,8	145,5	157,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	578,9	483,5	529,1	684,3	657,1
Pozostałe rezerwy	3,6	0,5	7,0	5,7	5,4
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	93,0	94,5	93,3	90,7	92,3
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>2 784,2</b>	<b>2 344,6</b>	<b>2 833,8</b>	<b>3 029,5</b>	<b>3 115,9</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	804,1	660,7	473,9	478,5	421,3
Zobowiązania handlowe	844,4	803,8	639,0	347,5	412,2
Zobowiązania inwestycyjne	141,3	143,0	221,4	133,5	181,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	170,2	156,7	127,3	116,	127,1
Pozostałe rezerwy	17,7	21,4	23,3	24,1	45,6
Pozostałe zobowiązania	355,6	297,1	254,1	286,2	264,4
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>2 333,3</b>	<b>2 082,7</b>	<b>1 739,0</b>	<b>1 386,1</b>	<b>1 452,1</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>5 117,5</b>	<b>4 427,3</b>	<b>4 572,8</b>	<b>4 415,6</b>	<b>4 568,0</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>8 320,0</b>	<b>7 660,2</b>	<b>7 613,4</b>	<b>7 559,4</b>	<b>7 991,3</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2019 - 2023

	w mln PLN				
	2023	2022	2021	2020	2019
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>1 211,0</b>	<b>1 018,4</b>	<b>699,8</b>	<b>553,1</b>	<b>806,5</b>
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>-987,1</b>	<b>-772,9</b>	<b>-645,6</b>	<b>-655,1</b>	<b>-814,8</b>
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>-133,4</b>	<b>-319,5</b>	<b>-106,4</b>	<b>-145,9</b>	<b>111,4</b>
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	90,5	-74,0	-52,2	-247,9	103,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	181,5	254,5	306,0	550,4	447,3
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	-8,3	1,0	0,7	3,5	-
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>263,7</b>	<b>181,5</b>	<b>254,5</b>	<b>306,0</b>	<b>550,4</b>

Źródło: Opracowanie własne.

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

### Wpływ wojny w Ukrainie

Jednym z zasadniczych czynników wpływającym na wyniki spółek Grupy PKP CARGO jest wojna w Ukrainie oraz jej liczne gospodarcze reperkusje. Konsekwencją tej wojny jest m.in. zerwanie lub rozluźnienie dotychczas istniejących powiązań gospodarczych, przy równoczesnym nawiązaniu nowych. Zasadnicze ograniczenie lub wyeliminowanie znacznej części wymiany handlowej z Rosją i Białorusią (będące wynikiem m.in. sankcji nałożonych przez Unię Europejską oraz Parlament RP), dotyka również wiele polskich podmiotów, które specjalizowały się w handlu z krajami ze ściany wschodniej i w konsekwencji skutkuje zauważalnym zmniejszeniem skali przewozów towarów kolejną.

Kolejne pakiety sankcji Unii Europejskiej obejmowały zasięgiem ograniczenia dla szeregu podatnych na transport szynowy towarów takich jak m.in.: rudy, wyroby z metali i metale, cement oraz drewno. Dwunasty pakiet sankcji stanowił dodatkowo o zakończeniu importu LPG z Rosji (którego 2/3 stanowił import do Polski). Jednak restrykcje o największych skutkach dla światowych rynków oraz Rosji to te dotyczące ropę naftową i produkty ropopochodne (z grudnia 2022 r. i lutego 2023 r.), co pomimo pewnych luk znacząco ugodziło w dochody budżetowe Federacji Rosyjskiej. Należy podkreślić, że spółki Grupy, które świadczyły liczne usługi na kierunku wschodnim odczuwają negatywne skutki konfliktu (kierunki Rosja i Białoruś), w celu ograniczenia tych negatywnych skutków Grupa podjęła działania dostosowawcze. Z kolei na kierunku z Ukrainą nastąpiła intensyfikacja wymiany gospodarczej, pomimo licznych problemów związanych z przepustowością granic. Zauważalna jest dalsza normalizacja cen surowców energetycznych i żywności, przy czym ewentualna eskalacja działań, problemy w łańcuchach dostaw lub blokada szlaków handlowych mogą znów skutecznie znacząco podnieść ceny surowców energetycznych i żywności. Ceny paliw znacząco podwyższone względem średnich historycznych, a zwłaszcza ceny energii mają bardzo duży wpływ na koszty i wyniki podmiotów z Grupy PKP CARGO.

Polska uzależniona jest od importu drogą morską, stale rośnie znaczenie dostaw z tego kierunku (tak jak i polskich portów w obszarze Bałtyku). W 2024 r. import ten powinien zauważalnie wzrosnąć, z uwagi na przewidywane ożywienie gospodarcze, co potencjalnie powinno przyczynić się do zwiększonej pracy przewozowej przewoźników kolejowych (w tym spółek z Grupy PKP CARGO). Pierwszorzędne znaczenie mają w tym zakresie surowce energetyczne. Przewiduje się, że nastąpi dalsza intensyfikacja dostarczania do portów morskich jednostek z paliwami kopalnymi. Stosunkowo atrakcyjne ceny frachtu morskiego (w wyniku rosnącej podaży usług floty statków wyspecjalizowanych w przewozach dalekomorskich), a także spadek atrakcyjności tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku”, niekorzystnie wpływają jednak na przewozy Grupy PKP CARGO. Część towarów dociera bez pośrednictwa Polski do państw na południu, wschodzie i zachodzie kontynentu m.in. przez porty we Włoszech, Słowenii czy Chorwacji.

Kontynuowany jest wzrost powiązań gospodarczych Polski i Ukrainy, nie tylko wynikających z trwającej agresji, ale także w wielu innych obszarach (co może być załączkiem do budowania powiązań na kolejne lata również powojenne). Widoczne jest to m.in. w działalności spółki PKP CARGO CONNECT, jak i innych podmiotów z Grupy PKP CARGO. Spółki Grupy realizują przewozy i spedycję wielu kluczowych dla Ukrainy grup towarów, w tym m.in. tak istotne dla funkcjonowania państwa przewozy eksportowe i tranzytowe paliw, import i tranzyt metali, przewozy tranzytowe zbóż oraz całej gamy produktów w ramach przewozów kontenerowych. Do chwili obecnej niestety nie zostały podjęte realne działania (z obu stron), które dotyczyłyby aktywnej rozbudowy infrastruktury kolejowej w obszarze granicznym, co pozwoliłoby na zasadnicze zwiększenie przepustowości granic, a w efekcie wzrostu przewozów oraz istotne skrócenie czasu potrzebnego na ich realizację. W poszczególnych grupach towarowych Polska notuje znaczące, nawet kilkudziesięcioprocentowe wzrosty wymiany gospodarczej, jednak przy ograniczeniach infrastrukturalnych proces ten może ulec spowolnieniu lub wręcz odwróceniu.

Spółki Grupy PKP CARGO stale monitorują zmiany stanu faktycznego oraz prawne w realizacji przewozów. Do tej pory największe reperkusje działań wojennych dotknęły terminale na północno-wschodniej granicy Polski oraz podmioty w znacznej mierze wyspecjalizowane w realizacji usług spedycyjnych w danym obszarze. Wojna Rosji z Ukrainą oraz wsparcie dla działań wojennych przez agresora ze strony Białorusi nie pozwalają na wykorzystanie większości potencjału w zakresie wymiany gospodarczej oraz budowy powiązań handlowych na wschodzie, dlatego też rośnie rola dywersyfikacji kierunków, a także pozyskania nowych kompetencji oraz bazy klientów w tym wysoce niepewnym pod kątem działalności gospodarczej regionie. Jednocześnie ważne jest także przygotowanie pewnych zdolności, które w momencie ponownego otwarcia tych kierunków pozwoliłyby na znaczące wykorzystanie możliwości, które pojawią się na tych potencjalnie rosnących i ponownie otwierających się rynkach.

Po negatywnym wpływie w 2023 r. otoczenia makroekonomicznego na działalność Spółek Grupy, rok 2024 zarysowuje się jako czas w którym nastąpi długo oczekiwane odbicie, co będzie wynikiem rosnącej konsumpcji w kraju (konsekwencja niższej, ale wciąż wysokiej inflacji oraz obniżenia kosztu kapitału, przy wciąż wysokim poziomie stymulacji ze strony państwa). Kluczowym czynnikiem dla skali przyspieszenia wzrostu będzie skala wzrostu PKB u najważniejszych partnerów gospodarczych w zachodniej Europie, gdzie skala spowolnienia (która w sposób wysoce niekorzystny ujawniła się w 2023 r. wpływając m.in. na znaczące ograniczenie produkcji przemysłowej) jest pokłosiem i efektem kryzysu energetycznego, który



nadal odciska piętno na aktywności gospodarczej. Przyrost polskiego PKB, dzięki stabilizacji i stopniowemu wzrostowi wymiany międzynarodowej, pozwoli na stopniowy przyrost wielkości przewozów towarów kolejną oraz równocześnie zapotrzebowania na usługi spedycyjne, czy terminalowe. Wciąż jednak relatywnie wysoki poziom inflacji będzie konsekwentnie negatywnie wpływał na aktywność podmiotów instytucjonalnych oraz indywidualnych (a tempo jej spadku może być znacząco spowolnione, w stosunku do dynamicznego procesu dezinflacji z poprzedniego roku). Po okresie słabych wyników PKB (wartości ujemne, które notowało w wybranych kwartałach ub.r.), widoczne powinno być odbicie, zwłaszcza z uwagi na efekt niskiej bazy z ub.r. Problemem i wyzwaniem pozostanie podwyższony koszt kapitału, a także niski poziom inwestycji sektora prywatnego.

Spółki Grupy PKP CARGO obecnie nie sygnalizują istotnych ryzyk dla prowadzenia działalności operacyjnej, które są konsekwencją wojny w Ukrainie oraz zmian w otoczeniu makroekonomicznym. Sytuacja pozostaje nadal wysoce zmienna, co jest przesłanką do stałej obserwacji i analizy zmian w tym zakresie.

## Wpływ poziomu cen paliwa trakcyjnego oraz ceny złomu

W 2023 r. nadal podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na poziom cen paliw, w tym paliwa trakcyjnego były wahania kursów walut, jak również niestabilna sytuacja geopolityczna (wojna w Ukrainie, konflikty na Bliskim Wschodzie, utrudnienia w łańcuchach dostaw).

Poziom cen paliwa trakcyjnego w 2023 roku charakteryzowała zauważalna ich zmienność – w I kwartale średni poziom cen paliwa pozyskiwanego przez PKP CARGO S.A. wynosił 5 744,06 zł/m<sup>3</sup>, w pierwszym półroczu 2023 roku średnia cena wynosiła 5 326,45 zł/m<sup>3</sup>, w III kwartale roku średnia cena zakupu 1m<sup>3</sup> oleju napędowego (paliwa trakcyjnego) wynosiła 4 861,15 zł. W poszczególnych miesiącach IV kwartału cena za metr sześcienny paliwa trakcyjnego kształtowała się odpowiednio na poziomie 4 557,83 zł w październiku, 4 966,17 zł w listopadzie i 5 038,78 zł w grudniu.

Poziom cen uzyskiwanych ze sprzedaży złomu w 2023 r. tak jak w latach ubiegłych był zmienny. W I kwartale ceny złomu stalowego były na średnim poziomie ok 1 500 zł netto/t. W II kwartale ceny wzrosły o ok 200 zł/t. Natomiast w III i IV kwartale nastąpił ich spadek o ok. 100-200 zł/t. Trzeba zaznaczyć, że wysoka cena surowca w II kwartale miała realne przełożenie na wzrost cen blachy do napraw taboru. Generalnie cena złomu jest mocno uzależniona od sytuacji geopolitycznej na świecie.

## 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) 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).

Na infrastrukturze ogólnokrajowej w rozkładzie jazdy 2022/2023 w zakresie dostępu do infrastruktury w PKP PLK S.A., nastąpiły zmiany w cenniku opłat względem poprzednich rozkładów, przede wszystkim w części dotyczącej wysokości stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej oraz rezygnacji z pobierania dodatkowego składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów. Zarządcy prywatni infrastruktury kolejowej stosują w swoich cennikach stawki odpowiednio z wcześniejszych rozkładów lub zmienione na wyższe.

Wysokość stawki sieciowej za minimalny dostęp dla pociągów towarowych według cennika PKP PLK S.A. dla lat 2023/2024 wynosi 12,77 zł/pocmk. Natomiast w przypadku stawki za opłaty elektroniczne (e-TOLL) za przejazd 1 km drogi krajowej dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t zgodnie z klasą pojazdów w EURO wynoszą odpowiednio: Euro 2 – 0,73 zł, EURO 3 – 0,63 zł, EURO 4 – 0,51 zł, EURO 5 – 0,38 zł. Bez podjęcia znacznych kroków istnieje zagrożenie dalszego umacniania się transportu drogowego, co pozostaje w sprzeczności z celami unijnej polityki klimatycznej.

Inwestycje infrastrukturalne skierowane głównie na rozwój dróg i autostrad oraz sposób finansowania infrastruktury wpływają znacznie na stały trend wzrostowy w przypadku transportu samochodowego. Drogi w większości finansowane są ze środków publicznych z niewielkim udziałem opłat ze strony przewoźników, natomiast utrzymanie i modernizacja infrastruktury kolejowej finansowana jest głównie z opłat wnoszonych przez przewoźników z niewielkim udziałem środków publicznych.

### Infrastruktura zagraniczna

W 2023 r. PKP CARGO S.A. posiadała umowy na dostęp do infrastruktury z zarządcami następujących zagranicznych sieci kolejowych:

- DB Netz/ DB InfraGO AG: - zarządca niemieckiej publicznej sieci kolejowej,
- ProRail B.V. – zarządca holenderskiej publicznej sieci kolejowej,
- SŽ – zarządca państwowej sieci kolejowej Republiki Czeskiej,



- ŽSR – zarządca państwowej sieci kolejowej Republiki Słowackiej,
- ÖBB Infrastruktur – zarządca austriackiej państwowej infrastruktury kolejowej,
- LTG Infra – zarządca publicznej infrastruktury kolejowej Republiki Litewskiej.

We wszystkich krajach zgodnie z wymogami unijnymi cenniki i zasady rozliczeń stanowią informację publiczną i są dostępne na stronach internetowych poszczególnych zarządców infrastruktury.

W 2023 r. z ważniejszych działań zarządców zagranicznych należy wymienić dalsze funkcjonowanie programu dofinansowania użytkowania tras pociągów towarowych, administrowanego przez niemieckiego zarządcę publicznej infrastruktury DB Netz, który zmienił nazwę od 27 grudnia 2023 na DB InfraGO AG. Z uwagi na zmniejszenie środków przez Rząd Federalny na ten cel, od 16 grudnia 2023 zmniejszyła się wielkość otrzymywanych dotacji na infrastrukturę z 61,4% na 19,5%.

W Austrii od 1 stycznia 2023 r. zwroty kosztów z tytułu dostępu do infrastruktury (wcześniej przyznawane automatycznie przez Zarządcę Infrastruktury z uwagi na COVID-19) przybrały formę dotacji do opłat za dostęp do infrastruktury od Schig (organ powołany przez Federalne Ministerstwo Ochrony Klimatu, Środowiska, Energii i Mobilności w Austrii) z wymogiem złożenia stosownego wniosku i przystąpienia do programu dotacji, w tym podpisania umowy (od stycznia do końca marca 50% zwrotu przewoźnikom opłat za infrastrukturę za przejazdy pociągów ładownych i próżnych, po podpisaniu aneksu z Schig od kwietnia do grudnia 2023 – 100% zwrotu j.w.).

## Inwestycje w infrastrukturę kolejową

Realizowane przez Zarządcę Infrastruktury tj. PKP PLK w 2023 roku inwestycje infrastrukturalne na obszarze Sieci PKP PLK, związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach programu Krajowego Programu Kolejowego oraz planów utrzymaniowo-naprawczych, stanowiły jeden z istotnych czynników wpływających na działalność przewozową PKP CARGO S.A. Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane z kontynuacją modernizacji infrastruktury portowej w obrębie rejonów załadunkowych portów Gdańska / Gdyni / Szczecina / Świnoujścia oraz na odcinkach linii dojazdowych, co w konsekwencji utrudniało sprawne prowadzenie obsługi kluczowych bocznic.

Ponadto, oprócz rejonów portowych, obszarami objętymi szczególnie uciążliwymi utrudnieniami przewozowymi z powodu prowadzonych inwestycji był okręg Górnego Śląska z kontynuacją modernizacji węzłów Czechowice Dziedzice, Oświęcim, Bytom, Katowice Muchowiec, Katowice Szopienice, Lubliniec. Poza tym kontynuowano przebudowy węzłów: warszawskiego, łódzkiego, rejonu stacji Tczew i Stargardu Szczecińskiego oraz modernizację węzła krakowskiego w końcowym etapie.

Dodatkowe utrudnienia przewozowe związane były z modernizacją odcinków linii nr 131 (tzw. „magistrali węglowej”), 61, 93 oraz odcinków linii nr 351, 6, 3, 8, 25, 26.

Dodatkowe utrudnienia przewozowe były powodowane pracami remontowymi infrastruktury torowej w rejonach przejść granicznych: Medyka/Mostiska, Muszyna/Plavec, Zebrzydowice – Cieszyn, Międzyzlesie/Lichkov.

W perspektywie roku 2024 przewiduje się utrzymanie poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych i utrzymaniowo-naprawczych na poziomie zbliżonym do roku 2023 m.in. z powodu opóźnień w realizacji Krajowego Programu Kolejowego oraz rozszerzenia jego projektów do 2027 r.

## Zmiany otoczenia prawnego

W 2023 roku miało miejsce wiele istotnych zmian z zakresu prawa pracy. Wzrost minimalnego wynagrodzenia za pracę od 1 stycznia 2023 roku, a później 1 lipca 2023 roku wpłynął na wzrost kosztów zatrudnienia pracowników, w tym obciążenia z tytułu wzrostu składek na ubezpieczenia społeczne, wynikające z obowiązujących przepisów prawa. Dodatkowo uregulowanie pracy zdalnej, a także wydłużenie urlopu rodzicielskiego, promowanie urlopu ojcowskiego i wzrost zasiłku macierzyńskiego pociągnęły za sobą szereg zmian w procedurach oraz wewnętrznych uregulowaniach.

Zmiany wprowadzono również w zakresie zabezpieczenia pracowników, podlegających szczególnej ochronie. W tym przypadku ustawodawca wprowadził szczególną regulację dotyczącą zabezpieczenia roszczenia przez nakazanie dalszego zatrudnienia pracownika przez pracodawcę w sprawach z zakresu prawa pracy, w których pracownik podlegający szczególnej ochronie przed rozwiązaniem stosunku pracy za wypowiedzeniem lub bez wypowiedzenia, dochodzi roszczenia o uznanie wypowiedzenia stosunku pracy za bezskuteczne lub o przywrócenie go do pracy, do czasu prawomocnego zakończenia postępowania. Obowiązek zatrudniania pracownika do czasu prawomocnego zakończenia sprawy generuje koszt utrzymania stanowisk przewidzianych do redukcji.

W 2023 r. nastąpiła także nowelizacja przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe, która umożliwiła uzyskanie przez pracownika dodatkowego monitora, a także nakłada na pracodawcę obowiązek zapewnienia szkielek kontaktowych pracownikom zgodnie z zaleceniem lekarza, jeżeli wyniki badań okulistycznych przeprowadzonych w ramach profilaktycznej opieki zdrowotnej, wykażą potrzebę ich stosowania podczas pracy przy obsłudze monitora ekranowego. Wprowadzone zmiany mogą zwiększyć nakłady finansowe Spółki.

Nowelizacja kodeksu pracy, która weszła w życie 21 lutego 2023 r. umożliwiła wprowadzenie prewencyjnej kontroli pracowników na obecność alkoholu w ich organizmach. Kontrola jest przeprowadzana, jeżeli jest to niezbędne do

zapewnienia ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób, lub ochrony mienia. W PKP CARGO S.A. postanowienia odnoszące się do zasad przeprowadzania badań trzeźwości pracowników Spółki wprowadzone zostały w Regulaminie Pracy Centrali PKP CARGO S.A. oraz Regulaminach Pracy Zakładów PKP CARGO S.A.

Rok 2023 był kolejnym okresem wojny, prowadzonej przez Federację Rosyjską w Ukrainie. Powyższe skutkowało utrzymaniem przez Unię Europejską pakietu sankcji gospodarczych i finansowych, nałożonych wobec Rosji i Białorusi, a ponadto rozszerzono sankcje o kolejne ograniczenia.

W dniu 27 stycznia 2023 roku Rada UE postanowiła przedłużyć o 6 miesięcy – do 31 lipca 2023 roku – sankcje wymierzone w konkretne sektory gospodarcze Federacji Rosyjskiej. Sankcje obejmowały m.in. ograniczenia w dziedzinie handlu, finansów, technologii i towarów podwójnego zastosowania, przemysłu, transportu i dóbr luksusowych. Sankcje objęły zakaz importu lub transferu ropy naftowej i niektórych produktów ropopochodnych, transportowanych drogą morską z Rosji do UE, czy wyłączenie kilku rosyjskich banków z systemu SWIFT. W komunikacie prasowym z 25 lutego 2023 r. Rada UE poinformowała o 10 pakiecie sankcyjnym. UE wprowadziła w ten sposób dalszy zakaz eksportu technologii krytycznych i wyrobów przemysłowych, takich jak elektronika, pojazdy specjalistyczne, części maszyn, części zamienne do ciężarówek i silników odrzutowych oraz produktów dla sektora budowlanego, które mogą trafić do rosyjskiego wojska, takie jak anteny czy dźwigi. Do listy zakazanych przedmiotów, które mogą sprzyjać postępowi technologicznemu w rosyjskim sektorze obrony i bezpieczeństwa, dodano kolejne komponenty elektroniczne wykorzystywane w rosyjskich systemach uzbrojenia używanych na polu walki, w tym w dronach, pociskach i śmigłowcach, oraz konkretne materiały ziem rzadkich, elektroniczne układy scalone i kamery termowizyjne. Sankcjami zostały objęte także towary podwójnego zastosowania. Niniejsza decyzja rozszerzyła o dodatkowych 96 pozycji listę podmiotów bezpośrednio wspierających w wojnie napastniczej rosyjski kompleks wojskowo-przemysłowy, nakładając na nie surowsze ograniczenia eksportowe. Rada postanowiła też zakazać tranzytu przez Rosję eksportowanych z UE towarów i technologii podwójnego zastosowania, aby nie dopuścić do obchodzenia sankcji. Dalszymi sankcjami objęty został także import towarów przynoszących Rosji znaczne zyski, takich jak asfalt i kauczuk syntetyczny.

Dnia 15 kwietnia 2023 r. weszło w życie Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. poz. 717), wskazujące listę produktów rolnych objętych zakazem przywozu z Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zakazem importu objęto m.in. niektóre ze zbóż, cukier czy susz paszowy oraz owoce i warzywa.

Powyższe rozporządzenie zostało uchylone Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 21 kwietnia 2023 r. w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. poz. 751 z późn. zm.), którym ustanowiono zakaz przywozu pochodzących lub przywożonych z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów rolnych wymienionych w załączniku do rozporządzenia, z wyłączeniem: 1) tranzytu zewnętrznego, o którym mowa w art. 226 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.), 2) wspólnej procedury tranzytowej w oparciu o Konwencję o wspólnej procedurze tranzytowej sporządzoną w Interlaken dnia 20 maja 1987 r. (Dz. Urz. WE L 226 z 13.08.1987, str. 2, z późn. zm. - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 2, t. 2, str. 291, z późn. zm.) - pod warunkiem, że tranzyt ma się zakończyć w portach morskich w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu, Szczecinie lub Kołobrzegu lub poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Niniejsze rozporządzenie zostało zmienione Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 27 kwietnia 2023 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. poz. 812), a następnie uchylone Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 2 maja 2023 r., uchylającym rozporządzenie w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. poz. 840).

Dnia 2 maja 2023 r. Komisja Europejska przyjęła tymczasowe środki zapobiegawcze dotyczące importu zbóż z Ukrainy. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/903 z dnia 2 maja 2023 r. wprowadzające środki zapobiegawcze dotyczące niektórych produktów pochodzących z Ukrainy (Dz. Urz. UE L 114 I z 2.05.2023 r.) dotyczyło czterech produktów rolnych. Zgodnie z tym rozporządzeniem pszenica, kukurydza, rzepak (rzepik) i nasiona słonecznika pochodzące z Ukrainy, mogły być dopuszczane do swobodnego obrotu lub obejmowane procedurą składowania celnego, procedurą wolnego obszaru celnego lub procedurą uszlachetniania czynnego, wyłącznie w państwach członkowskich innych niż Bułgaria, Węgry, Polska, Rumunia lub Słowacja. Początkowo zakaz obowiązywał do 5 czerwca 2023 r., a następnie na podstawie Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2023/1100 z dnia 5 czerwca 2023 r. wprowadzającego środki zapobiegawcze dotyczące niektórych produktów pochodzących z Ukrainy (Dz. U. UE. L. z 2023 r. poz. 144 z późn. zm.), został przedłużony do 15 września 2023 r.

W związku z brakiem dalszego przedłużenia przez Komisję Europejską embarga na ukraińskie zboże dla pięciu krajów, w tym Polski, Minister Rozwoju i Technologii dnia 15 września 2023 r. wydał Rozporządzenie w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. poz. 1898), które weszło w życie z dniem 16 września 2023 r. i nadal obowiązuje. Zgodnie z § 1 niniejszego rozporządzenia, ustanowiono zakaz przywozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonych produktów rolnych pochodzących z terytorium Ukrainy. Produkty objęte zakazem to m.in. pszenica, kukurydza, mąka pszenna, rzepak i nasiona słonecznika. W rozporządzeniu przewidziano wyjątki od ogólnego zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych. Zakaz ten nie ma zastosowania w dwóch przypadkach, tj. do tranzytu zewnętrznego, o którym mowa w art. 226 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny

kodeks celny, a także do wspólnej procedury tranzytowej w oparciu o Konwencję o wspólnej procedurze tranzytowej sporządzoną w Interlaken dnia 20 maja 1987 r. Aby jednak wyjątek mógł mieć zastosowanie, tranzyt musi zakończyć się w portach morskich w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu, Szczecinie lub Kołobrzegu lub poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Od daty wprowadzenia pierwszego rozporządzenia ws. embarga na produkty spożywcze sprowadzane z Ukrainy, struktura przewozów towarów w tym zakresie uległa znacznej zmianie. Przed ograniczeniami, już po rozpoczęciu konfliktu zbrojnego z Rosją, PKP CARGO S.A. transportowała z Ukrainy przede wszystkim ładunki konwencjonalne w imporcie lądowym, gdzie przewóz kończył się na terenie Polski. Wprowadzenie ograniczeń spowodowało gwałtowny wzrost przewozów tranzytowych, przede wszystkim w transzycie morskim do portów, jak i również wzrost konteneryzacji zbóż i produktów rolnych, który odbył się kosztem przewozów w imporcie lądowym.

Intensywność zmian regulacji prawnych dotyczących zasad wwozu określonych towarów pochodzenia rolnego, które wprowadzane były, co do zasady, bez „vacatio legis”, spowodowało krótkookresowy chaos informacyjny i trudności w implementacji ww. regulacji przez eksporterów/importerów/przewoźników. Komplikacje powstały również w zakresie wypełniania listów przewozowych i dołączanych do nich dokumentów towarzyszących, niezbędnych dla polskich organów celno-skarbowych do jednoznacznej identyfikacji i kwalifikacji, do wszczynania procedur dopuszczenia lub niedopuszczenia towaru na obszar celny Rzeczypospolitej Polskiej (UE).

Dodatkowo, w związku z brakiem jednoznacznych wytycznych w nowo uchwalanych regulacjach prawnych, określających model postępowania w sprawie przesyłek będących już w trakcie realizacji, doszło do ponadnormatywnego wydłużenia czasu zajęcia torów na stacjach granicznych i podejściach do stacji granicznych, które trwało do czasu wyjaśnienia ich statusu i finalnej kwalifikacji przez organy celno-skarbowe RP.

Rozbieżność w interpretacji przepisów dot. embarga na towary spożywcze sprowadzane z Ukrainy przez regionalne organy administracji celno-skarbowej RP, powodowało wykluczenia lub opóźnienia na poszczególnych przejściach granicznych PKP-Koleje Ukrainińskie „UZ”. Nadto, wspomniane powyżej zmiany prawne wpłynęły na spadek pracy polskich terminali przeładunkowych, na których skorzystały terminale ukraińskie.

W dniu 23 czerwca 2023 roku Rada Unii Europejskiej przyjęła natomiast 11 pakiet sankcji gospodarczych i indywidualnych, w którym m.in. zakazano tranzytu przez terytorium Rosji większej liczby towarów i technologii. Na kolejne podmioty nałożono surowsze ograniczenia eksportowe, jeśli chodzi o towary i technologie podwójnego zastosowania.

Dwunasty pakiet sankcji gospodarczych i indywidualnych w związku z rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie został wprowadzony 18 grudnia 2023 roku. Wprowadzono zakaz sprzedaży, dostawy, przekazywania lub wywozu, bezpośrednio lub pośrednio, towarów, które mogłyby przyczynić się w szczególności do zwiększenia potencjału przemysłowego Rosji, niezależnie od tego, czy pochodzą z Unii.

W mocy pozostaje także ustawa z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1497 z późn. zm.) (dalej jako „ustawa”). Zgodnie z art. 8 ustawy zakazano wprowadzania na terytorium RP oraz przemieszczania między dwoma państwami przez terytorium RP, które zaczyna i kończy się poza tym terytorium, jak również z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, innego niż RP, na terytorium Polski towarów objętym pozycją 2701 oraz 2704 Nomenklatury Scalonej (CN), pochodzących z terytorium Federacji Rosyjskiej albo Białorusi. Działania Rosji i podjęte przez Unię Europejską kroki, które mają na celu osłabienie rosyjskiej gospodarki oraz potencjału militarnego Rosji, wpływają także na sytuację przewozową Spółki. W związku z ograniczeniami, PKP CARGO S.A. m.in. nie może przewozić węgla pochodzącego z Rosji i Białorusi.

## Dialog społeczny

W roku 2023 miało miejsce:

1. Podpisanie w dniu 24 stycznia 2023 r. Porozumienia kończącego spór zbiorowy wszczęty wystąpieniem Organizacji Związkowych będących Stroną ZUZP z 1 marca 2022 r. o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń. Zgodnie z ustaleniami Zarządu i Związków Zawodowych z dniem 1 stycznia 2023 r. pracownikom PKP CARGO S.A. wynagradzanym wg ZUZP została przyznana podwyżka w wynagrodzeniu zasadniczym w wysokości średnio 415,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat) oraz pracownikom wynagradzanym wg Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. nr 498/2012 (ze zm.) podwyżka wynagrodzenia miesięcznego w wysokości średnio 764,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat). Przyznanie pracownikom PKP CARGO S.A. jednorazowej nagrody w wysokości 450,00 zł, wypłaconej wraz z wynagrodzeniem za lipiec 2023 r. w związku z wysiłkiem i zaangażowaniem Załogi Spółki w codzienną pracę (wypłata podyktowana była wystąpieniami Organizacji Związkowych o wyróżnienie w formie pieniężnej gratyfikacji wkładu w realizację zadań). Spółka przeznaczyła na ten cel 7,6 mln zł.
2. Wypełnienie postanowień Porozumienia z 6 października 2023 r., zawartego pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. i Związkami Zawodowymi (Seksja Zawodowa NSZZ „Solidarność” Grupy PKP CARGO, Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy, Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność”-80) - wypłata pracownikom PKP CARGO S.A. pozostającym w stanie zatrudnienia na 1 listopada 2023 r. oraz posiadającym w tym dniu minimum roczny staż na kolei dodatkowej, jednorazowej nagrody w wysokości 800,00 zł brutto. Spółka przeznaczyła na ten cel 12,7 mln zł.

Pod koniec 2023 r. związki zawodowe kolejno raz przystąpiły do rozmów na temat wzrostu wynagrodzeń. Ustalenia Stron podczas spotkania Zarządu z Organizacjami Związkowymi będącymi Stroną ZUZP w dniu 1 grudnia 2023 r. w ramach prowadzonego dialogu społecznego:

- podpisanie Porozumienia z trzema Organizacjami Związkowymi będącymi Stroną ZUZP (Seksja Zawodowa NSZZ Solidarność Grupy PKP Cargo, Federacja ZZK i NSZZ „Solidarność” – 80). Zarząd i Związki Zawodowe ustaliły, że z dniem 1 stycznia 2024 r. dla pracowników PKP CARGO S.A. wynagradzanych wg ZUZP zostaną przyznane środki na podwyżkę wynagrodzenia zasadniczego w wysokości 430,00 zł średnio na 1 zatrudnionego oraz dla pracowników wynagradzanych wg Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. nr 498/2012 (ze zm.) na wzrost wynagrodzenia miesięcznego w wysokości 0,19 krotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale 2015 r. średnio na jednego zatrudnionego tj. 813,27 zł.
- podpisanie Protokołu rozbieżności, w którym osiem Organizacji Związkowych będących Stroną ZUZP (Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru, Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych, Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP, Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP, Związek Zawodowy Administracji PKP, Międzyzakładowa Komisja Związkowa Związku Zawodowego "Kontra") podtrzymało postulat wdrożenia podwyżki wynagrodzeń od 1 października 2023 r. w wysokości średnio 400,00 zł dla pracowników wynagradzanych według ZUZP i odpowiednio dla pracowników wynagradzanych według wskaźnika.

Wobec odmowy przez PKP CARGO S.A. uwzględnienia tego żądania z dniem 1 grudnia 2023 r. został wszczęty spór zbiorowy z ośmioma Organizacjami Związkowymi będącymi Stroną ZUZP. Strony podjęły rozmowy w ramach procedury medacyjnej w celu zbliżenia stanowisk i osiągnięcia porozumienia.

## 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 iloczynach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak: kasacja i sprzedaż taboru, leasing, zwrot po okresie leasingu oraz zakup.

W 2023 r. tendencja spadkowa liczby lokomotyw i wagonów w Grupie została utrzymana. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowego taboru i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru. W roku 2024 planowana jest dostawa kolejnych 3 elektrycznych lokomotyw sześciosiowych serii ET43.

Najnowocześniejsza część naszej floty liczy 47 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy serii ET43 (szt.21), 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 7 sztuk lokomotyw Dragon 2 (seria ET26) wyposażonych w spalinowy moduł dojazdowy. Spośród nich, 41 pojazdów to lokomotywy nowe, nabyte w ciągu ostatnich 4 lat. W posiadanym parku wagonów aż 4 075 szt. to platformy intermodalne, z czego 278 szt. zostało zakupionych w 2022 r.

W ramach Umowy o dofinansowanie zawartej w dniu 13 października 2022 r. ze Skarbem Państwa - Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w roku 2023 Spółka realizowała projekt „Modernizacja wagonów towarowych poprzez wymianę wstawek hamulcowych na zgodne z TSI Hałas” w ramach działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, który zakładał dostosowanie 2200 wagonów Spółki do wymagań TSI HAŁAS poprzez wymianę zestawów kołowych obręczowanych na monoblokowe oraz wymianę wstawek hamulcowych żeliwnych na kompozytowe typu LL. Dostawy



omaźnicowanych zestawów kołowych do wagonów były realizowane na podstawie umów, które Spółka zawarła z (I) Konsorcjum w składzie: Skinest Rail Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Olsztynie, oraz Skinest Railway Services OÜ z siedzibą w Talinie (Estonia) oraz (II) Lucchini Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Mińsku Mazowieckim. Wartość ww. dostaw wyniosła 229,76 mln zł netto.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2019-2023.

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

Wyszczególnienie	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	Zmiana 2023-2022
lokomotywy spalinowe	708	731	850	1 103	1 261	-23
w tym PKP CARGO S.A.	538	555	671	912	1 065	-17
lokomotywy elektryczne	841	816	969	968	1 079	25
w tym PKP CARGO S.A.	822	796	946	949	1 059	26
<b>Razem</b>	<b>1 549</b>	<b>1 547</b>	<b>1 819</b>	<b>2 071</b>	<b>2 340</b>	<b>2</b>
w tym PKP CARGO S.A.	1 360	1 351	1 617	1 861	2 124	9

Źródło: Opracowanie własne.

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

Wyszczególnienie	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	Zmiana 2023-2022
Wagony posiadane na własność i w leasingu	52 358	53 459	53 459	56 183	58 453	-1 101
w tym PKP CARGO S.A.	48 397	49 312	49 312	51 533	53 619	-915

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 2019 – 2023.

Tabela 25 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2019-2023

Wyszczególnienie	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	Zmiana 2023-2022
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 367	1 406	1 441	1 415	1 449	-39
w tym PKP CARGO S.A.	520	550	550	520	517	-30
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m <sup>2</sup> ]	683 073	722 756	728 944	693 213	723 962	-39 683
w tym PKP CARGO S.A.	523 336	570 956	571 841	535 910	539 554	-47 620

Źródło: Opracowanie własne.

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

## 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 dniu 2 stycznia 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. umowę kredytu inwestycyjnego w kwocie 100 mln zł z okresem dostępności kredytu do dnia 29 grudnia 2023 r.

W dniu 17 marca 2023 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19 marca 2024 r.

W dniu 30 marca 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła umowę pożyczki ze spółką z Grupy Kapitałowej PKP CARGO do maksymalnej kwoty 20 mln zł z okresem dostępności do dnia 31 października 2023 r.

W dniu 24 maja 2023 r. Spółka 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 24 maja 2024 r.

W dniu 26 maja 2023 r. Spółka wraz ze Spółką z Grupy Kapitałowej PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. Umowę kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 mln zł z okresem dostępności do dnia 24 maja 2024 r.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 27 czerwca 2024 r.

W dniu 05 lipca 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z ING Lease (Polska) sp. z o.o. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 200 mln zł. Limit dostępny jest do dnia 13 czerwca 2024 r. dla PKP CARGO S.A. oraz pod warunkiem zawarcia stosownego aneksu dla spółek z Grupy PKP CARGO.

W dniu 28 lipca 2023 r. spółka z Grupy PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Umowę o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 10 mln zł z okresem dostępności do 27 lipca 2024 r.

W dniu 26 września 2023 r. Spółka zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 80 mln EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża).

W dniu 19 października 2023 r. Spółka 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 29 lutego 2024 r.

W dniu 27 października 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z PKO Leasing S.A. Ramowa Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 200 mln zł. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy od podpisania Ramowej Umowy Leasingu.

W dniu 29 lutego 2024 r. Spółka 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 r.

W dniu 19 marca 2024 r. Jednostka Dominująca 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 czerwca 2024 r.

W 2023 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia umów kredytowych.

#### 4.6.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W dniu 30 marca 2023 r. Spółka zawarła umowę pożyczki ze spółką z Grupy Kapitałowej PKP CARGO do maksymalnej kwoty 20 mln zł z okresem dostępności do dnia 31 października 2023 r. Pozostałe spółki zależne objęte nie udzielały pożyczek jednostkom powiązanym.

W 2023 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia umów pożyczek.

#### 4.6.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W roku 2023 PKP CARGO S.A. lub jednostka od niego zależna nie udzieliła poręczeń kredytu lub pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których łączna wartość jest znacząca.

#### 4.6.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

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

#### 4.6.5 Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

Grupa PKP CARGO efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi w celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej. Główne działania to dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Grupy.



Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków.

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

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

W 2023 r. PKP CARGO S.A. oraz spółki zależne nie inwestowały w lokaty bankowe i inwestycje kapitałowe.

#### 4.6.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

W 2023 roku sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO znajdowała się na stabilnym poziomie zapewniającym ciągłość operacyjną i przewozową prowadzonej działalności. Na dzień 31 grudnia 2023 r. nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące istotne pogorszenie sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO lub zagrożenie kontynuacji działalności.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących wojnie w Ukrainie i towarzyszące jej skutki w postaci 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 2023 r. nie pojawiły się takie pozycje.

#### 4.7.2 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Pozycje pozabilansowe obejmują głównie zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych oraz zobowiązania warunkowe wynikające z gwarancji wystawionych na zlecenie Spółki i Grupy oraz ze zgłoszonych w ramach postępowań sądowych roszczeń wobec Spółki i Grupy, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczeń, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Spółkę i Grupę.

Opis istotnych pozycji pozabilansowych został ujawniony w *Nocie 7.2 i 7.3 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO* zakończonego dnia 31 grudnia 2023 roku.

#### 4.7.3 Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 roku jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w 2023 roku.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją istotne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2023 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 S.A. z dnia 16 listopada 2020 roku, zmienioną (w zakresie § 1 ust. 1) uchwałą nr 28/2021 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 28 czerwca 2021 roku dokonano wyboru konsorcjum 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 (zwanymi dalej łącznie: „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.

W dniu 19 grudnia 2023 roku Spółka zawarła z Grant Thornton aneks nr 1 do Umowy wprowadzający m.in. klauzulę waloryzacyjną wynagrodzenie należne za świadczone w jej ramach usługi. Klauzula waloryzacyjna ma zastosowanie począwszy od wynagrodzenia za usługi świadczone za rok 2022 roku.

Uchwałą nr 2/2024 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 18 kwietnia 2024 roku Walne Zgromadzenie wyraziło zgodę na pozostawienie jako firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie i przegląd jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. firmy Grant Thornton Polska P.S.A. w miejsce dotychczasowego konsorcjum firm: Grant Thornton Polska P.S.A. oraz Grant Thornton Frąckowiak P.S.A. W przedmiotowej sprawie

w dniu 19 kwietnia 2024 roku został zawarty aneks nr 2 do ww. Umowy.

Poniżej zaprezentowane wynagrodzenie firmy audytorskiej za rok 2023 oraz 2022.

Tabela 26 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Wynagrodzenie sieci		w tym firmy audytorskiej Grant Thornton Polska P.S.A.	
	2023*	2022**	2023*	2022**
Badanie rocznych sprawozdań finansowych Spółki dominującej	148 877,55	137 977,34	148 877,55	137 977,34
w tym:				
Badanie rocznego jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki dominującej	112 821,27	104 560,96	112 821,27	104 560,96
Badanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Spółki dominującej	36 056,28	33 416,39	36 056,28	33 416,39
Badanie rocznych sprawozdań finansowych jednostek powiązanych	396 412,60	414 682,08	84 965,36	78 744,55
Przegląd sprawozdań finansowych Spółki dominującej i jednostek powiązanych	168 168,52	165 099,30	107 296,52	99 440,70
Inne usługi atestacyjne	34 392,36	36 467,69	8 000,00	8 000,00
Usługi pokrewne	9 692,55	8 982,90	9 692,55	8 982,90
<b>Razem</b>	<b>757 543,59</b>	<b>763 209,32</b>	<b>358 831,99</b>	<b>333 145,49</b>

Źródło: Opracowanie własne.

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

\*\*Wynagrodzenia za usługi zostały podane z uwzględnieniem obowiązujących zapisów waloryzacyjnych oraz po kursie NBP z dnia 30.12.2022

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

### 5.1. Istotne informacje i zdarzenia

- W dniu 16 stycznia 2023 r. została wydana decyzja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o wydaniu zgody, na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, na dokonanie koncentracji polegającej

na przejściu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”) kontroli nad CARGOTOR sp. z o.o. (spółką w 100% zależną od PKP CARGO).

- W dniu 30 stycznia 2023 r. spółka zależna PKP CARGOTABOR sp. z o.o. zawarła umowę z ALSTOM POJAZDY SZYNOWE sp. z o.o. na zakup aktywów likwidowanego oddziału ALSTOM. Przedmiotowa umowa dotyczy zakupu: materialnych składników majątkowych, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz wartości niematerialnych i prawnych, tj. prawa ochronne na znaki towarowe, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz inne autorskie prawa majątkowe do dokumentacji aktywów, zapasów magazynowych. Wartość umowy to kwota: 13,5 mln zł netto powiększona o należną stawkę podatku VAT.
- W dniu 30 stycznia 2023 r. spółka PKP CARGO ogłosiła i opublikowała Rewizję Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023. W ramach rewizji potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy PKP CARGO oraz zmodyfikowano cele strategiczne. Grupa PKP CARGO ma zająć pozycję nr 1 w obszarze „Trójmorza” i na trasach tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku” na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmocnić pozycję w latach 2023 – 2038, oraz wypracować 50% udziałów w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 r. mierzonych pracą przewozową.
- W dniu 20 lutego 2023 r. PKP CARGO otrzymało zgodę Rady Nadzorczej Spółki na rozporządzenie majątkiem poprzez przeniesienie na rzecz PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. prawa własności i prawa użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli oraz prawa własności ruchomości wchodzących w skład majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej o łącznej wartości rynkowej wynoszącej 29,8 mln zł netto.
- W dniu 22 marca 2023 r. PKP CARGO odebrała dwanaście lokomotyw elektrycznych Dragon 2 wyprodukowanych przez NEWAG S.A.
- W ramach realizacji umowy zawartej z NEWAG S.A. oraz NEWAG LEASE spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.A. na zakup lokomotyw, Spółka kontynuowała finansowanie dostaw lokomotyw w oparciu o zawarte porozumienia pomiędzy PKP CARGO, Konsorcjum firm NEWAG S.A. i NEWAG LEASE spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.A. oraz PKO LEASING S.A. i Pekao Leasing sp. z o.o. w sprawie finansowania dostaw lokomotyw. W ramach podpisanych porozumień oraz ramowych umów leasingu na dzień 31 grudnia 2023 r. zostało zawartych łącznie 16 umów leasingu na łączną kwotę 270,4 mln złotych.
- W dniu 26 września 2023 r. PKP CARGO zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 80 mln EUR.
- W dniu 26 września 2023 r. PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. zawarła umowę sprzedaży na cele obronności i bezpieczeństwa Państwa na rzecz Skarbu Państwa Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Lublinie tj. jednostce podległej organizacyjnie Ministrowi Obrony Narodowej, majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej.
- W dniu 21 listopada 2023 roku PKP CARGO S.A. otrzymała od jednego z kontrahentów dwie noty odsetkowe na łączną kwotę 23,4 milionów złotych z tytułu opóźnień w realizacji płatności. Po analizie przedmiotowych not PKP CARGO S.A. zdecydowała o ujęciu kwoty odsetek naliczonych za okres do 30 września 2023 roku w wysokości 20,9 milionów złotych w sprawozdaniu finansowym za III kwartał 2023 r.

Wierzytelności wynikające z umów zakupowych, w przypadku których dochodziło do opóźnień w realizacji płatności były przedmiotem faktoringu pomiędzy dostawcą a faktorem i wszelkie płatności z tytułu realizacji umów były dokonywane na rzecz faktora. W ocenie Spółki prawo do naliczenia odsetek od przeterminowanych wierzytelności jest w tym przypadku jest bezsporne, gdyż do opóźnień w realizacji płatności faktycznie dochodziło. Spółka kwestionuje jednak właściwość podmiotu, który wystąpił do Spółki z roszczeniem. Po analizie przedmiotowej sprawy Zarząd Spółki zdecydowała o ujęciu odsetek od opóźnień w realizacji płatności w pełniej wysokości, gdyż istnieje tytuł prawny do wystąpienia do Spółki z roszczeniem o zapłatę należnych odsetek i jest prawdopodobny wpływ środków pieniężnych związany z koniecznością uregulowania tego roszczenia. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

- Spółka zakończyła realizację projektu pod nazwą: „Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli-Karsznicach” o łącznej końcowej wartości przyjętych środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych: 110,22 mln zł (w tym wartość kosztów kwalifikowanych objętych dofinansowaniem: 103,44 mln zł). Prace budowlane zostały zakończone 27 października 2023 r. środki trwałe i WNiP zostały przyjęte do ewidencji 1 grudnia 2023 r. Terminal został oddany do użytkowania. Na przedmiotową inwestycję Spółce zostało przyznane dofinansowanie w kwocie 51,7 mln zł.
- W dniu 01 lutego 2024 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 132/VIII/2024 w sprawie zawieszenia w czynnościach Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. – Pana Dariusza Seligi.
- W dniu 01 lutego 2024 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 133/VIII/2024 w sprawie zawieszenia w czynnościach Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. – Pana Marka Olkiewicza.

- W dniu 01 lutego 2024 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 134/VIII/2024 w sprawie powierzenia wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Panu Maciejowi Jankiewiczowi – Członkowi Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.
- W dniu 29 lutego 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN 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 100.000.000,00 PLN wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 czerwca 2024 roku.
- W dniu 19 kwietnia 2024 roku akcjonariusz Emitenta – PKP S.A. dokonał zmian w składzie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. odwołując z jej składu Pana Andrzeja Grzegorza Leszczyńskiego, Pana Jarosława Piotra Stawiarskiego, Pana Marka Roberta Ryszkę i powołując w skład Rady Nadzorczej Pana Pawła Miłka (Paweł Miłek), Panią Monikę Starecką (Monika Starecka), Pana Marcina Wojewódkę (Marcin Wojewódka).
- W dniu 22 kwietnia 2024 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 148/VIII/2024 w sprawie odwołania Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. – Pana Jacka Rutkowskiego.

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

### *Podpisanie umowy z PKP PLK S.A.*

PKP CARGO S.A. w dniu 6 grudnia 2023 r. zawarło z PKP PLK S.A. umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 10 grudnia 2023 roku do dnia 14 grudnia 2024 roku.

Przedmiotem umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 471,8 mln zł netto (580,3 mln zł brutto). Umowa jest kluczowa dla realizacji podstawowej działalności Spółki. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

### *Umowy ze spółkami z Grupy PGE*

Spółka zawarła cztery umowy przewozowe ze spółkami z Grupy PGE, tj. PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. z siedzibą w Bełchatowie, PGE Energia Ciepła S.A. z siedzibą w Warszawie, których przedmiotem jest realizacja na rzecz tych spółek przewozu transportem kolejowym węgla kamiennego i sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 18,26 mln ton. Umowy obowiązywać będą w okresie od 6 września 2023 r. do 5 marca 2026 r. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi 986,38 mln zł netto (1 213,24 mln zł brutto)

### *Umowa z CMC Poland Sp. z o. o.*

Początkiem 2024 r. została zawarta umowa pomiędzy PKP CARGO a CMC Poland Sp. z o. o. Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez Spółkę na rzecz CMC Poland Sp. z o.o. usług przewozu złomu oraz produktów metalowych, które będą realizowane w komunikacji krajowej, export i import. Okres obowiązywania umowy to styczeń 2024 – grudzień 2026 r. Przewidywana szacunkowa wartość umowy wyniesie łącznie 192 014 521 mln zł netto (236 177 860 mln zł brutto).

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2023 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

- Duża zmienność rynku borykającego się z wieloma problemami tj. inflacja, spadek popytu czy wciąż wysokie ceny energii;
- Znaczne zmniejszenie aktywności u podmiotów (kontrahentów lub potencjalnych kontrahentów Grupy) wynikające z wyhamowania światowej gospodarki;
- Wysoka niepewność na rynkach towarowych;
- Znacząco wyższy niż w ubiegłych latach koszt kapitału;
- Podwyższone koszty surowców energetycznych, paliw oraz energii wraz z bardzo negatywnym miksem energetycznym w Polsce (poprzez m.in. wysokie koszty emisji CO<sub>2</sub> i wysoki udział paliw kopalnych), będą uderzać w krajowych producentów, a także w dalszy rozwój mocy produkcyjnych;
- Słaba koniunktura na surowce mające kluczowe znaczenie dla przewozów Grupy PKP CARGO tj. ładunki masowe w tym zwłaszcza węgiel kamienny oraz kruszywa, a także koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne oraz paliwa ciekłe (w gałęziach przemysłu o czołowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, jak: energetyka, budownictwo, czy sektor hutniczy) silnie wpływała na obniżenie popytu na kolejowe usługi transportowe, w rezultacie także na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO.
- Spowolnienie w Chinach może być przyczynkiem do dalszego rozluźnienia powiązań gospodarczych pomiędzy „największym producentem świata”, a krajami zachodu;
- Ryzyko nierównowagi ekonomicznej Polski – wysoki deficyt finansów publicznych, rosnące zadłużenie, wciąż wysoka inflacja, znaczne środki przeznaczane na obronność oraz znaczne wydatki socjalne mogą dławić tempo wzrostu polskiej gospodarki, a w konsekwencji zaważyć na tempie oraz skali rozwoju w kolejnych latach;
- Szybkie tempo przemian w związku ze zmianami klimatu, będzie generować wysokie koszty transformacji, co wymusi aktywną rolę państwa i rosnące w związku z tym zadłużenie (w konsekwencji także nierównowagi makroekonomiczne i ich pogłębianie);

##### Ryzyka wynikające z uwarunkowań geopolitycznych – w tym związane z konfliktem zbrojnym w Ukrainie

- Ryzyko geopolityczne to postępujące stopniowe zmniejszanie znaczenia i wpływu Stanów Zjednoczonych na globalne łańcuchy dostaw, trwająca wojna pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami trwa wojna handlowa, trwająca wojna w Ukrainie oraz zmniejszająca się skala pomocy dla naszego sąsiada mogą prowadzić do wysoce niekorzystnych dla Polski rozstrzygnięć konfliktu, a jednocześnie następuje reorientacja licznych powiązań gospodarczych;
- Wojna w Ukrainie, dalszy wzrost napięć geopolitycznych oraz wybuch kolejnych konfliktów regionalnych (w tym o znaczeniu ponadregionalnym) silnie hamowały ożywienie światowej ekonomii;
- Podmioty (w tym zagraniczne) przyzwyczyły się do wojny w Ukrainie, co spowodowało umocnienie polskiej waluty i wzrost skali inwestycji zewnętrznych. Konflikt ten, choć wciąż kluczowy odgrywał już mniejszą rolę w sferze gospodarki niż w roku ubiegłym, choć efekty decyzji podejmowanych w jego trakcie do dziś generują znaczną liczbę problemów w obrocie gospodarczym. Dodatkowo na całość tych zjawisk nakładają się problemy z wciąż stosunkowo wysoką inflacją (a także podwyższonym kosztem kapitału), co łącznie przełożyło się na spadek kolejowych przewozów towarowych, jak i na ograniczenie międzynarodowej działalności (z uwagi m.in. na słaby popyt u zagranicznych kontrahentów).
- Silne zawirowania w łańcuchach dostaw (z uwagi na liczne ograniczenia w zakresie transportu morskiego, lądowego i lotniczego), które mogą wpływać na tempo wychodzenia przez gospodarkę światową ze spowolnienia gospodarczego oraz doprowadzić do znaczącego przemodelowania globalnych powiązań ekonomicznych;
- Sankcje na Rosję i Białoruś wprowadzone na poziomie Unii Europejskiej oraz na poziomie krajowym znacząco redukują wymianę gospodarczą z tymi państwami (choć w wielu obszarach trwa ona bez większych ograniczeń). Jednakże wiele państw (w tym z UE) pomaga omijać te ograniczenia, co zasadniczo obniża ich skuteczność oraz prowadzi do wydłużenia czasu trwania konfliktu;



- Konflikt w Ukrainie jest nadal daleki od rozwiązania, a konsekwencje decyzji podjętych w jego trakcie mocno uderzają w poszczególne branże polskiej ekonomii (w tym zwłaszcza w rynek transportowy). Nastąpił znaczący spadek obrotów z Rosją i Białorusią, dodatkowo generujący obniżenie znaczenia tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku”, który ma kluczowe znaczenie w transporcie kontenerów z Dalekiego Wschodu. Pomimo to obroty z Ukrainą zdecydowanie wzrosły, z korzyścią dla polskiej gospodarki (gdzie odnotowano wysokie dodatnie saldo wymiany), co wymaga intensyfikacji starań mających na celu unormowanie wymiany i zachowanie dobrej dynamiki w tym obszarze, który niejako rekompensuje braki w obrotach z innymi krajami regionu.

## Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- Dynamicznie rozwijający się rynek i stały wzrost liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe: zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 126 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 12 stycznia 2024 r.).<sup>48</sup> 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.<sup>49</sup> W analogicznym okresie 2022 r. było to 116 przewoźników, więc w trakcie ostatniego roku (pomimo zauważalnego wyhamowania koniunktury i spadku popytu na przewozy towarów kolejaję) rynek ten stale się rozwija - pojawiło się aż 10 nowych operatorów.
- W 2023 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego aż 30 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (w roku 2022 było to 27 przewoźników). W tym gronie znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO Service Sp. z o.o.
- Wysoko konkurencyjny i wciąż rozwijający się dynamicznie rynek kolejowych przewozów intermodalnych, gdzie w trakcie 9 miesięcy 2023 r. (brak danych za cały rok 2023) pomimo wielu czynników realnie wpływających na osłabienie segmentu intermodalnego (tj. np. pogarszająca się koniunktura gospodarki światowej, głęboki spadek popytu silnie wpływający na zmniejszenie wymiany towarowej, czy wciąż trwająca wojna w Ukrainie nadal znacząco ograniczająca przewozy na kierunku wschód-zachód) rynek ten wciąż dynamicznie rozwijał się podmiotowo, a kolejowe przewozy intermodalne realizowało już 26 licencjonowanych przewoźników (w 2022 r. było to 23 przewoźników, a w 2015 r. jeszcze 11 przewoźników)<sup>50</sup>;
- Spadek liczby lokomotyw i wagonów, w wyniku wycofywania z eksploatacji najstarszych i najbardziej nieefektywnych konstrukcji. Wymiana taboru jest procesem czasochłonnym oraz kosztochłonnym, dodatkowo istnieje ograniczona ilość producentów i mocy produkcyjnych w tym obszarze, co skutecznie wymusza na przewoźnikach optymalizację struktury posiadanych lokomotyw i wagonów w kontekście bieżącego zapotrzebowania rynkowego oraz przyszłych strumieni przewozowych. Stale rosną wymagania środowiskowe (w tym dotyczące hałasu) oraz te wynikające z otoczenia konkurencyjnego i zmian technologicznych na rynku (co przekłada się na konieczność instalacji kompozytowych wstawek i automatycznych sprzęgów, a także zastosowanie nowych systemów kierowania ruchem). Problemem pozostaje finansowanie wysoce kosztownych procesów modernizacji i wymiany taboru, którego wiek często przekracza kilkadziesiąt lat;
- Ryzyko wzrostu cen oleju napędowego, z uwagi na możliwe spodziewane globalne ożywienie gospodarcze oraz zawirowania w łańcuchach dostaw (liczne konflikty w rejonach istotnych dla wydobywania i transportu surowca);
- Zwiększanie skali działalności przez działające podmioty oraz możliwość budowania kompleksowej obsługi w ramach grup kapitałowych - konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO 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), co roku zwiększając zakres oraz skalę świadczenia usług dodatkowych. Nadal nieliczne podmioty podejmują się jednak 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 segmencie przewozów intermodalnych w obszarze Trójmorza), ORLEN Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw, który stanowi część Grupy PKN Orlen), LOKORAIL, Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo) oraz IDS CARGO.<sup>51</sup> Zgodnie z tendencją, na coraz bardziej konkurencyjnym rynku (podobnie jak w Polsce), pozostali operatorzy świadczą usługi obejmujące wszystkie segmenty rynku towarowych przewozów kolejowych, w tym kluczowe jak: paliwa stałe, materiały budowlane, paliwa płynne

<sup>48</sup> Urząd Transportu Kolejowego (stan po aktualizacji wykazu na 12 stycznia 2024 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International

<sup>49</sup> Urząd Transportu Kolejowego - Wykaz przedsiębiorców posiadających licencję przewoźnika kolejowego wydaną przez Prezesa UTK

<sup>50</sup> Urząd Transportu Kolejowego - dane o przewozach intermodalnych za 9 miesięcy 2023 r.

<sup>51</sup> SŽDC - Podíl dopravců na výkonech sítě Správy železnic



i produkty chemiczne, czy intermodal. W Czechach także widoczny jest trend stopniowej decentralizacji rynku przewozów, z rosnącym udziałem wielu małych operatorów, którzy skutecznie konkurują w wybranych niszach rynku;<sup>52</sup>

- Z uwagi na narastający (zarówno na polskim i czeskim rynku) poziom konkurencji w zakresie przewozu towarów kolejną, spółki Grupy PKP CARGO dokonują szeregu zmian, których intencją jest poprawa jakości świadczonych usług oraz rozszerzenie ich katalogu, co ma na celu stworzenie kompleksowej usługi przewozowej. Działania te obejmują m.in.: budowę oraz przebudowę centrów logistycznych, zakup wyspecjalizowanego taboru, tworzenie pociągów operatorskich, współpracę z komplementarnymi operatorami (w tym z zakresu transportu samochodowego), a także rozwój współpracy międzynarodowej (zwłaszcza w obszarze „Trójmorza”).

## Ryzyka w prowadzonej działalności

### Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

- Zarówno w Polsce, jak i w Czechach remonty, modernizacja oraz budowa infrastruktury kolejowej czasowo mocno ogranicza przepustowość wielu kluczowych tras, co generuje konieczność realizacji przewozów wydłużonymi trasami, a w konsekwencji wzrost kosztów i obniżenie jakości usługi. Wyłączenia infrastruktury kolejowej mają wpływ na przepustowość tras, co w przypadku modernizacji i remontów głównych korytarzy i tras jest dla transportu kolejowego znacznym ryzykiem wydłużenia czasu transportu, czy konieczności uruchamiania tras objazdowych.
- W Polsce w ostatnim czasie ma miejsce kumulacja prac w strategicznych miejscach infrastruktury kolejowej (m.in. na styku z infrastrukturą portową), co więcej z uwagi na inwestycje z Unijnego Funduszu Odbudowy projekty z nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej mogą się zająć. Z uwagi na ograniczoną ilość firm realizujących tego typu inwestycje zagrożeniem jest też przedłużenie prowadzonych przez wykonawców prac, co zmniejszy przepustowość linii, a jednocześnie spowoduje, że transport kolejowy nie będzie konkurencyjny względem m.in. transportu samochodowego (który w tym czasie nie będzie dotknięty tego typu ograniczeniami). W tym aspekcie istotne jest także wydłużone oczekiwanie na pozyskanie nowych tras przewozów lub nowych terminów przewozów.
- Nierównowaga na rynku kolejowym, w tym rosnące znaczenie transportu pasażerskiego, który wraz z rozwojem usług tworzy zwiększanie zapotrzebowanie na „sloty” przewozowe (z uwagi na zwiększanie częstotliwości przewozów pasażerskich), może prowadzić do blokowania oraz wypychania transportu towarowego z rynku przewozów kolejną;
- Wzrastające ryzyko rosnącej liczby przewozów na stosunkowo stabilnej liczbie linii kolejowych (nawet po zakończeniu prac remontowych) będzie generować problemy dotyczące konkurencyjności kolei względem innych form transportu. Już w chwili obecnej stanowi to znaczące ryzyko dla ładunków wymagających terminowej lub bardzo szybkiej dostawy.

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

- Transport drogowy jako najbardziej elastyczna gałąź transportu stanowi jedno z najważniejszych zagrożeń dla rozwoju transportu kolejowego. Ograniczenie roli przewozów pociągami wynika ze znacznie większej elastyczności przewoźników drogowych, co więcej są oni w stanie w znacznie bardziej aktywny sposób przystosować się do nowych kryteriów rynkowych, co pomimo pewnych pól przewagi dla kolei nie pozwoli przewoźnikom kolejowym na znaczące powiększenie skali działalności;
- W przypadku przewozów w relacji UA-PL transport drogowy stanowi konkurencję dla transportu kolejowego, ponieważ 60% zboża/ziarna odwożone jest po przeładunku transportem samochodowym.
- Utrzymująca się tendencja wzrostowa udziału w rynku transportu drogowego kosztem zmniejszenia udziałów przez pozostałe gałęzie transportu;<sup>53</sup>
- Wysoce niezrównoważony system transportowy wpływający na ograniczenie przyrostu ładunków przewożonych transportem kolejowym (m.in. ograniczona ilość linii kolejowych rozgraniczających transport lokalny i międzyregionalny, brak podjęcia budowy nowych linii, czy też modernizacje, które nie przynoszą odpowiedniego zwiększenia przepustowości linii, ani też skrócenia czasu przejazdu);
- Wzrost znaczenia drogowego transportu towarów jest rezultatem obiektywnie istniejących oraz pogłębiających się przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.:
  - relatywnie niskie bariery wejścia;
  - utrzymujące się wysokie dysproporcje w cenach źródeł energii dla transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego);
  - nierównowaga w poziomie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i infrastruktury dróg publicznych (zwłaszcza w zakresie opłaty za jednostkę pokonanego dystansu);
  - wysoce rozwinięta sieć drogowa w Polsce i Czechach;

<sup>52</sup> SŽDC - Podíl dopravců na výkonech sítě Správy železnic

<sup>53</sup> Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

- niski koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (niewielki udział dróg na których obowiązują opłaty w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce);
- szybka adaptacja przewoźników drogowych do zmieniającego się wolumenu przewozu;
- jednoznacznie wyższa w porównaniu z transportem kolejowym średnia prędkość transportu towarów, wraz z zasadniczą zaletą, jaką jest możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door;
- ryzyko ograniczonego zaangażowania się przewoźników kolejowych w proces transformacji energetycznej.

Możliwości przewozu dużej masy ładunkowej za pomocą transportu samochodowego były dotychczas ograniczane, w wyniku czego towary masowe przewożone były transportem kolejowym. Przy dzisiejszych uwarunkowaniach rynkowych za pomocą transportu samochodowego możliwe jest przetransportowanie prawie każdego rodzaju towaru. Dotychczas towary masowe były fundamentem przewozów kolejowych (węgiel, ruda, koks, kruszywa) ich ekonomiczne zalety dawały możliwość konkurencji z transportem samochodowym. Najbardziej zagrożone w tej sytuacji są przewozy grup towarowych, których udział w łącznych przewozach transportu samochodowego i kolejowego jest porównywalny - należą do nich np.: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa w tym kamienie, piasek, żwir i gliny, metale i wyroby metalowe gotowe czy wyroby chemiczne. Przewozy tych towarów stanowią około 33% udziałów w kolejowych przewozach ogółem.

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

- Istotna ilość umów podpisanych z Klientami przez Grupę PKP CARGO odznacza się długoterminowym charakterem oraz cyklicznością (odnawialnością). Jest to konsekwencją potrzeby po stronie Klientów przewozu dużych wolumenów towarów masowych, m.in.: węgla kamiennego, kruszyw, metali, rud czy też produktów chemicznych. Wymaga to od przewoźnika zapewnienia oraz odpowiedniego przygotowania zasobów, w tym taboru oraz odpowiedniej liczby pracowników, którzy są w stanie w sposób właściwy oraz w odpowiednich ramach czasowych zrealizować ofertowaną usługę. Wszelkie modyfikacje w zakresie istotnych zapisów kontraktów, w tym m.in. kierunków przewozów, zmiany wolumenu przewożonych towarów czy też zmiany istotnych wymagań, co do sposobu obsługi wpływają negatywnie na zdolności przewozowe, a zarazem na poziom realizacji kontraktów;
- Zwiększenie skali przewozów przez spółki wyspecjalizowane (realizujące przewozy na rzecz swojej spółki matki) i pozyskiwanie przez nie przewozów spoza swojego segmentu docelowego (zwłaszcza wśród podmiotów powiązanych kapitałowo) skutecznie obniża wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym przez Grupę PKP CARGO),
- Z uwagi na specyfikę przewozów kolejowych istnieje znaczące ryzyko ograniczenia dostępności przewozów dla wielu grup potencjalnych Klientów, którzy w sposób trwały mogą w przyszłości (pomimo wzrostu skali działalności) traktować kolej, jako gałąź transportu, która będzie wybierana jako ostatnia opcja transportowa.

### Ryzyko zmian regulacji prawnych

Często zmieniające się regulacje prawne dotyczące importu i tranzytu zboża pochodzącego z Ukrainy wprowadzane bez odpowiedniego „vacatio legis”, powodowały chaos informacyjny i trudności w implementacji ww. regulacji przez eksporterów / importerów / przewoźników. W bardzo krótkim czasie pojawiły się (bez okresu przejściowego) następujące akty prawne:

- Wytyczne Głównego Lekarza Weterynarii dotyczące zaostrenia kontroli materiałów paszowych wprowadzanych na teren RP spoza UE dla przejść granicznych PKP – UZ z 16.02.2023 r. (w miejsce wrywkowej kontroli jakości zbóż wprowadzono obowiązkową kontrolę „próbobranie” z każdej przesyłki w składzie (grupie wagonów).

#### Negatywne konsekwencje

Zaostrzenie kontroli jakościowej przez służbę weterynaryjną RP spowodowało wydłużenie postoju pociągów na torach stacji granicznej z ca 1 doby do 4-5 dób na skład pociągu, co szczególnie negatywnie odbiło się na zdolności przerobczej przejścia Dorohusk (PKP) – Jagodzin (UZ), jako głównego na styku z UZ przejścia „zbożowego” (gdzie PKP CARGO S.A – obsługuje ponad 50% potoku towarowego).

- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 15 kwietnia 2023 r. w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. 2023 poz. 717) – uchylony.
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 21 kwietnia 2023 r. w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz.U. 2023 poz. 751) – uchylony.
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/903 z dnia 2 maja 2023 r. wprowadzające środki zapobiegawcze dotyczące niektórych produktów pochodzących z Ukrainy – wygasło 5 czerwca 2023 r.
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1100 z dnia 5 czerwca 2023 r. wprowadzającego środki zapobiegawcze dotyczące niektórych produktów pochodzących z Ukrainy – stosuje się do dnia 15 września 2023 r.

Częste zmiany w krótkim okresie regulacji prawnych nt. zasad wwozu określonych towarów pochodzenia rolnego wprowadzanych praktycznie bez „vacatio legis”, spowodowały krótkookresowy chaos informacyjny i trudności w implementacji ww. regulacji przez eksporterów/importerów/przewoźników, również w zakresie wypełniania listów

przewozowych i dołączanych do nich dokumentów towarzyszących niezbędnym organom celno-skarbowym RP do jednoznacznej identyfikacji i kwalifikacji w kontekście procedur dopuszczenia lub niedopuszczenia towaru na obszar celny RP (UE).

Brak jednoznacznych wytycznych co z przesyłkami, które zmiany regulacji zastawały już w drodze lub na samym przejściu granicznym powodowało wydłużone ponadnormatywnie zajętości torów na stacjach granicznych i na podejściach do nich, w oczekiwaniu na wyjaśnienie ich statusu i finalną kwalifikację przez organy celno-skarbowe RP.

Różnorodność interpretacyjna ww. regulacji przez regionalne placówki administracji celno-skarbowej RP na poszczególnych przejściach granicznych PKP-UZ.

### Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

W dniu 10 stycznia 2024 r. w ramach sporu zbiorowego z Organizacjami Związkowymi tj.: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru, Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych, Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP, Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP, Związek Zawodowy Administracji PKP, Międzyzakładowa Komisja Związkowa Związku Zawodowego „Kontra” (zwane dalej: „Organizacje Związkowe”) nie zostało osiągnięte porozumienie i w konsekwencji, stosownie do postanowień art. 9 ustawy z 23 maja 1991 roku o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 123, „Ustawa”), został sporządzony protokół rozbieżności. Protokół przedstawia stanowiska obu Stron wobec postulatu zgłoszonego przez Organizacje Związkowe dotyczącego wdrożenia z dniem 1 października 2023 r. podwyżki wynagrodzeń w ramach rokowań w sporze zbiorowym.

Podpisanie ww. protokołu kończy rokowania, a spór zbiorowy, zgodnie z przepisami Ustawy, przechodzi w etap mediacji. Od 5 do 19 lutego 2024 r. Organizacje Związkowe, które wszczęły spór zbiorowy w grudniu 2023 r. przeprowadzają wśród pracowników Spółki referendum z zapytaniem o podjęcie 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 jednorazowy, dwugodzinny strajk ostrzegawczy. Spotkania mediacyjne z przedstawicielami Związków Zawodowych są kontynuowane, jednak istnieje ryzyko zakończenia prowadzonych rozmów strajkiem.

### Ryzyko wzrostu płac

Zarząd Spółki prowadzi negocjacje celem zapewnienia stabilnej sytuacji, umożliwiając tym samym realizację zadań statutowych w atmosferze spokoju społecznego. Z uwagi jednak na trwający spór zbiorowy dotyczący wzrostu wynagrodzeń oraz trudny do określenia termin osiągnięcia porozumienia w chwili obecnej brak jest możliwości oszacowania ryzyka wpływu sporu na sytuację PKP CARGO S.A. Należy mieć także na uwadze zobowiązania wynikające z § 5 ust. 1 Paktu Gwarancji Pracowniczych, dotyczące corocznego wzrostu wynagrodzeń, uzależnionego od wyniku i sytuacji finansowej Spółki.

### Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby osób, posiadających wymagane kompetencje, co sprzyja realizacji celów biznesowych.

W 2023 roku program adaptacyjny, realizowany był w formie stacjonarnej lub zdalnej (on line) - zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami różnych grup stanowisk: pracowników administracyjnych, pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych niż administracyjne oraz kadry menedżerskiej. Starannie dobrany program przygotowania zawodowego miał na celu jak najszybsze wdrożenie pracownika do organizacji, zapoznanie z obowiązkami, pomoc w przystosowaniu do środowiska pracy, co miało wpływ na efektywność wykonywanych prac i minimalizowało ryzyko fluktuacji pracowników. Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. 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. W 2023 roku w Spółce realizowane były szkolenia w formie stacjonarnej oraz e-learningu. Platforma szkoleniowa umożliwia szybką i bezpieczną dystrybucję wiedzy do wyselekcjonowanej grupy osób, jak również do dowolnej liczby pracowników.

W 2023 roku kontynuowano cykl szkoleń rozwijających kompetencje w zakresie budowania relacji oraz komunikacji w zespole jak również rozwijające umiejętności z zakresu posługiwania się MS Office. Szkolenia odbywały się zarówno w formie stacjonarnej jak i zdalnej (on line). Uruchomiono również pilotażowy program rozwoju kadry menedżerskiej „Akademia Lidera” - którego celem było rozwijanie kompetencji menedżerskich oraz zdolności przywódczych. Program składał się z kilku modułów warsztatowych (poprzedzonych materiałem szkoleniowym umieszczonym na Platformie e-learningowej), poświęconych najważniejszym kompetencjom menedżerskim: budowaniu zespołu, motywowaniu, komunikacji w zespole, delegowaniu zadań. Odbiorcami warsztatów była średnia kadra menedżerska.

## Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry, realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej Spółki, w 2023 roku kontynuowano wybrane działania, wspierające zatrudnianie nowych pracowników. Spółka aktywnie współpracuje z 32 szkołami branżowymi i technikami kolejowymi, wspierając proces nauczania poprzez organizację praktyk zawodowych. Dzięki nim uczniowie mają szansę na skonfrontowanie własnej wiedzy i umiejętności z wymaganiami stawianymi przez przyszłego pracodawcę, a Spółka ma możliwość zaprezentowania się jako atrakcyjny, przyszły pracodawca. W 2023 roku w ramach działań promujących wizerunek pracodawcy, Spółka uczestniczyła w Dniu Edukacji i Kariery na Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO. Wydarzenie to dało możliwość bezpośredniego kontaktu pracodawcy z potencjalnymi pracownikami, rozmowy na temat wzajemnych oczekiwań i warunków ewentualnej współpracy. Podczas Dnia Edukacji i Kariery PKP CARGO S.A. było współorganizatorem konkursu Grupy PKP „Maszynista – zawód z przyszłością”.

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

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

## Ryzyka o charakterze finansowym

### Ryzyko płynności

Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). W 2023 roku płynność Grupy utrzymywała się na stabilnym poziomie. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym.

Informacja o niewykorzystanych na dzień 31 grudnia 2023 roku liniach kredytowych została przedstawiona w nocie

[4.1. Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za 2023 rok.](#)

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2023 r. 9 spółek z Grupy.

### 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. Jednostka 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 Jednostki dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje w zakresie instrumentów pochodnych zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur. Grupa narażona była w 2023 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 Dominująca dla wszystkich kredytów w EUR stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę Dominującą.

### 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 2023 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 2023 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 prowadzone są działania windykacyjne, a w szczególnych przypadkach może nastąpić czasowe lub stałe wstrzymanie świadczenia usług i dostaw dla danego dłużnika.

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, weksli, ograniczonych praw rzeczowych.

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 PKP CARGO S.A.

W 2023 roku Spółka 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

Na dzień 31 grudnia 2023 roku sytuacja płynnościowa Grupy PKP CARGO znajdowała się na stabilnym poziomie zapewniającym ciągłość operacyjną i przewozową prowadzonej działalności.

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

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



Dynamiczne procesy inwestycyjne w infrastrukturę terminalową po stronie ukraińskiej, rosnąca liczba KPP 1435 mm, z którymi Koleje Ukrainie (dalej również jako: „UZ”) zawiera „umowy graniczne” na obsługę przewozów po t.1435 mm (przeładunki po stronie ukraińskiej), operacyjno-organizacyjne przesłanki preferencji celno-granicznych dla ruchu po t.1435 mm, generują stale rosnący wzrost potoku towarowego obsługiwanego na kolejowych przejściach granicznych PKP-UZ po t. 1435 mm, z jednoczesnym spadkiem ruchu po t. 1520 mm (utrata przeładunków na polskich terminalach) co przy projektowanej historycznie dla odwrotnej proporcji ruchu szczupłości infrastruktury torowej 1435 mm przejścia Dorohusk – Jagodzin powoduje permanentne kolejki pociągów KPP 1435 mm do przekazania na stronę ukraińską.

Dynamiczny rozwój granicznej infrastruktury przeładunkowej po stronie UA spowoduje negatywne skutki dla spółek Grupy PKP CARGO, firm logistycznych oraz terminali przeładunkowych zlokalizowanych po stronie polskiej w rejonie polsko-ukraińskich przejść granicznych Medyka-Mościska i Dorohusk-Jagodzin. Operacje przeładunkowe, załadunkowe, sortownicze, składowe, itp., przeniesione zostaną na stronę „kolei zdającej”, tj. UZ, gdzie następować będzie styk elementów sieci UZ o standardach 1520 mm i 1435 mm (do czasu wybuchu wojny operacje te odbywały się, zgodnie z zasadami wynikającymi z SMGS-u, po stronie kolei przyjmującej, a więc polskiej). Istnieje realne ryzyko pojawienia się dodatkowej konkurencji, tj. nowych przewoźników kolejowych (np. ukraińskich), realizujących przewozy w Europie Środkowej/Zachodniej. Szybka rozbudowa terminali po stronie ukraińskiej (dzięki kapitałowi niemieckiemu czy holenderskiemu) spowoduje, że przewoźnicy kolejowi z Niemiec i Holandii będą mogli zorganizować cały łańcuch logistyczny swoimi zasobami, przez co Polska utraci opłaty przewozowe w tranzycie a funkcjonujące po polskiej stronie terminale przeładunkowe oraz punkty ładunkowe, zarówno z Grupy PKP CARGO jak i podmioty prywatne, stracą rację bytu a zatrudniani pracownicy zostaną zwolnieni. Towary, już teraz są dowożone przez UZ po torze 1520 mm do terminali zlokalizowanych po stronie ukraińskiej, na których odbywa się ich przeładunek do wagonów 1435 mm lub przestawka na wózki 1435 mm.

Nagminnie występuje zjawisko redukcji przyznawanej dla PKP CARGO S.A. przepustowości nieproporcjonalnie do obsługiwanego potoku towarowego w związku rosnącym rozmiarem ruchu pasażerskiego i ilości „trzech” KPP 1435, operujących na kierunku UA.

Konflikt związany z wojną na Ukrainie wygenerował szereg konsekwencji, np. utratę przewozów z przewozów realizowanych na styku z kolejami rosyjskimi (RZD) – głównie w odniesieniu do węgla i metali, białoruskimi (BC) oraz na tzw. „Nowym Jedwabnym Szlaku” przewozy intermodalne.

## Konflikt zbrojny w Ukrainie

Konflikt zbrojny w Ukrainie wpłynął bezpośrednio na światowy łańcuch dostaw. PKP CARGO, jako narodowy przewoźnik towarowy, skoncentrowało się na adaptacji do dynamicznych wyzwań rynkowych. Sytuacja w Ukrainie stała się elementem strategii, gdzie Grupa aktywnie uczestniczy w obsłudze ładunków pomiędzy Polską, a Ukrainą. Grupa zaangażowała się w obsługę transportu produktów, dla których szlaki transportowe zostały zaburzone w efekcie rozpoczętego konfliktu przez Rosję. Unijne sankcje wobec Rosji i Białorusi spowodowały zmniejszenie przewozów po tzw. „Nowym Jedwabnym Szlaku” i skłoniły PKP CARGO do zwiększenia aktywności w obszarze Trójmorza. Inwestycje w nowoczesny tabor oraz rozbudowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli Karsznicach stały się krokiem do wykorzystania większego potencjału przewozowego ładunków intermodalnych w kolejnych latach, zwłaszcza w kontekście zmniejszenia przewozów po tzw. „Nowym Jedwabnym Szlaku”. Dodatkowo PKP CARGO dostosowało się do zmiany kierunku przewozów węgla, którego import z Rosji po wprowadzeniu sankcji został zastąpiony importem z innych kontynentów do portów polskich i zagranicznych. Wpłynęło to na aktywizację przewozów węgla z portów do odbiorców w kraju.

Pomimo negatywnego wpływu konfliktu zbrojnego w Ukrainie Grupa PKP CARGO stale monitoruje i podejmuje działania korygujące w zakresie oferowanych usług. Ze względu na niepewność związaną z zakończeniem wojny w Ukrainie możliwości planowania działalności na wschodnim kierunku są ograniczone. Wymiana handlowa pomiędzy Polską, a Ukrainą będzie organizowana przez pryzmat trwającego konfliktu. Powstanie szlaków komunikacyjnych na osi północ-południe, łączących wschód z Europą Zachodnią przez kraje Trójmorza może wpłynąć na zmniejszenie dystansu gospodarczego między tymi regionami.

## Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Polsce w 2023 r.

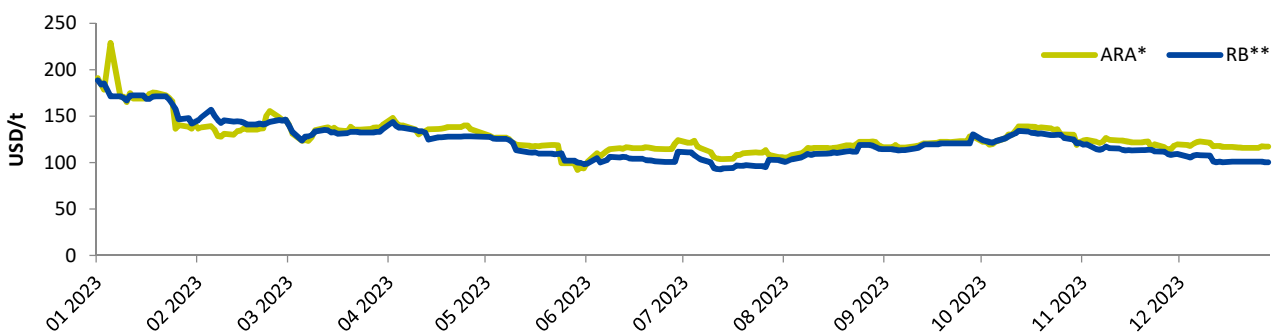
W trakcie 2023 r. determinantą kolejowych przewozów towarowych, jak i produkcji przemysłowej w kraju była słaba i pogarszająca się koniunktura, również u najważniejszych partnerów handlowych. W trakcie 2023 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na realizację przewozów oraz rozwój Grupy PKP CARGO były:

### Przemysł górniczy

Krajowy rynek węgla w 2023 r. znajdował się w okresie przekształceń strukturalnych, zasadniczym zmianom uległa także sieć dystrybucji węgla oraz kierunki dostaw surowca do Polski. Rosnące koszty funkcjonowania górnictwa spowodowały znaczący wzrost kosztu tony węgla na rynku krajowym, przez co tracił on swoją konkurencyjność względem surowca z zagranicy.

- sektor węglowy jako kluczowy dla wyników przewozowych PKP CARGO S.A. pozostaje pod presją rosnących kosztów oraz spadających stawek na rynku globalnym, istnieje rosnące ryzyko przyspieszonego odejścia od węgla, co może być przyczyną zaburzeń na rynku energii oraz dla podmiotów związanych z górnictwem. Problemy na rynku węgla w wysokim stopniu przekładają się na przewozy PKP CARGO S.A.
- spadek wydobycia węgla kamiennego w 2023 r. do poziomu 48,4 mln ton (-4,5 mln ton, tj. -8,5% rdr), co oznacza kolejne wyraźne obniżenie wydobycia surowca w kraju.
- znaczne zmniejszenie krajowej sprzedaży węgla kamiennego w 2023 r. do poziomu 46,1 mln ton (o -6,3 mln ton rdr, tj. o -12,1% rdr). Jednocześnie w analizowanym okresie sprzedaż węgla kamiennego okazała się mniejsza od jego wydobycia o -2,3 mln ton.
- wzrost poziomu zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach, który na koniec grudnia 2023 r. wyniósł 4,2 mln ton (wzrost o +2,0 mln ton, tj. o +91,6% rdr). W kolejnych miesiącach roku zwały rosły od 1,8 mln ton w styczniu, poprzez 3,3 mln ton w połowie roku, do poziomu 4,2 mln ton w listopadzie.
- spadek importu węgla kamiennego, który zgodnie z danymi Eurostat w 2023 r. zmniejszył się o -16,2% rdr, do poziomu 16,9 mln ton (przy znacznej dywersyfikacji kierunków dostaw). Nowym głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec była Kolumbia (ze wzrostem o +98,1% rdr, z poziomu 2,6 mln ton do 5,2 mln ton, co przełożyło się na udział w rynku na poziomie 30,4%). Drugim największym eksporterem węgla do Polski w był Kazachstan (4,5 mln ton, +50,2% rdr z udziałem 26,6%), na trzecie miejsce spadła Australia (1,5 mln ton, -50,2% rdr i udziałem 9,1%). W dalszej kolejności uplasowała się Indonezja (1,2 mln ton, -31,0% rdr z 7,1% udziału) oraz RPA (blisko 1,2 mln ton, -58,6% rdr i 7,0% udziału). Rosja, która od czerwca 2022 r. (z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo na surowiec z Federacji Rosyjskiej) nie eksportowała węgla do naszego kraju. W 2023 r. pięciu kluczowych dostawców odpowiadało za blisko 80,3% importu węgla do Polski (wzrost z 65,9% w 2022 r.), przy znaczącym rozdrobnieniu innych źródeł dostaw.
- spadek importu węgla kamiennego, który zgodnie z danymi Eurostat w trakcie 11 miesięcy 2023 r. zmniejszył się o -7,1% rdr, do poziomu 16,2 mln ton (przy znacznej dywersyfikacji kierunków dostaw). Nowym głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec była Kolumbia (ze wzrostem o +130,3% rdr, z poziomu 2,1 mln ton do 4,9 mln ton, co przełożyło się na udział w rynku na poziomie 29,9%). Drugim największym eksporterem węgla do Polski w był Kazachstan (4,3 mln ton, +66,7% rdr z udziałem 26,4%), na trzecie miejsce spadła Australia (1,5 mln ton, -46,2% rdr i udziałem 9,5%). W dalszej kolejności uplasowała się Indonezja (1,2 mln ton, -11,7% rdr z 7,4% udziału) oraz RPA (blisko 1,2 mln ton, -47,8% rdr i 7,3% udziału). Rosja, która od czerwca 2022 r. (z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo na surowiec z Federacji Rosyjskiej) nie eksportowała węgla do naszego kraju. W 2023 r. pięciu kluczowych dostawców odpowiadało za ponad 80,6% importu węgla do Polski (wzrost z 64,1% w 2022 r.), przy znaczącym rozdrobnieniu innych źródeł dostaw.<sup>54</sup>
- spadek i stabilizacja cen węgla na świecie przy zwiększonym zapotrzebowaniu na rynku międzynarodowym: pomimo dalszego wzrostu zapotrzebowania na surowiec ze strony największych gospodarek azjatyckich (które pomimo zwiększania produkcji własnej wymagały znacznego importu węgla), a także z uwagi na stabilizację w 2023 r. rynku gazu, nastąpił wyraźny spadek i stabilizacja cen węgla. Ceny węgla w portach ARA pozostawały praktycznie niezmienione od września 2023 r., jednocześnie w grudniu 2023 r. były niższe aż o -52,4% rdr. Już od marca ub.r. widoczna była stabilizacja cen na rynku (z okresowymi wahaniami), po osiągnięciu na początku roku poziomu 229 USD/t, w trakcie roku uległy one stopniowemu obniżeniu, aby z uwagi na zagwarantowane dostawy do Europy na zimę (oraz pełne magazyny gazu) na koniec roku osiągnąć poziom niespełna 120 USD/t. Na koniec roku zapasy węgla w centrum przeładunkowym ARA osiągnęły poziom 5,5 mln t, który był o 800 tys. ton niższy niż stan zapasów na początku 2023 r.<sup>55</sup>

Rysunek 30 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA\* w porównaniu do RB\*\*



\*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

\*\* RB – Richards Bay (RPA)

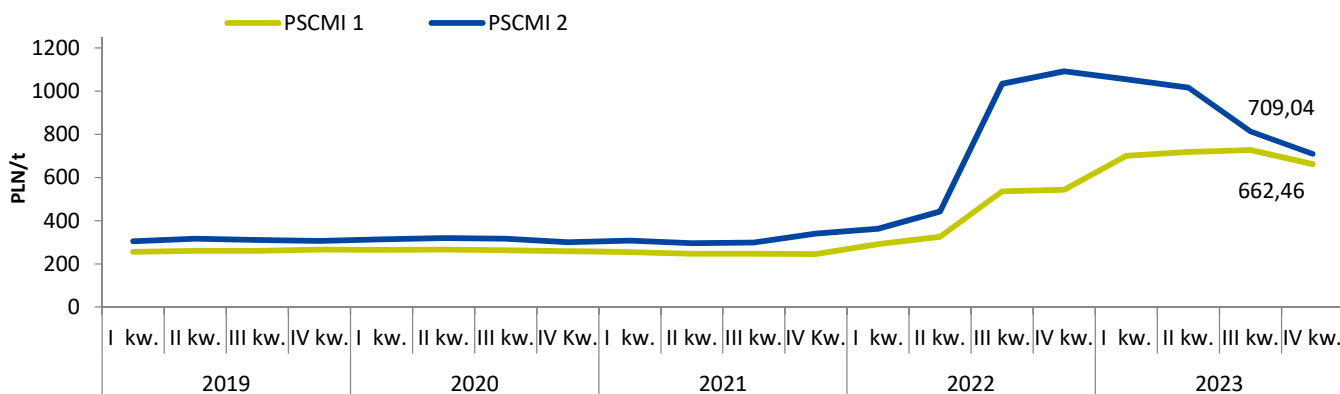
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu.

<sup>54</sup> Eurostat - dane za 11 miesięcy 2023 r.

<sup>55</sup> WNP - notowania cen węgla (kontrakty miesięczne)

- stabilizacja cen na polskim rynku węgla na nowych wyższych poziomach (z wyraźnym zmniejszeniem cen w drugim półroczu 2023 r.). W 2023 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 699,62 PLN/t. Indeks PSCMI2 w ub.r. osiągnął poziom 895,71 PLN/t. Znaczny wzrost indeksu rocznego uwzględnia podwyższenie w trakcie 2022 r. cen surowca w wyniku renegocjacji wcześniej zawartych kontraktów na dostawy węgla przez spółki węglowe z kontrahentami, co wynikało ze znacznego skokowego wzrostu cen na rynkach światowych, ale jednocześnie prowadziło do istotnego i długofalowego wzrostu kosztu produkcji energii w kraju.<sup>56</sup>

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.

- spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w 2023 r. o -3,4% rdr do poziomu 167,5 TWh.<sup>57</sup>
- spadek produkcji energii elektrycznej o -6,6% rdr do 163,6 TWh w okresie styczeń – grudzień 2023 r. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -12,7% rdr (do 76,6 TWh) oraz równocześnie dla węgla brunatnego na poziomie -26,4% rdr (do 34,6 TWh). W tym czasie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +36,5% rdr, natomiast w elektrowniach wiatrowych wzrosła o +20,2% rdr.<sup>58</sup>
- postępująca redukcja znaczenia węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 46,8% (-3,3 p.p. rdr, po zmniejszeniu do 50,1% w 2022 r., co oznaczało obniżkę o -3,5 p.p. rdr).<sup>59</sup>
- zakaz importu/tranzytu węgla oraz koksu z Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi obowiązujący w Polsce od kwietnia 2022 r. oraz wprowadzony w ramach piątego pakietu sankcji Unii Europejskiej na terenie całej Wspólnoty od 10 sierpnia 2022 r. skutecznie powstrzymuje import rosyjskiego węgla do naszego kraju.<sup>60</sup>
- znaczący spadek zużycia węgla energetycznego zarówno w Polsce, jak i w Czechach;<sup>61</sup> „Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce” zakłada stopniową redukcję zużycia węgla kamiennego, a także stosunkowo wolne odchodzenie od węgla w trakcie kolejnych dekad. Jednakże zaostrzenie polityki klimatycznej przez UE oraz liczne inwestycje w źródła o niższej emisji na rynku krajowym mogą sygnalizować przyspieszone odejścia od węgla w Polsce;<sup>62</sup>
- historycznie wysoki poziom ceny uprawnień do emisji CO2 stanowi znaczące obciążenie procesu produkcji oraz wpływa na zmniejszenie opłacalności stosowania węgla;
- zmiany w planie likwidacji górnictwa węgla kamiennego w Czechach (który zakładał, że wydobycie najpóźniej do końca 2022 r.) i przedłużenie wydobycia co najmniej do 2025 r. zasadniczo nie zmienia sytuacji w czeskim górnictwie;

## Przemysł budowlany

- Wzrost produkcji budowlano-montażowej o +5,0% rdr (wobec wzrostu o +6,2% rdr w 2022 r.).<sup>63</sup> Wzrost produkcji zanotowano w działach produkcji budowlano-montażowej, które zajmowały się robotami budowlanymi specjalistycznymi (+2,7% rdr) oraz budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (+11,3% rdr). Duże programy infrastrukturalne pozostawały silnikiem wzrostu, co było m.in. implikacją konieczności rozliczenia środków z kończącej

<sup>56</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu – komunikaty - Krajowe indeksy węglowe - notowanie z grudnia 2023 r. (wraz z korektą)

<sup>57</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne - Miesięczne raporty z funkcjonowania Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego

<sup>58</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne - Miesięczne raporty z funkcjonowania Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego

<sup>59</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne - Miesięczne raporty z funkcjonowania Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego

<sup>60</sup> Gov.pl - ustawa z 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego oraz Consilium.europa.eu (EU sanctions against Russia)

<sup>61</sup> Gov.pl - Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce

<sup>62</sup> WNP – Energetyka, Górnictwo

<sup>63</sup> Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób. – Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r.

się perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020. Nieznaczny spadek zanotowały przedsiębiorstwa zajmujące się budową budynków (-1,3% rdr), co wynikało ze słabego początku ub.r. w budownictwie mieszkaniowym oraz istotnego wzrostu aktywności w II półroczu ub.r. (z uwagi m.in. na: spadek stóp procentowych, zauważalne zwiększenie zdolności kredytowej Polaków oraz program "Bezpieczny kredyt 2 procent").<sup>64</sup>

- Spadek produkcji cementu w Polsce o -11,9% rdr do poziomu 16,6 mln ton, a równocześnie zmniejszenie produkcji klinkieru cementowego o -13,3% rdr do poziomu 12,7 mln ton.<sup>65</sup>
- Zakaz importu cementu z Białorusi (od 4 czerwca 2022 r. na podstawie pakietu sankcji Unii Europejskiej) przekierował odbiorców m.in. na otwarty na zapełnienie luki podażowej rynek ukraiński. W latach 2016-2021 ilość zaimportowanego z Białorusi cementu wrosła z 119 tys. ton do 538 tys. ton (możliwa jest podobna skala importu z Ukrainy, co może wygenerować protesty polskich producentów).<sup>66</sup>
- GDDKiA w trakcie 2023 r. oddała do użytku 19 nowych odcinków dróg o łącznej długości blisko 267 km (co oznaczało wydłużenie sieci drogowej do 5115,6 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1849,2 km autostrad i 3266,4 km dróg ekspresowych). W trakcie realizacji pozostały 103 zadania o łącznej długości 1298,6 km. W postępowaniach przetargowych są obecnie 34 zadania (o łącznej długości tras 435,2 km) z Programu Budowy Dróg Krajowych oraz 9 obwodnic z rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (o łącznej długości 72 km). W trakcie roku ogłoszono przetargi na realizację 42 odcinków nowych dróg o długości 530,6 km, jednocześnie GDDKiA podpisała 16 umów na zadania o łącznej długości 216 km.<sup>67</sup>
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) z grudnia 2022 r. zakłada finansowanie zadań w ramach łącznego limitu 294,4 mld zł – istotą rządowego planu jest zakończenie budowy spójnej zasadniczej sieci drogowej w Polsce, który zapewni efektywne funkcjonowanie transportu (zwłaszcza w kontekście zmniejszonego finansowania z Unii Europejskiej na ten cel w kolejnych perspektywach budżetowych, z przekierowaniem środków m.in. na cele związane z transformacją energetyczną).<sup>68</sup>
- Rośnie szacunkowa wartość inwestycji kolejowych w Polsce - w zakresie perspektywy UE na lata 2021-2027 przeznaczono na ten cel ok. 80 mld zł (środki zasadniczo do wykorzystania do końca 2030 r., z opcją wydłużenia wybranych programów do 2032 r.), w 2023 r. głównie korzystano ze środków powiązanych z perspektywą UE na lata 2014-2020 (która przewidywała łączne środki rządu 79 mld zł i znaczący procent z nich został wydatkowany w ubiegłym roku), natomiast od 2024 r. będą dostępne środki w ramach odblokowywanych sukcesywnie funduszy z KPO (zaplanowane jest wydatkowanie kwoty 11 mld zł). Jednocześnie w listopadzie ub.r. Rada Ministrów dokonała aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego (dostosowując m.in. zakres KPK do zwiększonej dostępnej puli środków z UE oraz dokonując dokapitalizowania PKP PLK S.A).<sup>69</sup>
- Stosunkowo wysoki koszt kapitału oraz brak realnych perspektyw na jego szybki spadek, przy wciąż utrzymujących się na historycznie wysokim poziomie cenach energii, surowców energetycznych i materiałów budowlanych, a także oczekiwana dalsza słaba koniunktura dla inwestycji prywatnych;
- Wysoki koszt zakupu węgla dla cementowni o odpowiedniej jakości oraz parametrach, wciąż znaczący udział źródeł wysokoemisyjnych w produkcji energii elektrycznej w Polsce oraz duży wkład energii w koszcie produkcji cementu, a także spodziewane utrzymanie wysokich cen prądu (istotnie ponad średnią wieloletnią)<sup>70</sup> może skutecznie ograniczać bieżącą produkcję cementu.<sup>71</sup>
- Sektor cementowy jest mocno uzależniony od cen surowców i kosztów emisji. Wysokie i w perspektywie kolejnych lat rosnące koszty zakupu uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> oraz równocześnie zauważalny w stosunku do poprzednich lat wzrost kosztów związanych z zakupem surowców i energii, a także wprowadzenie w Unii Europejskiej mechanizmu CBAM będzie przyczynkiem do dalszego wzrostu cen cementu na rynku,<sup>72</sup> przy czym powrót koniunktury może oznaczać znaczący wzrost kosztów, co poważnie uderzy w podmioty funkcjonujące na polskim rynku i może negatywnie przełożyć się na ryzyko słabego wzrostu w tym segmencie, a więc ograniczonych potrzeb transportowych w tym obszarze.

## Przemysł hutniczy

- Decydujący wpływ złej koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku stali i na wyniki całego sektora hutniczego - znaczne schłodzenie koniunktury na rynku stali i wyrobów stalowych. Wysokie ceny energii oraz koszty uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> nadal blokują przywrócenia wykorzystania pełni potencjału branży. Ograniczenie mocy produkcyjnych (w tym poprzez wielomiesięczne przestoje, prace modernizacyjne oraz remontowe), zwłaszcza z uwagi na ograniczony popyt ze strony podstawowych odbiorców (budownictwo i motoryzacja) i relatywnie niższe względem lat poprzednich ceny (przy konkurencyjnych stawkach towarów importowanych) oddalają perspektywę powrotu pełnej aktywności sektora.

<sup>64</sup> Główny Urząd Statystyczny – Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2023 r.

<sup>65</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.

<sup>66</sup> Consilium.europa.eu (EU sanctions against Russia), money.pl (biznes i gospodarka), WNP (budownictwo)

<sup>67</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – podsumowanie 2023 r.

<sup>68</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz gov.pl - Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

<sup>69</sup> Gov.pl/Infrastruktura/Krajowy Program Kolejowy

<sup>70</sup> Polskicement.pl - Aktualności

<sup>71</sup> WNP – Budownictwo, Materiały budowlane

<sup>72</sup> WNP – Budownictwo, Materiały budowlane



- Rosnące ryzyko braku opłacalności produkcji w Europie - wciąż wysoki koszt zakupu surowców, energii i uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> skutkuje wyhamowaniem produkcji w Europie;<sup>73</sup> Branża hutnicza znajduje się pod silną presją rosnących kosztów energii oraz wysokich kosztów surowców energetycznych, co rodzi wysokie ryzyko wycofania znacznych mocy produkcyjnych z Europy. Podmioty z czołowych grup producenckich mogą ograniczyć produkcję w Polsce oraz w Czechach, co potencjalnie wpłynie na dalsze ograniczenie przewozów wyrobów gotowych oraz niezbędnych surowców (czy półproduktów);
- Kluczowymi sektorami dla rozwoju rynku hutniczego w Unii Europejskiej jest budownictwo (które zużywa ok. 35% stali) oraz sektor automoto (ok. 18% zużycia)<sup>74</sup>, a więc branże, które mocno zależą od wahań koniunktury oraz sytuacji ekonomicznej konsumentów i przedsiębiorców (a jednocześnie generują powyżej 50% zużycia stali);
- Stabilizacja globalnej produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 1 849,7mln ton (-0,1% rdr).<sup>75</sup>
- Zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej: produkcja osiągnęła poziom 126,3 mln ton (-7,4% rdr).<sup>76</sup>
- Stabilizacja produkcji stali w Azji (wraz z Oceanią): produkcja wyniosła 1 367,2 mln ton (+0,7% rdr), w tym Chiny wyprodukowały 1 019,1 mln ton stali (bez zmian rdr) i posiadały ponad 54% udziału w rynku światowym. Drugie miejsce wśród państw producentów zajęły Indie, które wyprodukowały 140,2 mln ton stali (+11,8% rdr).<sup>77</sup>
- Zmniejszenie produkcji stali surowej w Polsce: spadek o -13,3% rdr do poziomu 6,5 mln ton.<sup>78</sup>
- Obniżenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji wyrobów walcowanych na gorąco o -2,6% rdr do 7,5 mln ton, blach walcowanych na zimno o -8,5% rdr do 1,1 mln ton, prętów i płaskowników o -10,3% rdr do 3,1 mln ton oraz sztab i prętów walcowanych na gorąco o -19,0% rdr do 1,1 mln ton. Równocześnie nieznacznie zwiększono produkcję blach cienkich (tj. o +5,7% rdr do 1,0 mln ton).<sup>79</sup>
- Spadek produkcji koksu w Polsce: o -6,5% rdr do poziomu 7,9 mln ton,<sup>80</sup> co wynikało ze zmniejszenia popytu na stal w Europie, z uwagi m.in. na silne spowolnienie gospodarcze oraz wciąż wysokie koszty energii, a jednocześnie relatywnie niskie ceny koksu i obniżoną opłacalność jego produkcji.<sup>81</sup>
- Inwazja Rosji na Ukrainę skutkuje zakłóceniem lub zerwaniem łańcuchów dostaw (z uwagi m.in. na sankcje nałożone na producentów z Rosji i zredukowane moce produkcyjne w Ukrainie).<sup>82</sup>

## Przemysł chemiczny

- Wyraźne skorelowanie działalności branży paliw ciekłych i chemikaliów od zmian koniunktury gospodarczej (dynamika jest zbliżona do tempa wzrostu PKB). Spadek aktywności w polskiej gospodarce doprowadził do zauważalnego obniżenia i znacznych wahań produkcji w sektorze chemicznym (przy dekonunkturze u kontrahentów w Europie, a także silnym wzroście cen energii i surowców niezbędnych do produkcji), którego moce wytwórcze wspierają inne branże i są silnie uzależnione od generowanego przez nie popytu.
- Branża chemiczna pozostaje pod silną presją wysokich kosztów energii oraz relatywnie niskich cen wyrobów gotowych, co generuje zwiększone ryzyko redukcji wykorzystania mocy produkcyjnych.
- Wysoka niepewność na rynku będąca pokłosiem wojny w Ukrainie, podwyższone ceny energii (jako przejaw kryzysu energetycznego w Europie), a także dodatkowo wysoka inflacja są motorem napędowym dalszego wzrostu cen licznych komponentów (przy spadku cen produktów).
- Spadek produkcji nawozów w Polsce – w tym nawozów azotowych (-12,5% rdr do 1,5 mln ton), nawozów potasowych (-22,4% rdr do 0,2 mln ton) oraz nawozów fosforowych (-35,7% rdr do 0,2 mln ton).<sup>83</sup> Kolejny trudny rok na rynku nawozów (po silnych spadkach w 2022 r.). Niskie marże w I połowie 2023 r. skutecznie ograniczały produkcję sektora. Poprawa warunków rynkowych nastąpiła w III kwartale, kiedy ceny nawozów na rynku globalnym wzrosły, a relatywnie niższe ceny gazu (z uwagi na wysokie zapętnienie magazynów surowca w Europie) wspierały produkcję. W IV kwartale nastąpiło nieznaczne pogorszenie warunków. Problemem pozostaje import nawozów spoza Unii (w tym zwłaszcza z Rosji), a także powolne normowanie cen gazu, który stanowi znaczący udział w kosztach produkcji (nawet kilkudziesięcioprocentowy).<sup>84</sup>
- Spadek produkcji krajowej wyrobów chemicznych tj. tworzywa sztuczne (-16,6% rdr do 2,9 mln ton), kwas siarkowy (-16,5% rdr do 1,2 mln ton), amoniak (-14,6% rdr do 1,8 mln ton) oraz kwas azotowy (-5,5% rdr do 1,9 mln ton).<sup>85</sup> Wzrost

<sup>73</sup> WNP - Duże wzrosty cen CO<sub>2</sub> czekają nas dopiero za kilka lat

<sup>74</sup> Eurofer - Economic and market outlook

<sup>75</sup> Worldsteel.org (produkcja krajów-producentów zrzeszonych w Worldsteel, która stanowi ok. 98% produkcji światowej) - crude steel production.

<sup>76</sup> Worldsteel.org - crude steel production

<sup>77</sup> Worldsteel.org - crude steel production

<sup>78</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.

<sup>79</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.

<sup>80</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.

<sup>81</sup> WNP - Huty

<sup>82</sup> WNP, Rzeczpospolita – aktualności o wpływie sankcji na zmiany wymiany handlowej

<sup>83</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.

<sup>84</sup> strefaagro.pl – prognozy rynkowe i analiza sytuacji w ub.r.

<sup>85</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.



produkcji krajowej olejów napędowych (+7,9% rdr do 15,4 mln ton) oraz benzyny silnikowej (+18,2% rdr do 5,1 mln ton).<sup>86</sup> Niewielki wzrost importu ropy w trakcie 11 miesięcy 2023 r. o +0,8% rdr do 23,2 mln ton (tj. o 0,2 mln ton).<sup>87</sup>

- Wzrost krajowej konsumpcji paliw płynnych w okresie trzech kwartałów 2023 r. o +6,2 % rdr (zgodnie z informacją podaną przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu), co było wypadkową m.in. znaczenia Polski jako kraju tranzytowego i kluczowego dla dostaw dla walczącej Ukrainy, spadku cen względem 2022 r., polityki cenowej największych operatorów, a także niższej dynamiki polskiej gospodarki. W przypadku trzech kluczowych paliw płynnych (benzyny silnikowej, oleju napędowego, LPG) wzrost wyniósł +6,3% rdr, a zużycie wyniosło 26,7 mln metrów sześciennych.<sup>88</sup> Trwały wzrost cen oraz silne wahania na rynku surowców (m.in. gazu, ropy naftowej).
- Trudna sytuacja dla producentów nawozów - z uwagi na nadal podwyższone ceny gazu oraz rosnące koszty produkcji związane m.in. z emisją CO<sub>2</sub> (ceny gazu mają nawet kilkadziesiąt-procentowy udział w koszcie produkcji nawozów azotowych).
- Rozbudowa sieci rurociągów (m.in. drugiej nitki Gdańsk - Płock) i jednocześnie połączeń z innymi państwami regionu, a także możliwa lokalna produkcja wodoru oraz wytyczona wyraźna ścieżka do odejścia od paliw kopalnych w transporcie, będzie przyczyną zmniejszenia popytu na kolejowe przewozy paliw ciekłych.<sup>89</sup>

## Sektor automoto

- Wzrost produkcji samochodów w Polsce o +17,3% rdr i odwrócenie trendu spadkowego. W 2023 r. w Polsce wyprodukowano łącznie 299,3 tys. samochodów osobowych (wobec 255,1 tys. w 2022 r., 260,8 tys. w 2021 r. i 278,9 tys. w 2020 r.). Wzrost ten wynikał m.in. z normalizacji łańcuchów dostaw, inwestycji w moce produkcyjne w ostatnich latach, zaległości produkcyjnych z lat poprzednich oraz spadku kosztu kapitału. Wynik ten jednak nadal znacząco odbiega od poziomu produkcji z lat 2018-2019 (kiedy polskie fabryki opuszczało ponad 400 tys. pojazdów).<sup>90</sup>
- Znaczny wzrost produkcji samochodów ciężarowych i ciągników w kraju - z 223,7 tys. w 2022 r. do 308,5 tys. w 2023 r. (+37,9% rdr). Produkcja znacząco przekroczyła także wyniki z lat 2017-2021, w których nie przekraczała poziomu 208,0 tys. pojazdów rocznie. W niewielkim stopniu wzrosła także produkcja autobusów (tj. o +1,3% rdr do 5,1 tys. sztuk);<sup>91</sup>
- Wzrost produkcji silników do pojazdów mechanicznych do poziomu blisko 2,4 mln sztuk (tj. o +20,9% rdr, po wzroście o +23,0% rdr w 2022 r.). Istotną zmianą w ostatnich latach są zwiększone inwestycje oraz znacząca zmiana skali produkcji (w latach 2017-2018 produkowano niewiele ponad 1,3 mln sztuk silników rocznie, a w latach 2019-2021 nie przekroczonego poziomu 1,6 mln sztuk rocznie). W 2023 r. blisko 87% wszystkich silników ouszczajających polskie fabryki były to silniki o zapłonie samoczynnym (diesla);<sup>92</sup>
- Trwa całkowite przemodelowanie branży, która w wysokim tempie zmienia sposoby produkcji (powstają m.in. oddzielne linie i zakłady dla samochodów elektrycznych, czy wielkoskalowe fabryki baterii). Zbyt powolne zmiany u europejskich producentów sektora motoryzacyjnego mogą znacząco oddziaływać na zdolności produkcyjne oraz niwelować pozytywny efekt stopniowego wyjścia z wysokiej inflacji, co jest głównym ryzykiem z uwagi na silną konkurencję m.in. podmiotów z USA czy Chin. Wzrost produkcji w Polsce powinien być raczej umiarkowany i nie przełoży się na istotne zwiększenie potrzeb transportowych sektora.

## Segment intermodalny

- Spadek udziału przewozów intermodalnych w strukturze przewozów kolejowych. Zgodnie z danymi UTK w trakcie III kwartałów 2023 r. udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych ogółem zmniejszył się do 10,26% (-0,42 p.p. rdr) w zakresie masy towarowej oraz do 13,03% (-1,26 p.p. rdr) w pracy przewozowej.
- Zmniejszenie kluczowych parametrów w przewozach intermodalnych w trakcie III kwartałów 2023 r. Przewieziono 17,7 mln ton ładunków oraz zrealizowano pracę przewozową na poziomie 6,0 mld tkm. Masa przewiezionych ładunków zmniejszyła się o -2,3 mln ton, tj. o -11,4% rdr. Jednocześnie zrealizowana praca przewozowa zmniejszyła się o -0,6 mld tkm, tj. o -9,5% rdr. Pogarszająca się koniunktura gospodarki światowej nadal wpływała na ograniczenie obiegu towarowego. Zmniejszyła się również liczba jednostek ładunkowych (-13,3% rdr), przy równoczesnym spadku przewozów TEU (-17,8% rdr).<sup>93</sup>
- Trwająca wojna w Ukrainie nadal znacząco ogranicza przewozy na kierunku wschód-zachód i realnie wpływa na osłabienie segmentu intermodalnego. Agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w znacznym stopniu przemodelowała logistykę przewozów towarów realizowanych do tej pory w ramach kolejowych szlaków transportowych łączących Azję z Unią Europejską (zasadniczemu osłabieniu uległa pozycja Polski, jako kraju tranzytowego dla przewozów z Dalekiego Wschodu - spadki sięgają nawet kilkadziesiąt procent). Niepewna sytuacja geopolityczna oraz spowolnienie

<sup>86</sup> Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w grudniu 2023 r. – tablice.

<sup>87</sup> Główny Urząd Statystyczny - Biuletyn statystyczny GUS – grudzień 2023 r.

<sup>88</sup> Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego - „Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.”

<sup>89</sup> WNP, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl – bieżące informacje dotyczące rozwoju krajowej sieci przesyłowej

<sup>90</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – Rynek motoryzacyjny

<sup>91</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – Rynek motoryzacyjny

<sup>92</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – Rynek motoryzacyjny

<sup>93</sup> Urząd Transportu Kolejowego – Transport intermodalny (dane eksploatacyjne)

gospodarcze w Chinach, a także znaczny wzrost kosztu ubezpieczeń towarów sprowadzanych w ramach tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku” doprowadziło do poszukiwania alternatywnych szlaków dostaw, zwłaszcza z uwagi na relatywnie niskie ceny frachtu morskiego oraz rosnący potencjał w tym obszarze. Z uwagi na powyższe znaczna część towarów przybywa do Europy drogą morską z pominięciem tranzytu przez Polskę.

- Rozwój sprawnego transportu intermodalnego ograniczony jest przez bardzo niskie prędkości przewozu w Polsce towarów koleją oraz sprawność przewoźników samochodowych;<sup>94</sup>
- Prognozowane ożywienie gospodarcze powinno niwelować ryzyka związane z ograniczoną aktywnością przewozową w tej dziedzinie, choć z uwagi na zmianę kierunków przewozów i konkurencyjność frachtu morskiego ilość przewozów nadal będzie znacząco odstawać „in minus” od wieloletnich prognoz.

## Sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu w Czechach w 2023 r.

### Czeski sector węglowy

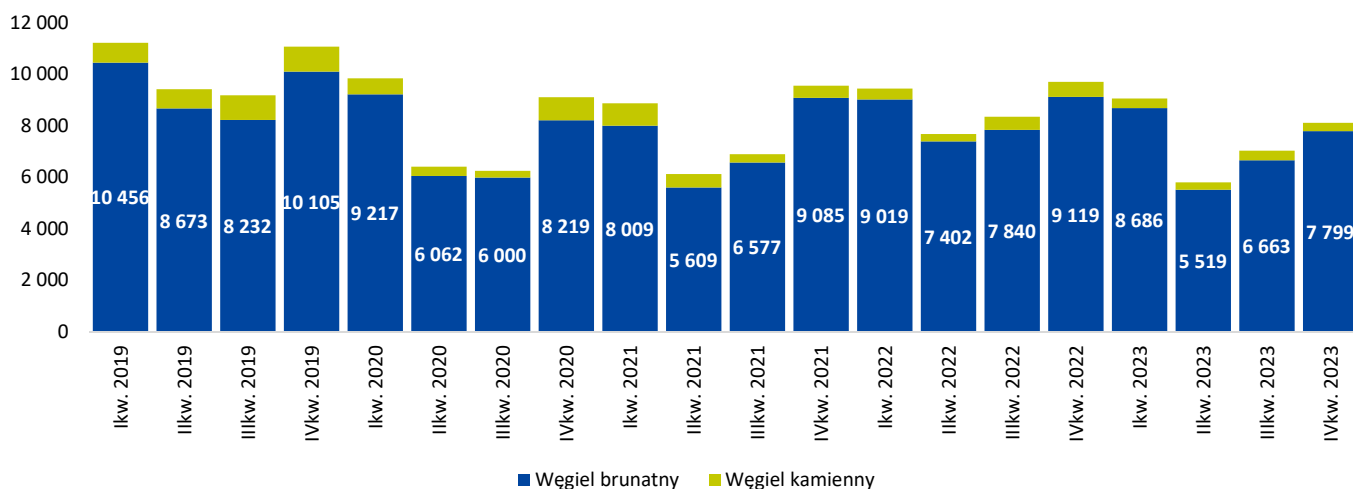
Spadek wydobycia węgla kamiennego w Czechach w 2023 r. Wydobycie wyniosło niespełna 1,4 mln ton (0,5 mln ton węgla koksującego i 0,9 mln ton węgla energetycznego). Spadek wydobycia węgla o -24,3% rdr spowodowany był m.in. zmniejszeniem zapotrzebowania na surowiec wśród odbiorców, a także sukcesywnie wdrażanym planem odejścia od węgla w perspektywie najbliższych lat.

Nadal kluczowe dla czeskiej gospodarki jest wydobycie węgla brunatnego (surowiec ten zasila znaczną część czeskiej energetyki konwencjonalnej), które jednak z uwagi na dekonjunkturę i ograniczenia u odbiorców zmniejszyło się o -14,1% rdr (z 33,4 mln ton do 28,7 mln ton).<sup>95</sup>

Spadek wydobycia węgla kamiennego w IV kwartale 2023 r.: wyprodukowano blisko 0,4 mln ton węgla (-25,9% rdr), w tym 0,05 mln ton węgla koksującego (-65,8% rdr) oraz blisko 0,3 mln ton węgla energetycznego (-38,9% rdr). Jest to kolejny, czwarty kwartał z wydobyciem węgla kamiennego poniżej 0,4 mln ton.<sup>96</sup>

Przedłużenie wydobycia węgla w CSM w Stonawie (ostatnia funkcjonująca kopalnia węgla kamiennego w Czechach). Po wydłużeniu wydobycia do połowy 2026 r. (następnie ma nastąpić wygaszenie produkcji) kopalnia zapewnia roczne wydobycie na poziomie ok. 1 mln ton (przy czym znaczenie węgla kamiennego w Czechach jest coraz mniejsze, kluczowy dla systemu energetycznego pozostaje węgiel brunatny).<sup>97</sup>

Rysunek 32 Kwartalne wydobycie węgla kamiennego i węgla brunatnego w Czechach w latach 19–2023 (dane w tys. ton).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu

### Czeski sector hutniczy

Spadek produkcji koksu. Produkcja koksu w trakcie 2023 r. w Czechach wyniosła 1,9 mln ton (-19,3% rdr). Wynika to z ograniczeń pracy branży hutniczej w Czechach oraz Europie (m.in. z uwagi na spadek popytu oraz cen na rynku, przy wciąż wysokich kosztach energii niezbędnej do ich wytwarzania), a także sektorów z nią powiązanych (w tym budownictwa).<sup>98</sup>

<sup>94</sup> portalsamorządowy.pl, WNP – Aktualności branży logistycznej

<sup>95</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu – Energetyka (statystyki)

<sup>96</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu – Energetyka (statystyki)

<sup>97</sup> glos.live – „Stonawa: kopalnia nie doczeka 60 urodzin”

<sup>98</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu – Energetyka (statystyki)

Wyraźny spadek produkcji stali surowej w Czechach, która osiągnęła poziom 3,4 mln ton (-21,1% rdr).<sup>99</sup> W dniu 29 listopada 2023 r. spółce LIBERTY Ostrava przyznano specjalne moratorium na „restrukturyzację zapobiegawczą” (na mocy czeskiej ustawy nr 284/2023, która weszła w życie 23 września ub.r. i umożliwia czeskim przedsiębiorstwom znajdującym się w trudnej sytuacji restrukturyzację poza formalnym postępowaniem upadłościowym), które obejmuje zawieszenie obowiązku świadczeń na rzecz głównego dostawcy energii, a ma na celu zabezpieczenie energii po bardziej konkurencyjnych stawkach (po 2-krotnym wzroście jej udziału w kosztach produkcji).<sup>100</sup>

### Czeski sektor automoto

Wzrost produkcji sektora automoto, gdzie na terytorium Czech wyprodukowano łącznie blisko 1,41 mln sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +14,6% rdr.<sup>101</sup> W 2023 r. wyprodukowano niemalże 1,40 mln aut osobowych, co oznacza wzrost o +14,8% rdr. W ub.r. wzrosła także produkcja samochodów ciężarowych (o +6,3% rdr, tj. do 1,43 tys. sztuk), nieznacznie spadła natomiast produkcja autobusów (o -1,3% rdr, tj. do ponad 5,25 tys. sztuk), a wysoki poziom redukcji zanotowano w produkcji motocykli (-53,5% rdr, do niespełna 0,76 tys. sztuk).<sup>102</sup> Wyniki branży powinna wspierać stopniowa odbudowa popytu zarówno w kraju, jak i zagranicą (co będzie wypadkową normalizujących się cen paliw, energii i powolnego powrotu koniunktury na rynkach globalnych, a także lepszych nastrojów konsumenckich, co wynika ze stopniowego spadku inflacji oraz redukcji stóp procentowych).

### Czeski sektor chemiczny

Przemysł chemiczny jest jedną z czołowych branż czeskiej gospodarki pod względem wytworzonego PKB, w dodatku jest to branża wysoce ukierunkowana na eksport (silne powiązanie z głównym odbiorcą jakim są Niemcy), a także stanowiąca wsparcie dla rozwoju pozostałych sektorów gospodarki. Podmioty tego sektora zajmują się wytwarzaniem chemikaliów i produktów chemicznych, farmaceutyków, wyrobów z gumy oraz plastiku (tj. są kluczowymi poddostawcami branży automoto, która jest główną branżą eksportową Czech). Około 10% obrotów realizowane jest z firmami z Polski (z uwagi znaczące powiązania gospodarcze i kapitałowe, w tym m.in. na działalność Grupy Orlen Unipetrol).<sup>103</sup> Z uwagi na spadek cen i dekoniunkturę na rynku szeregi producentów ograniczało skalę produkcji, starając się utrzymać potencjał produkcyjny i odpowiedni poziom marży (przy ograniczonych przychodach).

Grupa ORLEN Unipetrol (od 2005 r. część Grupy Orlen) jest największą firmą rafineryjno-petrochemiczną w Czechach, zajmuje się przerobem ropy naftowej oraz produkcją, dystrybucją i sprzedażą paliw samochodowych oraz produktów petrochemicznych (tym tworzyw sztucznych i nawozów sztucznych). Grupa posiada własny komponent kolejowy, który jest sukcesywnie rozwijany (następuje zakup nowych lokomotyw, realizuje się inwestycje w system ECTS). Przewoźnik ten jest jednym ze znaczących spedytorów kolejowych w Czechach, wspólnie z kontrahentami realizuje transport do krajów sąsiednich, do Holandii i na Bałkany.<sup>104</sup>

### Czeski sektor budowlany

Wielkość rynku budowlanego w Czechach w 2022 r. została wyceniona na 51,5 miliardów dolarów (wzrost z 48 mld dolarów w 2021 r.). Analitycy Globaldata przewidują, że w latach 2024-2027 rynek będzie wzrastał o ok. +3% rdr. Wzrost ten wynika ze zwiększenia poziomu inwestycji w budowę mieszkań (czemu będzie sprzyjać malejąca inflacja oraz stopniowy spadek stóp procentowych), a także systemów dystrybucji energii elektrycznej oraz dalszego rozwoju infrastruktury transportowej.<sup>105</sup>

We wrześniu 2023 r. Komisja Europejska zatwierdziła zmodyfikowany Narodowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (NRRP) o wartości 9,2 mld euro. Zgodnie z planem znaczna część środków (43%) zostanie przeznaczona na zieloną transformację (w tym poprawę efektywności energetycznej budynków).<sup>106</sup>

W październiku ub.r. Europejski Bank Inwestycyjny podpisał umowę pożyczki na kwotę 992 mln euro z czeskim Ministerstwem Finansów na wsparcie modernizacji i poprawy bezpieczeństwa czeskich kolei (jest to największa w historii pożyczką EBI dla Czeskiej Republiki), która obejmuje m.in. inwestycje z zakresu rozwoju linii TEN-T oraz instalację nowoczesnych urządzeń sygnalizacyjnych (ERTMS).<sup>107</sup>

### Infrastruktura kolejowa

Od lat prowadzone są inwestycje infrastrukturalne poprawiające jakości infrastruktury zwłaszcza na kluczowych liniach kolejowych istotnych dla prowadzenia działalności PKP CARGO S.A. W perspektywie roku 2024 przewiduje się utrzymanie

<sup>99</sup> Worldsteel.org - crude steel production

<sup>100</sup> Liberty Ostrava - Press Releases

<sup>101</sup> AutoSap – Manufacture and sale of vehicles

<sup>102</sup> AutoSap – Manufacture and sale of vehicles

<sup>103</sup> doingbusiness.cz - Czech Business and Trade

<sup>104</sup> orlenunipetrolodoprava.cz - Press releases

<sup>105</sup> globaldata.com – Czech Republic Construction Market Size

<sup>106</sup> European Commission - Czechia's recovery and resilience plan

<sup>107</sup> EBI – „Czech Republic: EIB signs CZK 24 billion green funding for railway modernisation”

poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych i utrzymaniowo-naprawczych na poziomie zbliżonym do roku 2023 m.in. z powodu opóźnień w realizacji KPK oraz rozszerzenia jego projektów do 2027 r. Na obecną chwilę nie notuje się w skali sieci zagrożeń ze strony potencjalnych ograniczeń infrastruktury, które mogłyby znacząco wpłynąć na zakres dostępu do infrastruktury (jej kluczowych elementów) lub niekorzystnych zmian i regulacji w tym zakresie.

Rozwój kolejowych przewozów towarowych, w tym intermodalnych wiąże się z koniecznością zapewnienia przez zarządcę infrastruktury liniowej odpowiednich parametrów oraz dostępności sieci kolejowej. W Polsce nie została przeprowadzona kodyfikacja linii kolejowych wzorem krajów sąsiednich oraz nie występują znaczące ułatwienia zamawiania tras oraz realizacji przewozów. Ponadto brak informacji o możliwości wykonania czynności operacyjnych w punktach przeładunkowych ma negatywny wpływ na czas pracy drużyn trakcyjnych oraz obiegi taboru.

### Regulacje techniczne dotyczące taboru

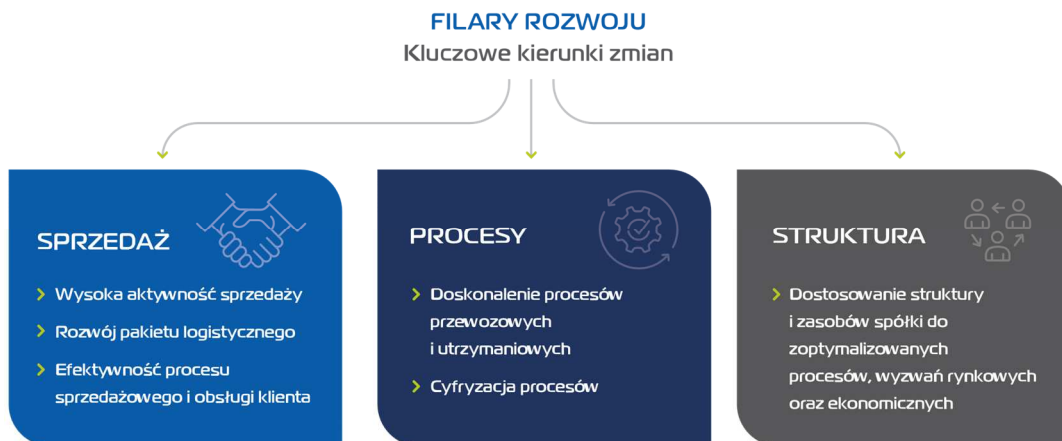
Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych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

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

### Strategia Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023

30 stycznia 2023 r. Spółka przyjęła „Rewizję strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023” korygując cele strategiczne na rok 2023. Te skorygowane cele realizowane były w okresie sprawozdawczym w kilku kluczowych obszarach, Spółka skupiła się na poprawie efektywności organizacji, w tym efektywności operacyjnej i finansowej. Działania te polegały na kontynuowaniu procesu cyfryzacji i optymalizacji wykorzystania taboru oraz własnych terminali przeładunkowych. Spółka kontynuowała także wcześniej założoną strategię w zakresie taboru prowadząc działania zarówno w zakresie odnawiania posiadanego taboru oraz zakup lokomotyw wielosystemowych.

Poniższy graf prezentuje działania Spółki skoncentrowane na wcześniej zdefiniowanych trzech filarach wzrostu.



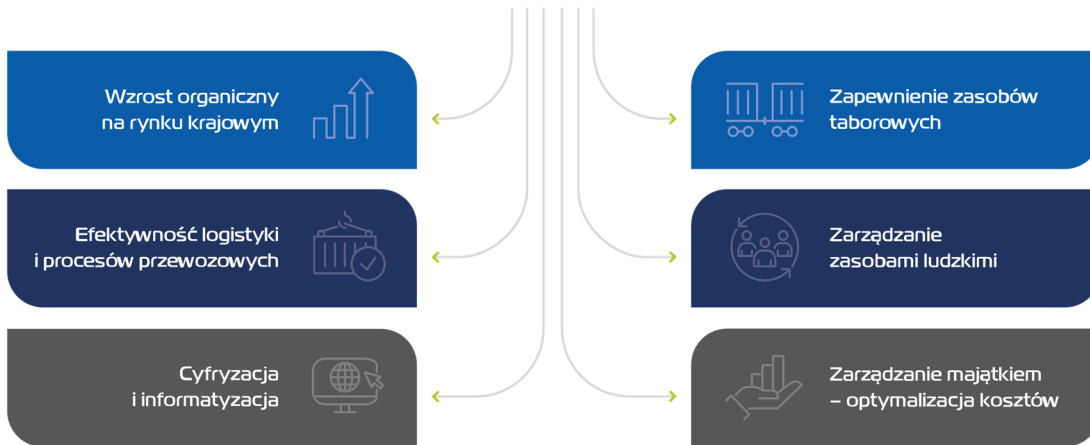
W nawiązaniu do postanowień zrewidowanej przez Spółkę strategii na 2023 r., Spółka przygotowała także Wieloletni Plan Rozwoju Grupy PKP CARGO na lata 2024 – 2028. Dokument ten zostanie zaprezentowany w 2024 roku.

Kierunkiem rozwoju Spółki w kolejnym roku obrotowym jest budowa szerokiego zakresu usług logistycznych obejmującego usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz usługami wspomagającymi zgodnie z przyjętą polityką w zakresie ESG.

Poniżej zaprezentowany graf obrazuje filary rozwoju Spółki, w zakresie inicjatyw strategicznych pierwszego priorytetu

FILARY ROZWOJU

Inicjatywy strategiczne pierwszego priorytetu



Powyżej zaprezentowane inicjatywy strategiczne stanowią także kontynuację i dalsze rozwinięcie prowadzonych już wcześniej części działań. Inicjatywy są ukierunkowane na silne wzmocnienie wewnętrzne Grupy PKP CARGO S.A. tak, aby w kolejnych latach Spółka mogła z powodzeniem odzyskiwać udziały na rynku krajowym jak i przeprowadzić w budowie efektywnej logistyki w obszarze szybko rozwijającego się rynku w państwach „Trójmorza”.

Cele strategiczne zostały osiągnięte dzięki realizacji inicjatyw tworzących strategię funkcjonalne dla kluczowych obszarów Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Działania ukierunkowane są na zbudowanie szerokiego zakresu usług logistycznych obejmującego usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz usługami wspomagającymi. Kierunkiem rozwoju jest coraz głębsza cyfryzacja dająca większe możliwości kompleksowej obsługi i dotarcia do klienta. Istotnym elementem tego modelu działania jest możliwość wykorzystania własnych terminali przeładunkowych. Także procesy związane z przewozami są doskonalone w zakresie planowanych zmian w organizacji jak i wdrożenia rozwiązań informatycznych. Dla efektywności przewozów istotnym elementem będzie systematyczne unowocześnianie i profilowanie pod planowany rozwój posiadanego taboru kolejowego, w tym lokomotyw wielosystemowych. W ramach rozwoju organicznego Grupy przyjęto ambitny cel odbudowy udziału w rynku krajowym do 2027 r.

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. Podstawą strategii ESG jest cel strategiczny.

Cel strategiczny:

Jako cel strategiczny Spółka przyjęła aktywne kształtowanie rynku kolejowego, najbardziej zrównoważoną formę transportu towarowego, poprzez inwestycje, innowacje, edukację rynku i dążenie do doskonałości w sferze zarządzania

Ponadto Grupa PKP CARGO ogłosiła 8 celów szczegółowych, które zostały opomiarowane i szczegółowo opisane w Raporcie Zrównoważonego Rozwoju.



## 8 celów Strategii ESG

**1** Włączymy kryteria ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy

**2** Wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym i ograniczymy zużycie zasobów

**3** Wzmocnimy kapitał ludzki poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy

**4** Będziemy dążyć do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego

**5** Zbudujemy świadomość korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym naszym łańcuchu wartości

**6** Zbudujemy zrównoważoną ofertę usługową, opierającą się o działania na rzecz ESG

**7** Pogłębimy dialog z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa

**8** Zoptymalizujemy procesy biznesowe i przewozy pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych



## 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 r., 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 czytelne i przejrzyste.

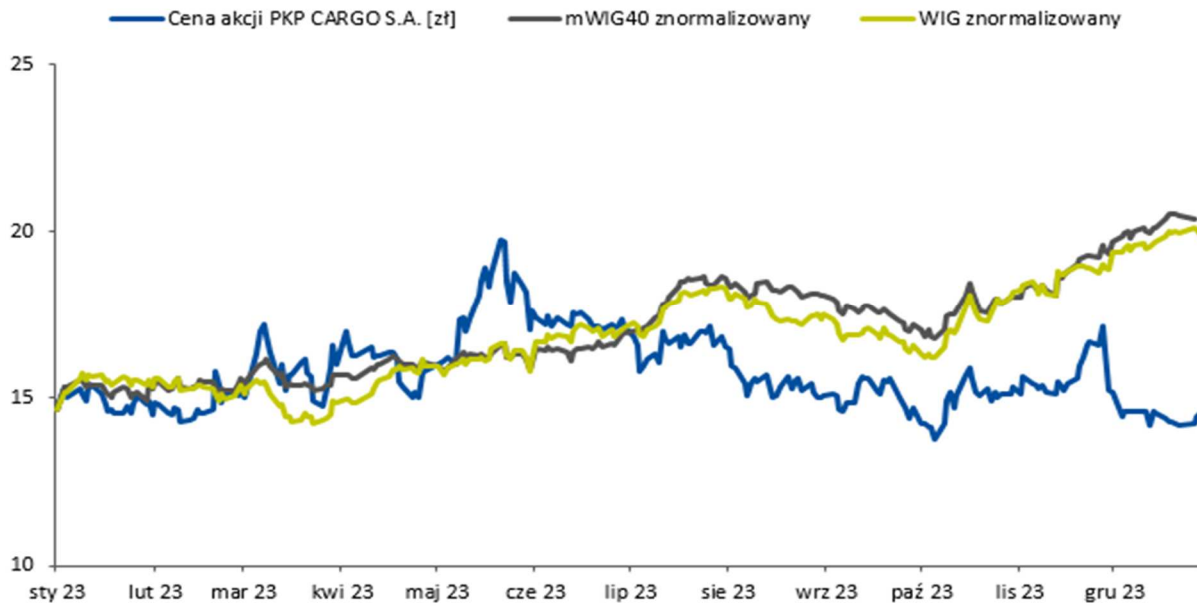
W pierwszej połowie 2023 r. Spółka dość mocno zaznaczyła swój udział w rynku, poprzez uczestnictwo w dużych wydarzeniach branżowych w tym min. w kwietniu 2023 r. odbyła się międzynarodowa konferencja zorganizowana przez Raiffeisen Bank International – Annual Investor Conference in Zurs. Swoją komunikację poszerzyła o kontakt z inwestorami indywidualnymi za pośrednictwem udziału w Konferencji Wall Street27 w Karpaczu. W drugiej połowie 2023 r. PKP CARGO S.A. zorganizowało Dzień Inwestora dla przedstawicieli rynku kapitałowego, dzięki któremu rynek mógł poznać tajniki pracy w porcie morskim w Gdańsku. PKP CARGO zdobyło wyróżnienie w dorocznym konkursie The Best Annual Report 2022, za wysoki poziom raportu zintegrowanego.

W 2023 r. udostępniono interesariuszom odświeżoną korporacyjną stronę internetową, w ramach której funkcjonuje profesjonalny serwis relacji inwestorskich, prowadzony i aktualizowany w dwóch językach – polskim i angielskim, celem zapewnienia dostępu do informacji zarówno polskim jak i zagranicznym uczestnikom rynku.

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 2024 r. Spółka w dalszym ciągu stawia na szeroką komunikację z rynkiem oraz udział w wydarzeniach krajowych oraz zagranicznych. Zależy nam na tym aby prowadzić transparentną i otwartą komunikację, z uczestnikami rynku zarówno krajowymi jak i zagranicznymi.

Rysunek 33 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 27 Rekomendacje dla PKP CARGO S.A. wydane w 2023 r.

Data wydania/aktualizacji	Rekomendacja	Cena docelowa (zł)	Cena w dniu wydania (zł)	Instytucja
28 kwietnia 2023 r.	Trzymaj	16,10	15,74	Santander Biuro Maklerskie
30 maja 2023 r.	Sprzedaj	18,00	19,70	Santander Biuro Maklerskie

Źródło: Opracowanie własne.

W 2023 r., pomiędzy 2 stycznia a 29 grudnia 2023 r., kurs akcji PKP CARGO spadł z 14,65 zł na 14,58 zł (-0,48%). Najniższa cena akcji została zanotowana w dniu 6 października 2023 r. (13,8 zł), a najwyższa dnia 22 maja 2023 r. (19,74zł). Indeks WIG wzrósł w 2023 r. o 36,0%, a indeks mWIG40 o 37,8%. Na przestrzeni roku kurs akcji spółki PKP CARGO zachowywał się stabilnie

z tendencją zwyżkową w pierwszym półroczu 2023 r. i niższą w drugim półroczu 2023 r.

Akcje PKP CARGO S.A. wchodzi w skład najważniejszych indeksów dla spółek notowanych na rynku regulowanym prowadzonym przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie, tj. WIG, mWIG40, WIG-Poland oraz WIG-ESG. Ponadto, akcje Spółki uczestniczą w indeksie STOXX® Global Total Market.

Głównym akcjonariuszem w PKP CARGO S.A. 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 2022 r. spółka PKP S.A. jako samodzielny podmiot osiągnęła zysk netto około 75,3 mln zł, co stanowi wzrost o 1,5 mln zł w stosunku do roku ubiegłego.

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

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

### 7.1.3 Nabycie akcji własnych

W 2023 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 Spółką na dzień przekazania sprawozdania:

Tabela 28 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby zarządzającej	
	stan na dzień przekazania sprawozdania	Wartość nominalna akcji stan na dzień przekazania sprawozdania [zł]
Dariusz Seliga	0	0
Jacek Rutkowski	0	0
Marek Olkiewicz	0	0
Maciej Jankiewicz	0	0
Zenon Kozendra	46	2 300

Źródło: Opracowanie własne.

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę na dzień przekazania raportu

Tabela 29 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej	
	stan na dzień przekazania sprawozdania	Wartość nominalna akcji stan na dzień przekazania sprawozdania [zł]
Władysław Szczepkowski	0	0
Andrzej Leszczyński	0	0
Henryk Grymel	70	3 500
Tomasz Pietrek	46	2 300
Marek Ryszka	0	0
Paweł Sosnowski	0	0
Jarosław Stawiarski	0	0
Jarosław Ślepaczuk	0	0
Michał Wnorowski	0	0
Izabela Wojtyczka	0	0
Grzegorz Dostatni	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z wiedzą Spółki, osoby zarządzające i nadzorujące PKP CARGO S.A., na dzień 31 grudnia 2023 r. oraz przekazania niniejszego sprawozdania, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

## 7.1.6 Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 29 czerwca 2023 r., Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę Nr 24/2023 w sprawie podziału zysku wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2022 r. i postanowiło przeznaczyć wypracowany zysk w całości na zasilenie kapitału zapasowego.

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

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2023 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi 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 S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w pozostałych rezerwach [Nota 5.10 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego](#) oraz zobowiązaniach warunkowych [Nota 7.3 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego](#).

## 7.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W 2023 r. Grupa PKP CARGO nie prowadziła działań z dziedziny badań i rozwoju

## 7.5. Informacje o obowiązującym systemie wynagrodzeń

### 7.5.1 Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń

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

- Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. (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 poziom jest zróżnicowany w zależności od zajmowanego stanowiska, posiadanych kompetencji oraz charakteru realizowanych zadań. Ponadto pracownikom wynagradzany na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana według zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premii obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz indywidualne osiągnięcia pracowników.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 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.

Realizując założenia strategii Spółki oraz mając na uwadze dynamicznie zmieniające się otoczenie rynkowe podjęte zostały działania mające na celu wdrożenie rozwiązań prawno-organizacyjnych w zakresie systemu wynagrodzeń.

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

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

Pracownicy Spółki mają również możliwość korzystania z dofinansowania do pakietów medycznych, przystąpienia do atrakcyjnego kosztowo grupowego ubezpieczenia oraz przystąpienia do PPK.

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.

## 7.5.2 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.

Na wspólną VIII kadencję Zarządu powołani zostali:

- Pan Dariusz Seliga na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 33/VII/2022 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 13 kwietnia 2022 r. - z dniem 13 kwietnia 2022 r.
- Pan Marek Henryk Olkiewicz - Członek ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 6/VII/2022 Rady Nadzorczej z dnia 13 stycznia 2022 r. - z dniem 03 lutego 2022 r.
- Pan Maciej Jankiewicz na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 39/VII/2022 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 22 kwietnia 2022 r. - z dniem 25 kwietnia 2022 r.
- Pan Jacek Rutkowski na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 37/VII/2022 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 22 kwietnia 2022 r. - z dniem 25 kwietnia 2022 r.
- Pan Zenon Kozendra na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. - Uchwałą Nr 35/VII/2022 Rady Nadzorczej z dnia 13 kwietnia 2022 r.

W dniu 22 kwietnia 2022 r., Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła:

- Uchwałą Nr 40/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Dariuszem Seligą powołanym na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- Uchwałą Nr 41/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Maciejem Jankiewiczem powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.
- Uchwałą Nr 42/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Jackiem Rutkowskim powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.
- Uchwałą Nr 43/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Zenonem Kozendrą powołanym na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A.
- Uchwałą Nr 44/VII/2022 w sprawie zawarcia umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Panem Markiem Henrykiem Olkiewiczem powołanym na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.

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. w 2023 r.

Tabela 30 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2023 r. (kwoty brutto, zł)

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie	Premie	Odpawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
<b>Obecni członkowie Zarządu</b>						
Seliga Dariusz	576 000,00	206 400,00	0	11 911,98	0	<b>794 311,98</b>
Jankiewicz Maciej	516 000,00	176 300,00	0	13 952,22	0	<b>706 252,22</b>
Olkiewicz Marek	516 000,00	233 633,33	0	1 018,66	0	<b>750 651,99</b>
Rutkowski Jacek	516 000,00	141 900,00	0	13 441,05	0	<b>671 341,05</b>
Kozendra Zenon	516 000,00	258 000,00	0	11 610,00	0	<b>785 610,00</b>

\* Członek Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oddelegowany do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

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 w 2023 r.

Tabela 31 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2023 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
<b>Obecni Członkowie Rady Nadzorczej</b>				
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	147 504,72	0	0
Andrzej Leszczyński	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	125 243,52	0	0

Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	125 243,52	179 737,90	0
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	137 426,12	170 724,55	0
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	127 122,12	0	0
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	126 262,18	0	0
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	125 243,52	0	0
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	130 342,12	165 366,26	0
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	127 122,12	0	0
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	127 984,23	0	0
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	127 122,12	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.

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

W 2023 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

### **7.5.4 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](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 2 sierpnia 2023 r. i jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce ESG/Zarządzanie/ 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., 1.4.2., 1.5., 2.1., 2.2., 2.11.1., 2.11.5., 2.11.6., 3.6., 3.10., 6.2., 6.4. W odniesieniu do pkt:

**1.3.** W swojej strategii biznesowej spółka uwzględnia 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 podjęła pracę nad opracowaniem strategii ESG, która będzie spójna z nowotworzoną strategią biznesową na lata 2024 – 2028.

**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 podjęła pracę nad opracowaniem strategii ESG, która będzie spójna z nowotworzoną strategią biznesową na lata 2024 – 2028

**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.

**Wyjaśnienie:** Spółka prowadzi prace nad opracowaniem i wdrożeniem Strategii ESG.

**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 prowadzi prace nad opracowaniem i wdrożeniem Strategii ESG.

**1.4.2.** przedstawiać wartość wskaźnika równości wynagrodzeń wypłacanych jej pracownikom, obliczanego jako procentowa różnica pomiędzy średnim miesięcznym wynagrodzeniem (z uwzględnieniem premii, nagród i innych dodatków) kobiet i mężczyzn za ostatni rok, oraz przedstawiać informacje o działaniach podjętych w celu likwidacji ewentualnych nierówności w tym zakresie, wraz z prezentacją ryzyk z tym związanych oraz horyzontem czasowym, w którym planowane jest doprowadzenie do równości.

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Spółka prowadzi prace nad opracowaniem i wdrożeniem Strategii ESG.

**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 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.

**3.6.** Kierujący audytem wewnętrznym podlega organizacyjnie prezesowi zarządu, a funkcjonalnie przewodniczącemu komitetu audytu lub przewodniczącemu rady nadzorczej, jeżeli rada pełni funkcję komitetu audytu.

Zasada nie jest stosowana.

**Wyjaśnienie:** Kierujący audytem wewnętrznym działa w strukturze biura, którego dyrektor bezpośrednio podlega pod Członka Zarządu ds. Operacyjnych. Kierujący audytem wewnętrznym funkcjonalnie podlega Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej.

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

Zasada nie jest stosowana.

**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 premiiowy 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

#### Jednolite zasady rachunkowości

W jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z MSSF UE. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

#### Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

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

#### Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca prowadzi księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. Spółka na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych, 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.



## Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

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

## Nadzór Komitetu Audytu

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

## Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

Roczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta. Raporty z przeglądów i sprawozdania z badań 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 2023 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%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Generali PTE	2 624 886	5,86%	2 624 886	5,86%
Pozostali akcjonariusze	19 853 740	44,33%	19 853 740	44,33%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

Źródło: Opracowanie własne.

W dniu 15 lutego 2024 r. wpłynęło do Spółki zawiadomienie od Generali Powszechnego Towarzystwa Emerytalnego S.A. o zmianie w dniu 14 lutego 2024 roku udziału w ogólnej liczbie głosów w PKP CARGO S.A. i zejściu poniżej progu 5% ogólnej liczby głosów.

Tabela 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania 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%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Pozostali akcjonariusze	22 478 626	50,19%	22 478 626	50,19%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

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. Wykonywania prawa głosu na Walnym Zgromadzeniu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Prawo udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu akcjonariusz wykonuje na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem spółek handlowych, akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej.

Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

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

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

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

Poza powyższymi, nie występują inne ustawowe ograniczania w zbywalności akcji Spółki.

## 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 pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. a także Regulaminie przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego (Komitetu ds. Nominacji przy Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A.). Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu, o ile Rada Nadzorcza nie zdecyduje inaczej, przygotowuje, organizuje i przeprowadza profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., w procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje także bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym (w przypadku powierzenia profesjonalnej firmie doradztwa personalnego zajmującej się zawodowo rekrutacją specjalistów przeprowadzenie kwalifikacyjnego) na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

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

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłączonego 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 uprawomocnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki. Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

W 2023 roku Walne Zgromadzenie dokonało zmian w Statucie Spółki:

- uchwałą nr 10/2023, 14/2023, 15/2023 oraz 16/2023 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 17 maja 2023 roku,
- uchwałą nr 51/2023, 56/2023, 57/2023 oraz 60/2023 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 29 czerwca 2023 r.

Wszystkie ww. zmiany Statutu zostały zarejestrowane przez sąd rejestrowy.

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

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

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia, których przepisy Kodeksu spółek handlowych lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi 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.II. 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

### 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 110/VIII/2023 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 31 sierpnia 2023 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i zatwierdzonego Uchwałą Nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 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.

Od dnia 01 czerwca 2023 roku Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 190/2023 powierzył Członkowi Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. czasowy nadzór formalny oraz merytoryczny nad sprawami znajdującymi się w kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., wynikający z zakresu działania Biura Zakupów Centrali PKP CARGO S.A. oraz powierzył Członkowi Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. czasowy nadzór formalny oraz merytoryczny nad sprawami znajdującymi się w kompetencji Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., wynikający z zakresu działania Biura Bezpieczeństwa i Audytu Centrali PKP CARGO S.A., z wyłączeniem spraw w zakresie realizacji zadań obronnych, które podlegają nadzorowi Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

#### 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 możliwością 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:

Z uwzględnieniem Uchwały nr 190/2023 Zarządu Spółki z dnia 01 czerwca 2023 roku, wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez Członków Zarządu, wynikające z postanowień Regulaminu Zarządu, przedstawiają się następująco:

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

- strategii biznesowej.

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.

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,
- zakupów i sprzedaży majątku.

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

- realizacji przewozów,
- utrzymanie taboru
- bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego

**Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników** - do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

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

### Polityka różnorodności

W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej realizowana polityka PKP CARGO S.A. 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
Dariusz Seliga	Prezes Zarządu	13.04.2022 r.	01.02.2024 r. (zawieszenie w czynnościach)
Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	01.02.2024 r. (zawieszenie w czynnościach)
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Maciej Jankiewicz	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.04.2022 r.	nadal
	p.o. Prezes Zarządu	01.02.2024 r.	nadal
	czasowy nadzór nad sprawami Członka Zarządu ds. Operacyjnych	01.02.2024 r.	nadal
Jacek Rutkowski	Członek Zarządu ds. Handlowych	25.04.2022 r.	22.04.2024 r. (odwołany ze składu Zarządu)

Źródło: Opracowanie własne.

W dniu 1 lutego 2024 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. zdecydowała:

- z ważnych powodów o zawieszeniu w czynnościach Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligę,
- z ważnych powodów o zawieszeniu w czynnościach Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. Pana Marka Olkiewicza,
- o powierzeniu wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Panu Maciejowi Jankiewiczowi Członkowi Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. w związku z zawieszeniem w czynnościach Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligi.

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.

**DARIUSZ SELIGA**
**PREZES ZARZĄDU**  
 (zawieszony w czynnościach)


Pan Dariusz Seliga jest absolwentem kierunku administracja w Szkole Wyższej im. Pawła Włodkowica w Płocku, studiów podyplomowych w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego w Warszawie i Akademii Obrony Narodowej oraz podyplomowych studiów menadżerskich Executive MBA Sektora Kolejowego. Na Akademii Obrony Narodowej ukończył 4 letnie studia doktoranckie.

Posiada wieloletnie doświadczenie w pełnieniu funkcji w Zarządach i Radach Nadzorczych spółek kapitałowych. Od 2004 r. pracował w administracji samorządu warszawskiego na stanowisku Pełnomocnika Prezydenta Miasta. W 2005 r. został Burmistrzem dzielnicy Włochy, a następnie został wybrany na posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej V, VI i VII kadencji. Z branżą kolejową związany od wielu lat. W 2016 r. objął stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO CONNECT sp. z o.o., spółki należącej do Grupy PKP CARGO. Od 2019 r. związany ze spółką PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (czeska spółka należąca do PKP CARGO S.A.) początkowo jako Członek Zarządu, a od 2021 r. jako Prezes Zarządu.

**MACIEJ JANKIEWICZ**
**CZŁONEK ZARZĄDU DS. FINANSOWYCH**  
 (p.o. Prezes Zarządu, czasowy nadzór nad sprawami  
 Członka Zarządu ds. Operacyjnych)


Pan dr. Maciej Jankiewicz jest absolwentem Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Politechniki Poznańskiej. Uzyskał tytuł Executive MBA, uczestnicząc w dwuletnim międzynarodowym programie walidowanym przez Uniwersytet Paula Cezanne'a w Marsylii. Ukończył również studia trzeciego stopnia (studia doktoranckie) na Akademii Sztuki Wojennej. Podczas studiów pogłębiał wiedzę z zakresu zarządzania, prawa spółek, bezpieczeństwa narodowego i psychologii.

Posiada doświadczenie w zakresie restrukturyzacji podmiotów gospodarczych i grup kapitałowych, inicjowaniu i koordynowaniu prac zmierzających do utworzenia spółek kapitałowych (w tym w branży finansowej) oraz budowaniu i implementowaniu programów naprawczych mierzonych wynikami sprzedaży i znaczącą poprawą wyników finansowych. Ponadto posiada doświadczenie w tworzeniu aplikacji, pozyskiwaniu i rozliczaniu dofinansowania z UE – w tym w obszarze R&D.

Pan Maciej Jankiewicz od ponad dwudziestu lat budował doświadczenie w pracy na stanowiskach kierowniczych i w piastowaniu funkcji w organach spółek kapitałowych. Pełnił funkcje kierownicze i nadzorcze m.in. w: Centrum Doradztwa i Informacji Difin sp. z o.o., Pocztowo-Bankowe PTE S.A., Post Media Service sp. z o.o., BDM Grupa Inwestycyjna S.A., Wojskowe Przedsiębiorstwo Handlowe sp. z o.o., Polskie Radio S.A., Pocztylion-Arka PTE S.A., Centrum Bankowo-Finansowe Nowy Świat S.A., Poczta Polska S.A. Prowadził także działania w zakresie CSR.

**MAREK OLKIEWICZ**
**CZŁONEK ZARZĄDU DS. OPERACYJNYCH**  
 (zawieszony w czynnościach)


Pan Marek Olkiewicz jest absolwentem Politechniki Warszawskiej i Politechniki Częstochowskiej oraz studiów podyplomowych MBA, DBA oraz LL.M.

Od początku drogi zawodowej związany jest z koleją. Posiada trzydziestoletnie doświadczenie zawodowe w branży, w tym 15 lat na stanowiskach związanych z zarządzaniem w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. m.in. jako Wiceprezes – dyrektor ds. eksploatacji, Zastępca Dyrektora oraz Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi. Od 2017 do 2021 r. pełnił funkcję Członka Zarządu Związku

Pracodawców Kolejowych PKP oraz funkcje w radach nadzorczych innych spółek prawa handlowego.

Pan Marek Olkiewicz jest specjalistą w zakresie transportu i zarządzania. Posiada doświadczenie zdobyte we wszystkich kluczowych obszarach zarządzania operacyjnego – od prowadzenia ruchu pociągu, poprzez logistykę, finanse i zasoby ludzkie po zarządzanie strukturami rozproszonymi terytorialnie i organizacyjnie.

**JACEK RUTKOWSKI**
**CZŁONEK ZARZĄDU DS. HANDLOWYCH  
 (odwołany ze składu Zarządu)**


Pan Jacek Rutkowski jest absolwentem kierunku prawa na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach oraz studiów Executive MBA w Marseille Graduate School of Management (organizowanych przez Uniwersytet Gdański) i studiów podyplomowych w zakresie zarządzania finansami przedsiębiorstw w Wyższej Szkole Bankowej w Poznaniu.

Jacek Rutkowski posiada ponad 25 letnie doświadczenie zawodowe, w tym ponad 16 letnie w branży kolejowej. W latach 2016-2018 zajmował funkcję Prezesa Zarządu CARGOTOR sp. z o.o. Od 2018 do 2019 r. pełni funkcję Prezesa Zarządu w PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. a od 2019 r. funkcję Prezesa Zarządu PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.

Posiada również doświadczenie we współpracy z krajowymi instytucjami nadzorującymi branżę kolejową oraz unijnymi instytucjami. Jest autorem programów restrukturyzacyjnych i optymalizacyjnych związanych z funkcjonowaniem spółek prawa handlowego.

**ZENON KOZENDRA**
**CZŁONEK ZARZĄDU - PRZEDSTAWICIEL PRACOWNIKÓW**


Pan Zenon Kozendra jest absolwentem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej w Kielcach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie organizacji zarządzania na Akademii Leona Koźmińskiego.

Od roku 1985 związany jest z PKP. W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych PKP CARGO, a od 2008 roku Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej PKP CARGO. Pan Zenon Kozendra w latach 2001 – 2005 był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO. Pełnił funkcję Członka Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach

2006 – 2008 a także w latach 2016 – 2022 był Wiceprzewodniczącym Rady Głównej Związku Pracodawców Kolejowych.

Ponadto, Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, PKP CARGO WAGON Kraków – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, PKP S.A. – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016, CARGOTOR – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2016 – 2018. Od roku 2019 jest Przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP CARGOTABOR oraz Przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP CARGO Terminale

## RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VIII kadencji – 11 członków). Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

### Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stałą 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.

### **Polityka różnorodności**

PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej (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 trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą Nr 1804/VI/2019 w dniu 21 stycznia 2019 r. (z późn. zm.) został zmieniony Uchwałami: Nr 11/VII/2022 z dnia 27 stycznia 2022 r. i Nr 12/VII/2022 w dniu 02 lutego 2022 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, przekazania 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.	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	19.04.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	19.04.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	07.07.2022 r.	19.04.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Paweł Miłek	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
Marcin Wojewódka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

### Władysław Szczepkowski – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Władysław Szczepkowski w 1992 r. ukończył studia prawnicze na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa. Od 1992 r. do 2005 r. związany z bankowością, m.in. zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw; pracował także w departamentach prawnych.

W latach 2005 - 2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. W latach 2010 - 2016 związany ze spółkami Grupy Kapitałowej PGNiG. Od września 2016 r. do marca 2017 r. zatrudniony w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Od początku marca 2017 r. jest pracownikiem PKP S.A., obecnie na stanowisku Dyrektora - Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Korporacyjnych. Od 2000 r. wpisany na listę radców prawnych.

Od 2017 r. jest członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.; od października 2021 r. do kwietnia 2022 r. pełnił obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

### Andrzej Leszczyński – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)

Pan Andrzej Leszczyński swój rozwój zawodowy od ponad 20 lat związał z wykonywaniem nadzoru właścicielskiego, restrukturyzacją i transakcjami kapitałowymi w obszarze spółek z udziałem Skarbu Państwa. Absolwent Wydziału Cybernetyki Wojskowej Akademii Technicznej i studiów podyplomowych Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Aktualnie zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Aktywów Państwowych, odpowiedzialny za wykonywanie zadań właścicielskich m.in. wobec spółek o istotnym znaczeniu dla gospodarki państwa. Wcześniej, przez wiele lat, związany z Ministerstwem Skarbu Państwa oraz Ministerstwem Rozwoju i Ministerstwem Rozwoju i Technologii, w których pracował na stanowiskach specjalistycznych i kierowniczych, obejmujących szerokie spektrum nadzoru nad efektywnym wykorzystaniem majątku Skarbu Państwa.

Posiada wieloletnie doświadczenie członka i przewodniczącego organów nadzoru spółek prawa handlowego, w tym m.in. Krajowej Spółki Cukrowej S.A., Katowickiego Holdingu Węglowego S.A., H.CEGLSKI-POZNAŃ S.A., Fabryki Łożysk Tocznych Kraśnik S.A., Stoczni Remontowej NAUTA S.A., oraz podmiotów przemysłu obronnego. Aktualnie jest przewodniczącym Rady Nadzorczej Exatel S.A.

### Henryk Grymel – Członek Rady Nadzorczej

Pan Henryk Grymel jest absolwentem Liceum Handlowego w Katowicach. Pracę na kolei rozpoczął w 1982 r. w PKP - Samochodownia Katowice - Piotrowice na stanowisku magazyniera, a następnie na stanowiskach: kierownika magazynu, starszego magazyniera, kierownika magazynu zakładowego.

Od 01.04.2011 r. do chwili obecnej jest zatrudniony na stanowisku zastępcy naczelnika działu w PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki w Katowicach. Od 1980 r. Członek NSZZ "Solidarność". Aktywny działacz społeczno-związkowy. Od 2006 r. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, od 2019 r. - Przewodniczący Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ "Solidarność", członek Komisji Krajowej.

### Tomasz Pietrek – Członek Rady Nadzorczej

Pan Tomasz Pietrek jest od 32 lat związany zawodowo z koleją. Swoją drogę zawodową rozpoczął w 1990 r. w ZSZ Kolejowej w Tarnowskich Górach. W 2010 r. ukończył technikum na kierunku technik elektryk, specjalizacja - energoelektronika. Maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej. Pracownik Śląskiego Zakładu PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach.

Posiada wieloletnie doświadczenie w reprezentowaniu interesów załogi wobec pracodawców. Przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów w Tarnowskich Górach.

Uczestnik wielu negocjacji m.in. nad układem zbiorowym pracy Spółki. Wieloletni Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM, obecnie powołany na funkcję wiceprezidenta Związku zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce na IX kadencję. Ukończył kurs dla członków Rad Nadzorczych.

### Marek Ryszka – Członek Rady Nadzorczej (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)

Pan Marek Ryszka jest absolwentem Wydziału Leśnego Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ukończył także specjalistyczne studia podyplomowe: Międzyuczelniane Studium Oceny i Wyceny Zasobów Przyrodniczych Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego i Szkoły Głównej Handlowej, Politykę Ochrony Środowiska – Ekologię i Zarządzanie oraz Zarządzanie Ryzykiem na Akademii Finansów w Warszawie. Ponadto ukończył Master of Business Administration (MBA). Odbił liczne kursy i szkolenia, m.in. z zakresu zarządzania projektami i wdrażania funduszy unijnych.

Posiada wieloletnie i bogate doświadczenie zawodowe w obszarze ochrony środowiska i zarządzania. Do listopada 2019 r. był Zastępcą Prezesa Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wcześniej pełnił obowiązki Prezesa Zarządu NFOŚiGW. W latach 2017-2019 był Prezesem Zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Ponadto w latach 2015-2018 pełnił funkcję Zastępcy Przewodniczącego Rady Nadzorczej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.



W latach 2013-2017 był dyrektorem Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Sulejówku. Pracował także w Urzędzie m. st. Warszawy na stanowisku Naczelnika Wydziału Ochrony Środowiska oraz głównego specjalisty w Wydziale Infrastruktury i Inwestycji. W Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pracował na stanowisku Dyrektora Departamentu Ochrony Przyrody i Kształtowania Postaw Ekologicznych. Był również członkiem Rady Naukowo-Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Janowskie”.

W Ministerstwie Gospodarki oraz w Instytucie Paliw i Energii Odnawialnej jako ekspert środowiskowy przeprowadzał oceny wniosków o dofinansowanie i rozpatrywał protesty w dziedzinie odnawialnych źródeł energii w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Jednocześnie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest ekspertem środowiskowym w Ministerstwie Energii oraz w Instytucie Nafty i Gazu – Państwowym Instytucie Badawczym. Przeprowadza oceny projektów w ramach pod działań 1.1.2 Wspieranie projektów dotyczących budowy oraz przebudowy sieci umożliwiających przyłączenie jednostek wytwarzania energii z OZE i 1.4.1 Wsparcie budowy inteligentnych sieci elektroenergetycznych o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym Priorytetu I Zmniejszenie emisyjności gospodarki oraz działania 7.1 Rozwój inteligentnych systemów magazynowania, przesyłu i dystrybucji energii Priorytetu VII Poprawa bezpieczeństwa energetycznego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Jest członkiem Rady Naukowo-Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Puszcza Kozińska”. Pan Marek Ryszka jest odznaczony wieloma medalami m.in. Odznaką honorową „Za zasługi dla ochrony środowiska i gospodarki wodnej” – nadaną przez Ministra właściwego do spraw środowiska, z dnia 31.03.2017 r.; Odznaką honorową „Za zasługi dla energetyki” – nadaną przez Ministra właściwego do spraw energii, z dnia 31.05.2021 r.; „Medalem Stulecia Odzyskanej Niepodległości” – nadanym postanowieniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy, z dnia 19.05.2020 r.

Z dniem 30 czerwca 2021 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda powołał Marka Ryszkę do udziału w pracach Narodowej Rady Rozwoju – Rady do spraw Środowiska, Energii i Zasobów Naturalnych przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej. Pełni funkcję przewodniczącego Konwentu Prezesów Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

### **Paweł Sosnowski - Członek Rady Nadzorczej**

Pan Paweł Sosnowski jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji na Uniwersytecie Warszawskim oraz absolwentem Wydziału Prawa Kanonicznego Akademii Teologii Katolickiej. Posiada tytuł doktora nauk prawnych w zakresie prawa, specjalność prawo administracyjne na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim. Ponadto Pan Paweł Sosnowski posiada uprawnienia radcy prawnego - Okręgowa Izba Radców Prawnych w Warszawie.

W latach 1992-2006 związany z Totalizatorem Sportowym sp. z o.o., a w latach 1998-2002 z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. W tym czasie prowadził również wykłady na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej, a także współpracował z Katedrą Prawa Administracyjnego i Samorządu Terytorialnego na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego.

W latach 2003-2007 pełnił m.in. funkcję z-cy Burmistrza Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy oraz głównego specjalisty w Biurze Prawnym Urzędu miasta stołecznego Warszawy. W roku 2007 był również z-cą Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Powiatowym Inspektoracie Nadzoru Budowlanego dla m.st. Warszawy.

Od 2007 związany z Prokuratorią Generalną Skarbu Państwa. W latach 2000-2002 był członkiem Rady Nadzorczej LIGIA sp. z o.o., od 2003 r. do 2006 r. Przewodniczącym Rady Nadzorczej Towarzystwa Budownictwa społecznego „WOLA” sp. z o.o. oraz członkiem i sekretarzem Rady Nadzorczej PKP S.A w latach 2017-2018.

### **Jarosław Stawiarski - Członek Rady Nadzorczej (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)**

Pan Jarosław Stawiarski urodził się 3 października 1963 r. w Kraśniku. Doświadczony samorządowiec, urzędnik i polityk. Absolwent historii na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Marii-Curie Skłodowskiej w Lublinie, studiów podyplomowych z zarządzania na Uniwersytecie Warszawskim oraz studiów podyplomowych z zarządzania oświatą Bałtyckiej Wyższej Szkoły Humanistycznej w Koszalinie.

W rodzinnym mieście był nauczycielem, dyrektorem szkoły, radnym i zastępcą burmistrza. Przez cztery kadencje zasiadał w ławach poselskich. Przez trzy lata był Sekretarzem Stanu w ówczesnym Ministerstwie Sportu i Turystyki.

Jako wiceminister odpowiadał za wsparcie finansowe infrastruktury sportowej. Sprawował pieczę nad Stadionem Narodowym, Centralnym Ośrodkiem Sportu oraz Instytutem Sportu. Jest członkiem prezydium Europejskiego Komitetu Regionów (CoR) oraz przewodniczącym prezydenckiej Rady do spraw Samorządu Terytorialnego.

21 listopada 2018 r. został wybrany na Marszałka Województwa Lubelskiego. Sport to jego wielka pasja. Prywatnie i zawodowo. Zawsze obecny na najważniejszych wydarzeniach. Wspiera i kibicuje polskim kadrom w różnych dyscyplinach.

### Jarosław Ślepaczuk – Członek Rady Nadzorczej

Pan Jarosław Ślepaczuk jest absolwentem studiów magisterskich Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie oraz studiów podyplomowych na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Transportu - Organizacja i Zarządzanie Zasobami Ludzkimi - Politechnika Śląska. W strukturach PKP od września 1993 r. Kontynuując rodzinne tradycje pracę zawodową poznał od podstaw od stanowiska manewrowego w stacji PKP Tarnowskie Góry. Obecnie jest zatrudniony na stanowisku organizatora przewozów w PKP CARGO S.A. Śląskim Zakładzie Spółki. Od roku 2002 do chwili obecnej pełni mandat radnego w lokalnym samorządzie – obecnie radny Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach – wiceprzewodniczący Komisji Rewizyjnej.

Od roku 2000 pełni funkcję przewodniczącego Związku Zawodowego Kolejarzy Śląskich – PKP CARGO S.A Śląski Zakład Spółki, a od 2020 r. przewodniczącego Rady Branżowej CARGO działającej w strukturach Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy w Warszawie.

### 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: Alumetal, Medicalgorithmics, Polwax, Tower Investments. Wcześniej zasiadał m.in. w radach nadzorczych oraz komitetach audytu spółek: 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.

### Izabela Wojtyczka - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Absolwentka studiów magisterskich w Szkole Głównej Handlowej na kierunku ekonomia w Katedrze Globalnych Współzależności Gospodarczych oraz studiów magisterskich na Uniwersytecie Warszawskim. Doktorantka Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie. Ukończyła również stypendium na uniwersytecie Pázmány Péter Catholic University w Budapeszcie. Posiada tytuł Master of Business Administration (MBA) i międzynarodowe certyfikaty zarządzania projektami.

Niezależny członek Rady Nadzorczej PKP Cargo SA., przewodnicząca Komitetu Nominacji oraz członek Komitetu Audytu. Była sekretarzem Komisji ds. Reformy Nadzoru Właścicielskiego, odpowiedzialnej za przygotowanie największej od 20 lat reformy Kodeksu Spółek Handlowych w Polsce. Wiceprezes PZU Centrum Operacji SA. Doświadczenie zawodowe zdobyła pracując na kierowniczych stanowiskach w sektorze prywatnym i administracji publicznej, m.in. w Polskim Górnictwie Naftowym i Gazownictwem Obrót Detaliczny, Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii i organizacjach pozarządowych. Autor publikacji z zakresu prawnego funkcjonowania Unii Europejskiej i ekspansji kompetencyjnych instytucji UE.

### Grzegorz Dostatni - Członek Rady Nadzorczej

Pan Grzegorz Dostatni ukończył Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, Krajową Szkołę Administracji Publicznej, Polsko – Holenderskie Studia Europejskie, organizowane przez Uniwersytet Warszawski i Uniwersytet w Maastricht, studia doktoranckie na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego. Jest doktorem nauk prawnych i radcą prawnym. W swojej karierze zawodowej związany z administracją rządową: był m. in. Zastępcą dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Finansów, dyrektorem Departamentu Prawnego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, a aktualnie jest dyrektorem Departamentu Prawnego w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Był członkiem rad nadzorczych m. in. Banku Gospodarstwa Krajowego, czy PZU Życie S.A.

### Paweł Miłek - Członek Rady Nadzorczej

Pan Paweł Miłek jest absolwentem 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

### 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 inkluzywności, 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 Elektrociepłownie 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

### Marcin Wojewódka - Członek Rady Nadzorczej

Pan Marcin Wojewódka radca prawny, doktor nauk ekonomicznych, założyciel i współnik zarządzający w Kancelarii Prawa Pracy „Wojewódka i Wspólnicy” [www.wojewodka.pl](http://www.wojewodka.pl) Prezes zarządu Instytutu Emerytalnego [www.institutemerytalny.pl](http://www.institutemerytalny.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.

## 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, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie

niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.

Tabela 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
	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W 2023 roku Komitet Audytu odbył 11 posiedzeń oraz 3 głosowania przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2023 roku Komitet Audytu podjął 13 uchwał.

Członkowie Komitetu Audytu w osobach: Michał Wnorowski i Izabela Wojtyczka 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;
- Izabela Wojtyczka: mgr ekonomii - Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Doktorantka Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie. Ukończyła również stypendium na uniwersytecie Pázmány Péter Catholic University w Budapeszcie. Posiada tytuł Master of Business Administration (MBA) i międzynarodowe certyfikaty zarządzania projektami.

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

- Izabela Wojtyczka: nabyta wiedza i umiejętności ze względu na pełnienie funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. od 16 lipca 2020 r.
- Jarosław Ślepaczuk: absolwent studiów magisterskich Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie oraz studiów podyplomowych na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Transportu - Organizacja i Zarządzanie Zasobami Ludzkimi - Politechnika Śląska; 30-letnie doświadczenie w przedsiębiorstwach sektora kolejowego; od 2000 r. pełni funkcję przewodniczącego Związku Zawodowego Kolejarzy Śląskich – PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki, a od 2020 r. przewodniczącego Rady Branżowej CARGO działającej w strukturach Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy w Warszawie.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) Komitet Audytu Rady Nadzorczej, Uchwałą Nr 13/2023 z dnia 16 października 2023 r. ustanowił Polityki świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci oraz Polityki i Procedury wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Polityka wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. 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 i przeglądu sprawozdań finansowych



Spółki oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: firma audytorska). Niezależność oraz posiadanie właściwych uprawnień przez biegłego rewidenta jak i firmę audytorską jest kluczowym elementem niniejszej Polityki. Przy czym kryteria wyboru i rotacji podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych 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 Walne Zgromadzenie spośród podmiotów uczestniczących w Procedurze wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Wybór jest dokonywany z uwzględnieniem zasad bezstronności i niezależności firmy audytorskiej oraz analizy prac realizowanych przez nią w Spółce, a wykraczających poza zakres badania sprawozdania finansowego 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. Walne Zgromadzenie na etapie wyboru a Komitet Audytu na etapie wydawania rekomendacji zwracają szczególną uwagę na:
  - konieczność zachowania niezależności i bezstronności firmy audytorskiej i biegłego rewidenta – szczegółowej analizie podlega zakres usług świadczonych w okresie ostatnich dwóch lat finansowych przez firmę audytorską, podmioty z nią powiązane oraz członków jej sieci, na rzecz Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.;
  - doświadczenie w badaniu jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego o zbliżonej wielkości do Spółki i Grupy 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;
  - koszty badania.
5. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umowa o badanie sprawozdania finansowego mogła zostać podpisana w terminie umożliwiającym firmie audytorskiej przygotowanie się do przeglądu półrocznego.
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 sprawozdania finansowego zawiera się na okres objęty dokonaniem wyborem. 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 jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO.
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 przeprowadzenia badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO”.

Polityka i Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO zakłada, że:

1. Procedura wyboru inicjowana jest przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej, który określa szczegółowe wytyczne, co do wymagań wobec firmy audytorskiej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badania jednostkowego sprawozdania



finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz kryteria wyboru.

2. Zapytanie ofertowe kierowane jest do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ustęp 3 punkt 2 ppkt a) Ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 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 w tym podmioty powiązane lub członków sieci firmy audytorskiej (dalej: firma audytorska) odpowiedzialną za badanie jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO:

1. Firma audytorska może świadczyć na rzecz: (i) Spółki, bądź (ii) jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. (dalej: jednostki kontrolowane) oraz (iii) jednostki dominującej PKP CARGO S.A. (dalej: jednostka dominująca) poza badaniem/przeglądem sprawozdań finansowych następujące usługi:
  - przeprowadzenie procedur „due diligence” w zakresie kondycji ekonomiczno-finansowej oraz przygotowanie listów poświadczających wykonywanych w związku z prospektem emisyjnym, przeprowadzane zgodnie z krajowym standardem usług pokrewnych (uzgodnione procedury);
  - usługi atestacyjne w zakresie informacji finansowych pro forma, prognoz wyników lub wyników szacunkowych ujętych w prospekcie emisyjnym;
  - badanie historycznych informacji finansowych do prospektu, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 809/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r.;
  - weryfikacja pakietów konsolidacyjnych;
  - potwierdzenie spełnienia warunków zawartych umów kredytowych na podstawie analizy informacji finansowych pochodzących ze sprawozdań finansowych;
  - usługi atestacyjne w zakresie sprawozdawczości dotyczącej ładu korporacyjnego, zarządzania ryzykiem oraz społecznej odpowiedzialności biznesu;
  - poświadczenia dotyczące sprawozdań lub innych informacji finansowych przeznaczonych dla organów nadzoru, rady nadzorczej lub innego organu nadzorczego Spółki lub właścicieli, wykraczające poza zakres badania ustawowego i mające pomóc tym organom w wypełnianiu ich ustawowych obowiązków.
2. Świadczenie usług, o których mowa w punkcie 1, możliwe jest jedynie w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez Spółkę, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej.
3. Zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych, 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 2023 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.

## 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 i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania członków Zarządu, a także wspomaga osiąganie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności Członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

**Tabela 37 Skład Komitetu Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.**

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

*Źródło: Opracowanie własne.*

## KOMITET DS. STRATEGII I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

W dniu 27 września 2023 roku Rada Nadzorcza podjęła uchwałę Nr 116/VIII/2023 w sprawie przyjęcia „Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmieniając nazwę Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. na Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. W skład Komitetu ds. Strategii 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 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 Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.**

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	19.04.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

*Źródło: Opracowanie własne.*

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

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

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

- Inicjatywy na rzecz rozwoju branży logistycznej,
- Nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi,
- Kultura i sztuka
- Bezpieczeństwo,
- Sport – priorytet mają działania służące rozwojowi sportu i zdrowego trybu życia wśród młodzieży.

Wsparcie charytatywne koncentruje się na ochronie środowiska i ekologii (w tym wsparciu inicjatyw z zakresu ekologii transportu), nauce i edukacji, kulturze i sztuce, bezpieczeństwie oraz wyrównywaniu różnic społecznych. 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. Wspieranie działań związanych z wydaniem książek - PKP CARGO S.A. realizuje zadania pielęgnowania historii kolei i propagowania wartości patriotycznych. Wspieranie szkół kolejarskich PKP CARGO pielęgnuje tradycje kolejarskie, a jednocześnie rozwija kontakty ze szkołami, które kształcą kadry dla branży kolejowej.

W 2023 r. Grupa PKP CARGO udzieliła wsparcia grupie pracowników i emerytów w sfinansowaniu leczenia i rehabilitacji. Darowizny trafiały do osób będących w trudnej sytuacji ekonomicznej. Ponadto Grupa wspierała finansowo i rzeczowo udział pracowników w różnych imprezach sportowo-rekreacyjnych. Działalność sponsoringowa PKP CARGO S.A. oraz innych spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO koncentrowała się na wspieraniu organizacji ważnych imprez historycznych, sportowych i wydarzeń istotnych dla środowiska kolejarskiego. Przykładem może być organizacja obchodów 42 rocznicy Lubelskiego Lipca '80, sponsoring Wyścigu Kolarskiego „Solidarności” i Olimpijczyków, współfinansowanie obchodów Święta Kolejarza, czy też sponsoring konferencji, spotkań i debat organizowanych przez związki zawodowe, będące jednymi z interesariuszy PKP CARGO. Zaangażowanie finansowe PKP CARGO S.A. w organizację obchodów jest w pełni zasadne, gdyż w ten sposób pielęgnujemy tradycje kolejarskie, a jednocześnie rozwijamy kontakty ze szkołą, która kształci kadry dla branży kolejowej.

## 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 Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. i Grupy PKP CARGO, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

## 10. Informacje niefinansowe

Zgodnie z art. 49b ust. 9 oraz art. 55 ust. 2c Ustawy o rachunkowości Spółka i jej Grupa nie sporządzają oświadczenia na temat informacji niefinansowych ze względu na sporządzenie odrębnego sprawozdania na temat informacji niefinansowych (Raport Zrównoważonego Rozwoju) zgodnie z §70 ust.1 pkt 5) oraz §71 ust.1 pkt 5) Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim

Niniejsze Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy PKP CARGO zostało sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki

---

Maciej Jankiewicz  
Członek Zarządu ds. Finansowych  
p.o. Prezes Zarządu

---

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 kwietnia 2024 roku