



Sprawozdanie Zarządu
z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO
za I półrocze 2022 roku

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO W I PÓŁROCZU 2022 ROKU

1. Wstęp	4
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2. Jednostki podlegające konsolidacji	8
3. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej	10
3.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	10
3.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	14
3.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	15
3.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	15
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
4.1. Otoczenie makroekonomiczne	16
4.2. Działalność przewozowa	26
4.3. Pozostałe usługi	39
4.4. Informacje dotyczące zatrudnienia	40
4.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO	41
4.6. Istotne informacje i zdarzenia	42
4.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	45
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	53
5.1. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	53
5.2. Stanowisko organu zarządzającego wraz z opinią organu nadzorującego emitenta odnoszące się do zastrzeżeń wyrażonych przez firmę audytorską w raporcie z przeglądu lub odmowy wydania raportu z przeglądu sprawozdania finansowego	54
5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	54
5.4. Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	61
5.5. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	63
5.6. Informacje o majątku produkcyjnym	63
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	64
6.1. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	64
6.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	64
6.3. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	64
6.4. Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	65

SPIS TABEL

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	8
Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności	9
Tabela 3. Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	11
Tabela 4. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 5. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 6. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 7. Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu	14
Tabela 8. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	14
Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2022 r. oraz na dzień przekazania raportu	15
Tabela 10. Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	15
Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	16
Tabela 12. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2022 r.	31
Tabela 13. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2022 r.	36
Tabela 14. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2022 r.	36
Tabela 15. Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2022 r.	37
Tabela 16. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2021 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł).....	41
Tabela 17. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	54
Tabela 18. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	55
Tabela 19. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r.	60
Tabela 20. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.	64

SPIS RYSUNKÓW

<i>Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2022 r.</i>	7
<i>Rysunek 2. Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL oraz powiązania kapitałowe ze spółkami, w których spółki Grupy Kapitałowej PKP CARGO INTERNATIONAL posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2022 r.</i>	7
<i>Rysunek 3. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2018-2021 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2022-2024 - dane niewyrównane sezonowo.</i>	17
<i>Rysunek 4. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2018-2021 oraz prognoza na lata 2022-2024 – dane wyrównane sezonowo</i>	19
<i>Rysunek 5. Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**</i>	21
<i>Rysunek 6. Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)</i>	22
<i>Rysunek 7. Wydobyte kwartalnie węgla kamiennego i węgla brunatnego w Czechach w latach 2018-2022 (dane w tys. ton).</i>	25
<i>Rysunek 8. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2022 (mln ton)</i>	27
<i>Rysunek 9. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2022 (mld tkm).</i>	28
<i>Rysunek 10. Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2018-2022</i>	29
<i>Rysunek 11. Udziały Grupy PKP CARGO w pracy przewozowej w Polsce w latach 2018-2022</i>	29
<i>Rysunek 12. Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2022 r.</i>	30
<i>Rysunek 13. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2022 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P).</i>	32
<i>Rysunek 14. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mln ton).</i>	32
<i>Rysunek 15. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mld tkm).</i>	33
<i>Rysunek 16. Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2018-2022*</i>	34
<i>Rysunek 17. Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2018-2022*</i>	34
<i>Rysunek 18. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2022 r. (tkm)</i>	35
<i>Rysunek 19. Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. oraz 2021 r.</i>	40
<i>Rysunek 20. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł)</i>	56
<i>Rysunek 21. Struktura aktywów – stan na 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.</i>	57
<i>Rysunek 22. Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2022 r. (w mln zł)</i>	57
<i>Rysunek 23. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.</i>	58
<i>Rysunek 24. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2022 r. (w mln zł)</i>	59
<i>Rysunek 25. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. (w mln zł)</i>	60
<i>Rysunek 26. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.</i>	63

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

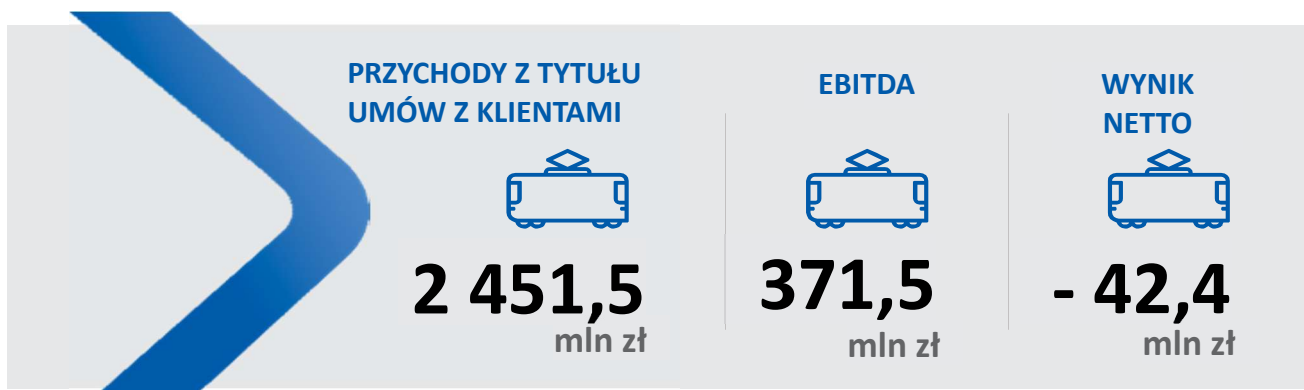
Mimo bardzo trudnego otoczenia makroekonomicznego i politycznego, Grupa PKP CARGO osiągnęła w pierwszym półroczu 2022 roku lepsze wyniki finansowe i operacyjne niż w analogicznym okresie 2021 roku. Udany był zwłaszcza drugi kwartał, który zamknęliśmy z zyskiem i to nawet w sytuacji wprowadzenia w życie podwyżek wynagrodzeń wynegocjowanych ze stroną społeczną. To duży sukces, gdyż udało się połączyć realizację celów biznesowych z poprawą warunków pracy. Oba cele są równie ważne, gdyż bez zaangażowania pracowników niemożliwy jest sukces ekonomiczny Grupy PKP CARGO.



Działalność Grupy PKP CARGO w pierwszym półroczu 2022 roku była determinowana przede wszystkim przez wojnę na Ukrainie. Agresja Rosji wpłynęła negatywnie na gospodarkę Polski i innych krajów europejskich, potęgując kryzys energetyczny przejawiający się we wzroście cen nośników energii, które najbardziej napędzały inflację, a to z kolei spowodowało osłabienie tempa rozwoju w niektórych sektorach gospodarki. Wysokie ceny energii i paliw wpłynęły na wzrost kosztów działalności PKP CARGO, zmuszając spółkę i podmioty z Grupy PKP CARGO do renegocjowania części umów handlowych.

Na działalność PKP CARGO bezpośrednio wpłynęło nałożenie unijnych sankcji na Rosję i Białoruś, gdyż wpłynęły one znacząco na zaburzenia w krajowym i międzynarodowym łańcuchu dostaw i doprowadziły do zmniejszenia się potoku towarów transportowanych z kierunku wschodniego. Z obu tych krajów przestaliśmy wozić węgiel, drewno oraz produkty chemiczne, petrochemiczne. Jednocześnie dał się zauważyć spadek ładunków wożonych między Chinami a Polską i UE, gdyż część spedytorów z powodu wojny przeniosła swoje ładunki na statki.

Dariusz Seliga, Prezes Zarządu PKP CARGO SA



2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO („Grupa”) jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i w Unii Europejskiej („UE”) od lat oferując kompleksowe usługi logistyczne. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznicowe i trakcyjne, terminalowe czy spedycyjne.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 8 państw UE: Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii i Polski.



Na dzień 30 czerwca 2022 roku skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. (dalej: "PKP CARGO") obejmował:

a) 20 spółek zależnych - kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:

- 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO,
- 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio kontrolowane przez PKP CARGO), w tym 3 spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. oraz 7 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.);

b) 1 spółkę wspólnie kontrolowaną (w której podmiot z Grupy PKP CARGO posiada 50% udział w kapitale zakładowym), w tym:

- 1 spółka wspólnie kontrolowana przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów jej kapitale zakładowym (pośrednio wspólnie kontrolowana przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.

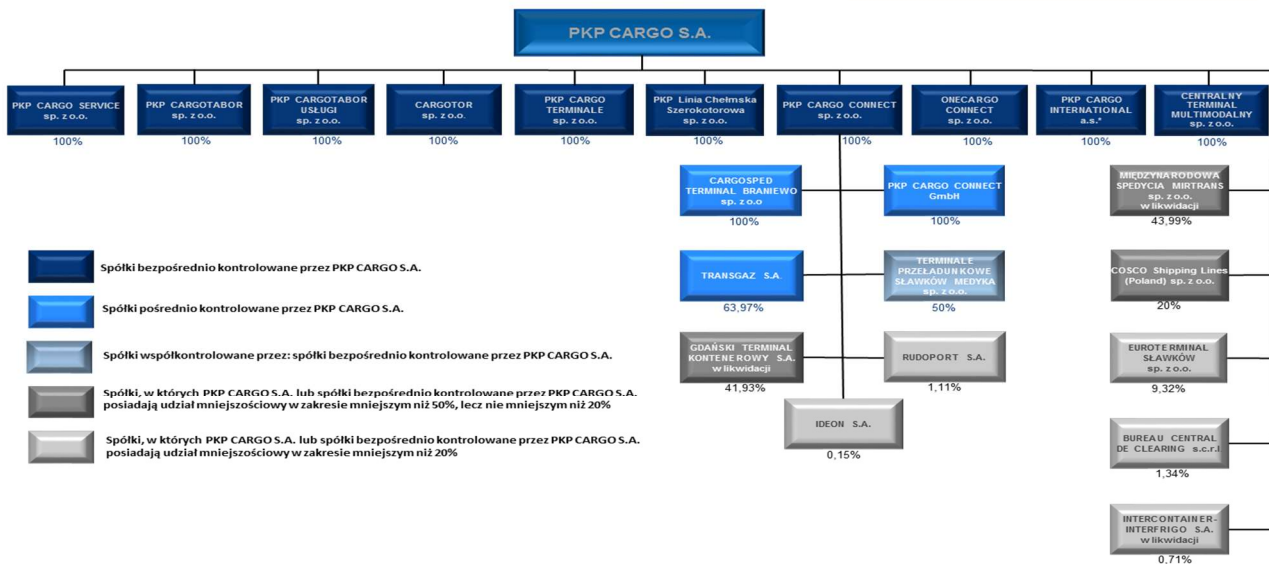
Ponadto na dzień 30 czerwca 2022 roku PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały udziały lub akcje w 9 spółkach, które nie były kontrolowane lub wspólnie kontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

- 5 spółek, w których PKP CARGO bezpośrednio posiada mniejszościowy udział,
- 3 spółki, w których spółka bezpośrednio kontrolowana przez PKP CARGO- którą jest 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 - na dzień 30 czerwca 2022 r.:

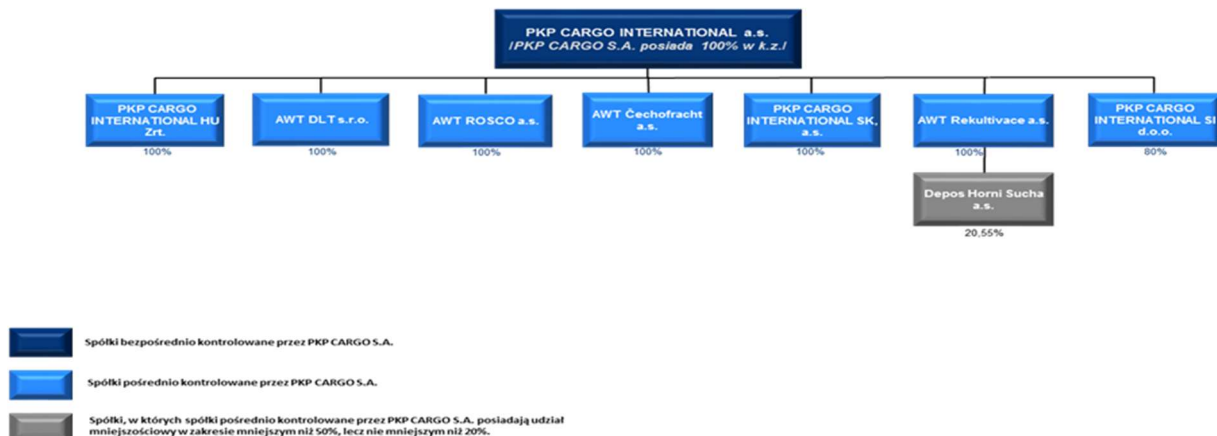
Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2022 r.



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

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2. Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL oraz powiązania kapitałowe ze spółkami, w których spółki Grupy Kapitałowej PKP CARGO INTERNATIONAL posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

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

- a) nabycie przez PKP CARGO S.A. 0,17% udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Z dniem 11 marca 2022 r. przeszła własność 50 udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2 500,00 zł (co stanowi 0,17% udział w k.z.), w związku z czym PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem (100 %-owy udział) w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.
- b) likwidacja spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w której 41,93% akcji posiadała PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.- jednoosobowa spółka zależna od PKP CARGO S.A.W dniu 7 czerwca 2022 roku Sąd Rejonowy Gdańsk- Północ , VII Wdział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego wydał postanowienie o wykreśleniu z Krajowego Rejestru Sądowego spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji. Uprawnoczenie dokonane przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ z Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego wpisu o wykreśleniu spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji z KRS-u nastąpiło z datą 02 lipca 2022 roku. W wyniku powyższego, spółka GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji zakończyła swój byt prawny.

2.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2022 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”) (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem (hurt, detal).
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”) (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.

AWT Rosco a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s. („AWT Čechofracht”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. (d. AWT Rail HU Zrt) („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo w Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2022 roku metodą praw własności wyceniono 7 spółek.

Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności

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

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 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 Kapitałową PKP CARGO przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

3. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej

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

ZARZĄD

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

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

Kompetencje Zarządu

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

Sposób funkcjonowania Zarządu

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

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

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Seliga	Prezes Zarządu	13.04.2022 r.	nadal
Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Maciej Jankiewicz	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.04.2022 r.	nadal
Jacek Rutkowski	Członek Zarządu ds. Handlowych	25.04.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	czasowe wykonywanie czynności	18.10.2021 r.	13.01.2022 r.
	Prezesa Zarządu	13.01.2022 r.	12.04.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczący i Wiceprzewodniczący 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 stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw należy m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

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

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

Tabela 4. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	nadal
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020	nadal
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022	nadal
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	01.07.2019	29.06.2022
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	29.06.2022
Marcin Kowalczyk	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021	29.06.2022
	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021	29.06.2022
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	29.06.2022
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	29.06.2022
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	29.06.2022
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	29.06.2022
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019	29.06.2022
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020	29.06.2022

Źródło: Opracowanie własne.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności określone w § 20 i 21 Statutu Spółki oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U.2017.0.1089 z późn. zm.). Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym 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 5. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022	nadal
	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Dariusz Górski	Przewodniczący Komitetu	01.07.2019	29.06.2022
	Członek Komitetu		
Zofia Dzik	Członek Komitetu	01.07.2019	29.06.2022
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020	29.06.2022

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

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

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022	nadal
	Członek Komitetu	21.09.2020	29.06.2022
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	18.10.2021	29.06.2022
	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019	29.06.2022
	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	01.07.2019	29.06.2022

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 7. Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020	29.06.2022
		12.07.2022	nadal
	Członek Komitetu	01.07.2019	29.06.2022
		12.07.2022	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Andrzej Leszczyński	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022	nadal
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020	29.06.2022
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019	29.06.2022
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020	29.06.2022

Źródło: Opracowanie własne

3.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 8. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba akcji
Seria A	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	43 338 000
Seria B	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	15
Seria C	02.10.2013 r.	25.04.2014 r.	1 448 902
Razem			44 786 917

Źródło: Opracowanie własne

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

Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2022 roku oraz na dzień przekazania raportu przedstawia poniższa tabela:

Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2022 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ¹	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ²	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Aviva OFE ³	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	23 245 909	51,90%	23 245 909	51,90%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

¹ Zgodnie z raportem bieżącym nr 38/2014 z dnia 24.06.2014 r.

² Zgodnie z raportem bieżącym nr 28/2022 z dnia 30.06.2022 r. Zgodnie z raportem bieżącym nr 18/2022 z dnia 30.05.2022 r. Zgodnie z raportem bieżącym nr 11/2022 z dnia 23.03.2022 r.

³ Zgodnie z raportem bieżącym nr 51/2014 z dnia 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

3.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką od dnia 30 czerwca 2022 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 30.06.2022 r.	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Władysław Szczepkowski	0
Paweł Sosnowski	0
Marek Ryszka	0
Andrzej Leszczyński	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Jarosław Stawiarski	0
wg stanu na dzień 30.06.2022 r.	
Władysław Szczepkowski	0
Paweł Sosnowski	0
Marek Ryszka	0
Andrzej Leszczyński	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Jarosław Stawiarski	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

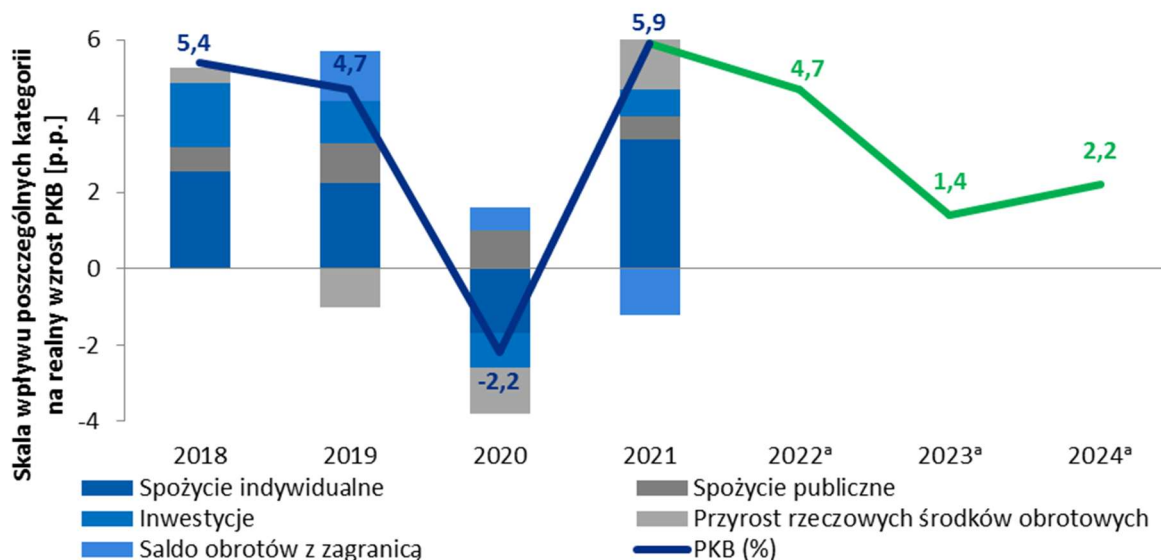
- Wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w I półroczu 2022 r. o +13,6% r/r (+18,2% r/r w I półroczu 2021). W tym +16,0% r/r w I kwartale oraz +11,3% r/r w II kwartale 2022;¹
- Ożywienie w polskim przemyśle w I półroczu 2022 r. utrzymywało się, a sektor przemysłowy i gospodarka kraju wykazały się stosunkowo wysoką odpornością na wpływ pandemii COVID-19, i wojny w Ukrainie;
- Wzrost produkcji w 31 działach przemysłu (z 34 działów) - w tym kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np. w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+45,0%), produkcji wyrobów z metali (+23,2%), maszyn i urządzeń (+23,0%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+21,5%), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (18,8%), wyrobów z drewna (+17,3%), papieru i wyrobów z papieru (+14,0%), metali (+13,7%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+12,0%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+10,0%), mebli (+9,3%), oraz produkcji pojazdów samochodowych (+2,1%);²
- Wzrost aktywności gospodarczej - wysoka dynamika PKB w I kwartale 2022 r. o +8,5% r/r (+7,6% w IV kwartale 2021 r., +5,9% r/r w 2021 r.) m.in. z uwagi na bardzo dobre wyniki produkcji przemysłowej i mocny wzrost zapasów, oraz

¹ Główny Urząd Statystyczny

² Główny Urząd Statystyczny

dynamika PKB na poziomie +5,3% r/r w II kwartale 2022 r., gdzie widoczne już było spowalnianie krajowej gospodarki oraz efekt coraz wyższej bazy odniesienia (+11,3% r/r w II kwartale 2021 r. po znacznym pandemicznym spadku o -7,9% r/r w II kwartale 2020 r.)³

Rysunek 3. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2018-2021 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2022-2024 - dane niewyrównane sezonowo.



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2022-2024 (dane bez dekompozycji) z lipca 2022 r.

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

- Silny wzrost inflacji w I półroczu 2022 r.: +11,8% r/r (+3,6% r/r w I półroczu 2021). W czerwcu 2022 r. ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły w porównaniu do czerwca 2021 r. o +15,5% (najwięcej od ponad 25 lat).⁴ Jedną z głównych przyczyn szybkiego wzrostu inflacji jest konflikt zbrojny w Ukrainie i jego gospodarcze implikacje, w postaci wysokich cen surowców energetycznych oraz osłabienia kursu polskiej waluty, a także problemów w łańcuchach dostaw;⁵
- Słaby wskaźnik wyprzedzający koniunktury w I półroczu 2022 r. dla przetwórstwa przemysłowego PMI (średnia wartość PMI to 51,2 pkt. wskazuje na znaczne wyhamowanie dobrej koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce). W czerwcu 2022 r. wskaźnik PMI spadł do poziomu 44,4, pkt tj. drugi miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego (54,0 pkt. w I kwartale 2022 r., 48,4 pkt. w II kwartale 2022 r. oraz 55,1 pkt. w 2021 r.). To najniższy wynik wskaźnika od 25-ciu miesięcy, czwarty z rzędu spadek wskaźnika od lutego br., a także drugi z kolei najszybszy spadek od 2 lat;⁶
- Projekcje: projekcja wzrostu gospodarczego NBP przewiduje silne wyhamowanie aktywności gospodarczej w kraju w latach 2022-2024 i wzrosty PKB na poziomie odpowiednio: +4,7% r/r, +1,4% r/r i +2,2% r/r oraz silny wzrost ogólnego poziomu cen konsumpcyjnych (CPI w 2022 roku +14,2% r/r, w 2023 roku +12,3% r/r, w 2024 roku +4,1% r/r).⁷ Gospodarka światowa pozostaje ważnym wyznacznikiem dynamiki polskiego przemysłu. W skali globalnej widoczne są zawirowania na rynku paliw i nośników energii, potęgowane rosnącymi cenami na rynku, jak również kolejnymi trudnościami w sprawnym funkcjonowaniu globalnych łańcuchów dostaw. Poziom produkcji oraz tempo rozwoju w kolejnych kwartałach 2022 r. będą zależeć głównie od dalszego przebiegu konfliktu w Ukrainie oraz skali wyhamowania tempa wzrostu gospodarek, z którymi Polska jest silnie powiązana. Pomimo wszelkich zawirowań można oczekiwać stabilizacji poziomu aktywności w sektorze przemysłowym (lecz na niższych poziomach). Trudno oszacować realne skutki konfliktu w Ukrainie i sankcji na poszczególne sektory gospodarki - gospodarka krajowa, jak i

³ Główny Urząd Statystyczny Szybki szacunek PKB 17 sierpień 2022

⁴ Główny Urząd Statystyczny 15 lipiec 2022

⁵ Narodowy Bank Polski

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Narodowy Bank Polski

światowa w roku 2022 jest obciążona dużą dozą niepewności, która powoduje zmniejszenie aktywności gospodarczej, w tym skali inwestycji. Ze względu na wyżej wymienione problemy, prognozy ekonomiczne zakładają spowolnienie od II półrocza 2022 r. tempa wzrostu globalnej i krajowej gospodarki. W najbliższych kwartałach należy spodziewać się dalszego utrzymania wzrostów cen towarów i usług konsumpcyjnych i wysokich odczytów wskaźnika r/r z uwagi na wysokie ceny surowców oraz osłabienie złotego względem głównych walut.



Czeska gospodarka

- Produkcja sprzedana przemysłu (uwzględniająca korektę o efekt kalendarzowy) w I półroczu 2022 r. pozostała na poziomie z roku poprzedniego (spadek o -0,0002% r/r, przy wzroście +6,6% r/r w 2021 r. oraz spadku o -7,2% r/r w 2020 r.). W dwóch pierwszych kwartałach 2022 roku zanotowano odpowiednio: spadek o -0,4% r/r i wzrost +0,4% r/r. W II kwartale 2022 roku wolumen nowych zamówień wzrósł o +9,4% r/r (w I kwartale +6,4% r/r), w tym krajowych o +13,1% r/r, a zagranicznych o +7,7% r/r. Największy przyrost zamówień odnotowano w przemyśle chemicznym o +35,1% r/r oraz w produkcji papieru i produktów z papieru o +26,5% r/r;
- Dobra koniunktura w gospodarce, była obciążona przez trwającą pandemię COVID-19 oraz wojnę w Ukrainie, co silnie rzutowało na łańcuchy dostaw komponentów potrzebnych do produkcji. Nałożenie się konfliktu zbrojnego w Ukrainie na rosnącą presję inflacyjną doprowadziło do kolejnych wzrostów cen (zwłaszcza surowców energetycznych oraz energii), co skutecznie wyhamowywało rozpędzającą się czeską gospodarkę i nakreśliło ryzyko mocnego spowolnienia w nadchodzących kwartałach;
- W I półroczu 2022 r. w głównych sektorach przemysłu czeskiego zaobserwowano wzrost w: wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+8,2% r/r) oraz w produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych (+3,5% r/r). Kluczowy segment czeskiego przemysłu jakim jest produkcja pojazdów silnikowych odnotował zmniejszenie produkcji (-4,3% r/r), natomiast w produkcji metali i wyrobów metalowych zaobserwowano niewielki spadek (-2,3% r/r).⁸ Wzrost w segmencie wydobywania węgla wynikał głównie z wyższej produkcji węgla brunatnego (+20,6% r/r), jednocześnie skala tego przyrostu uległa zmniejszeniu na skutek zakończenia funkcjonowania przedostatniej kopalni węgla kamiennego w lutym 2021 r. (spadek produkcji o -48,8% r/r).⁹ Długoterminowy trend w wydobywaniu węgla brunatnego i kamiennego jest malejący, ze względu na wymagania środowiskowe i rosnące koszty związane z wykorzystaniem paliw kopalnych. Zakończenie wydobywania węgla brunatnego obecny rząd planuje na 2033 rok (pomimo podnoszonych głosów za wydłużeniem eksploatacji do 2038 roku). W przypadku węgla kamiennego odbędzie się to najwcześniej po 2023 roku (przy czym wydobywanie może jeszcze zostać wydłużone o najwyżej kilka lat - z uwagi na obecny kryzys energetyczny związany z wojną w Ukrainie analizowana jest dalsza praca ostatniej kopalni do 2025 r.).¹⁰
- PKB w II kwartale 2022 r. - według wstępnego szacunku CZSO był wyższy o +3,6% r/r (po wzroście o +4,6% r/r w I kwartale 2021 r.). Jest to piąty z rzędu wzrost PKB r/r w ujęciu kwartalnym. W 2022 r. czeska gospodarka nadal pozostaje w trendzie wzrostowym, jednakże z uwagi m.in. na reperkusje związane z wojną w Ukrainie i wzrostem cen surowców tempo wzrostu wyraźnie spowalnia. Na wzrost PKB w ostatnim kwartale pozytywnie wpłynęły wydatki na spożycie ogółem i akumulację brutto. Wydatki związane z popytem krajowym napędzały czeską gospodarkę, zauważalny był także pozytywny wpływ działalności usługowej. Negatywny wpływ miał jednak popyt zewnętrzny (a więc handel zagraniczny, od którego wyników Czechy jako stosunkowo nieduży kraj są bardzo uzależnione). Podczas, gdy przemysł i budownictwo znajdowało się w stagnacji¹¹ czeska gospodarka podźwignęła się po kryzysie związanym z Covid-19 w 2020 r. (rekordowy spadek PKB o -5,8% r/r), w 2021 r. wyraźnie się odbudowując, pomimo trwałych problemów po stronie podaży.
- Prognozy PKB: czeska gospodarka spowalnia - wg. prognoz makroekonomicznych Czeskiego Ministerstwa Finansów z kwietnia 2022 r., szacuje się wzrost PKB w 2022 r. o +1,2% r/r, +3,8% r/r w 2023 r. i +3,0 r/r w 2024 r.¹² Prognoza CNB (Narodowego Banku Czeskiego) z sierpnia uwypukla większe perspektywy wzrostu w br. (+2,3% r/r) i jednocześnie obniża oczekiwania co do dynamiki w następnym roku (+1,1% r/r, z uwagi na przewidywane mocne hamowanie koniunktury, zwłaszcza w gospodarkach europejskich), by w 2024 r. przewidzieć powrót na ścieżkę silnego wzrostu (+3,8% r/r, wynikające też z niskiej bazy odniesienia). Negatywny wpływ na wyniki gospodarcze mają przede wszystkim zawirowania w łańcuchach dostaw, na co nakłada się problem z silnym wzrostem ogólnego poziomu cen (prognoza

⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁹ mpo.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/

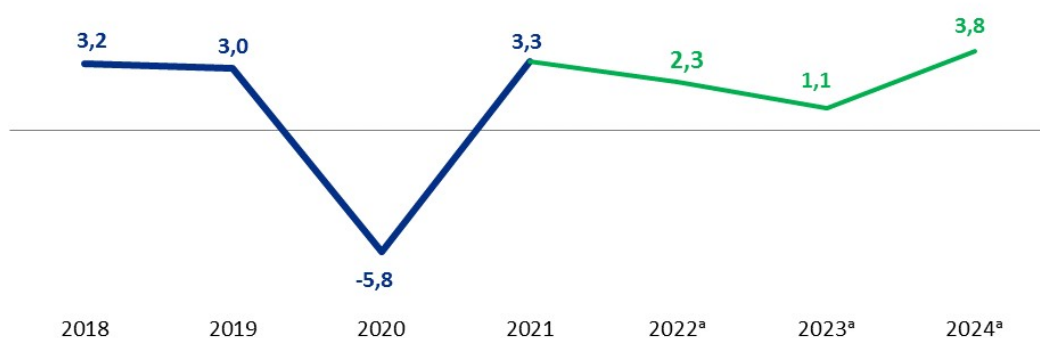
¹⁰ fpg24.pl

¹¹ Czeski Urząd Statystyczny

¹² Konfederacja Przemysłu i Transportu Republiki Czeskiej

CNB przewiduje wzrost inflacji do ponad 16% w br.), który jest spotęgowany przez efekty wojny w Ukrainie (m.in. sankcje oraz reakcje Rosji). Łącznie czynniki te negatywnie wpływają na funkcjonowanie czeskiej gospodarki, skutecznie hamując jej odradzanie się po pandemii. Przed czeską gospodarką zarysowuje się potencjalne ryzyko dużego kryzysu energetycznego, który poprzez największą gospodarkę regionu Niemcy, rozleje się na kraje Europy Środkowo-Wschodniej w postaci silnego hamowania tempa wzrostu (z uwagi na komplementarność gospodarek). Nie tylko surowce energetyczne, ale i stopień globalizacji, a więc zależności od eksportu i głównej branży motoryzacyjnej, są czynnikami, które wskazują na negatywne scenariusze rozwoju w drugiej połowie br. i roku następnym. W przypadku zakończenia konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy oraz uporządkowania łańcuchów dostaw (pozytywnie skorelowanego ze spadkiem inflacji) może nastąpić dość szybka (tj. w perspektywie kilku kwartałów) odbudowa popytu na rynkach i przywrócenie dobrej dynamiki wzrostu PKB.

Rysunek 4. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2018-2021 oraz prognoza na lata 2022-2024 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne CNB – Sierpień 2022 r.

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

- Inflacja : osiągnęła poziom +11,2% r/r w I kwartale 2022 r. oraz +15,8 % w II kwartale 2022 r. (w czerwcu sięgając +17,2% r/r), po wzroście o 3,8% w 2021 r.¹³
- Prognozy inflacji: zgodnie z prognozami Czeskiego Narodowego Banku inflacja w 2022 r. ma osiągnąć dynamikę +16,5% r/r oraz odpowiednio: +9,5% r/r w 2023 r. i +2,4% w 2024 r.¹⁴ Szczyt inflacji oczekiwany jest w III i IV kwartale 2022 r., kiedy to wyniesie ona zgodnie z prognozami blisko 20%. Inflacja w Czechach ma źródła związane zarówno z czynnikami zewnętrznymi (zakłócenia w łańcuchach dostaw oraz rosnące ceny surowców energetycznych wzmagane wojną w Ukrainie) oraz wewnętrznymi (problemy na rynku pracy z pozyskaniem odpowiedniej liczby wykwalifikowanych pracowników).
- Indeks PMI: dla Czech w I półroczu wyniósł średnio 54,3 pkt. (w tym 56,7 pkt w I kwartale 2022 r. oraz 51,9 pkt. w II kwartale 2022 r.), wobec 58,9 pkt. w całym 2021 r., kształtując się nadal powyżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.¹⁵ Jednak systematyczny comiesięczny spadek wskaźnika z 59,0 pkt. w styczniu br. do 49,0 pkt. w czerwcu br. potwierdza hamowanie czeskiej gospodarki, która fundamentalnie ukierunkowana jest na rynki zewnętrzne (w tym głównie rynki Unii Europejskiej, które najbardziej narażone są na potencjalną recesję). Główną przyczyną spadku indeksu od początku 2022 r. było wydłużenie czasu realizacji dostaw w obliczu poważnych opóźnień w łańcuchu dostaw i wzrost obciążenia kosztami (co wynikało m.in. z ogólnego wzrostu cen na rynku i wzrostu kosztu kapitału).¹⁶ Wybuch konfliktu zbrojnego spotęgował całość problemów z uwagi na silny wzrost cen surowców, konieczność pozyskania nowych źródeł dostaw, a w dalszej konsekwencji zmniejszenie liczby zamówień i realizowanej wielkości produkcji (z uwagi na pojawienie się czynników recesyjnych w gospodarce, w tym silne zjawiska inflacyjne i wzrost stóp procentowych).

¹³ vdb.czso.cz

¹⁴ CNB

¹⁵ Markit PMI

¹⁶ Markit PMI

W I półroczu 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:



Przemysł górniczy

- Wzmógł się popyt na krajowym rynku węgla w I półroczu 2022 roku w wyniku m.in.: dalszego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną polskiej gospodarki (stosunkowo dynamiczny wzrost gospodarczy i rosnąca produkcja przemysłowa), znaczącego wzrostu cen gazu na rynku międzynarodowym (spadek produkcji energii w elektrowniach gazowych), rosnących cen węgla na rynkach międzynarodowych, a także z uwagi na konsekwencje trwającego konfliktu na Ukrainie oraz związanymi z tym sankcjami gospodarczymi (zablokowanie możliwości importu węgla z Rosji);
- Wzrost wydobycia węgla kamiennego: w I półroczu 2022 r. do poziomu 27,9 mln ton (+0,6% r/r). W II kwartale 2022 r. produkcja węgla kamiennego wyniosła 13,6 mln ton (+1,0% r/r). Oznacza to wzrost wydobycia w trakcie pierwszych 6 miesięcy roku jedynie o ok. 179 tys. ton r/r (przy znacznie rosnącym w kraju zapotrzebowaniu na węgiel (z uwagi na ograniczenie importu ze wschodu i stosunkowo nieduże zapasy));¹⁷
- Wzrost sprzedaży węgla kamiennego: w I półroczu 2022 r. do poziomu 28,4 mln ton (+0,6% r/r). Sprzedaż węgla kamiennego w I połowie br. okazała się większa od jego wydobycia o blisko 0,5 mln ton, co przełożyło się na zmniejszenie zapasów;¹⁸
- Niski poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwalach: na koniec I półroczu 2022 r. wyniósł 1,5 mln ton (tj. zmniejszenie o -3,9 mln ton, tj. o -72,5% r/r);¹⁹
- Wzrost importu węgla kamiennego: w I półroczu 2022 r. import zwiększył się o +3,0% do poziomu 6,4 mln ton r/r. Głównym kierunkiem importu (pomimo nałożonego w kwietniu br. embarga i braku przybycia węgla w czerwcu br.) pozostawała Rosja (ze spadkiem o -32,1% r/r z 3,9 mln ton do 2,7 mln ton), drugim największym eksporterem węgla do Polski była Australia (ze spadkiem o -0,2% r/r z 1,154 mln ton do 1,152 mln ton). Import z Rosji odpowiadał za 41,9% całkowitego wolumenu sprowadzonego do kraju węgla. Zanotowano jednocześnie znaczne wzrosty importu z Kazachstanu, RPA, Czech, Mozambiku, Norwegii i Kolumbii;²⁰
- Wzrost zużycia węgla w Unii Europejskiej: Międzynarodowa Agencja Energii (MAE) przewiduje, że po wzroście zużycia węgla w krajach Wspólnoty o +10% r/r w I półroczu br. r/r, zużycie może zwiększyć się o ok. +7% r/r w całym 2022 r. (po wzroście o +6% r/r w 2021 r. spowodowanym m.in. ożywieniem w globalnej gospodarce oraz wzrostem cen gazu). Węgiel stanowi źródło ok. 11% produkcji energii w UE. Powrót do produkcji energii z węgla spowodowany jest głównie trwającą wojną w Ukrainie i perturbacjami na rynku gazu, względem którego węgiel stanowi tańszy substytut.²¹
- Wzrost cen węgla na rynku międzynarodowym: na całym międzynarodowym rynku węgla panuje obecnie panika zakupowa, a światowi importerzy walczą o alternatywę dla rosyjskich surowców energetycznych i skupiają się na działaniach zmierzających do maksymalnej dywersyfikacji dostaw. Producenci koncentrując się na odbudowie własnej bazy zasobowej odchodzą od wdrażanej dotychczas na szeroką skalę dekarbonizacji. W I półroczu 2022 r. w portach ARA średnia cena węgla wyniosła 265,87 USD/t (wobec 77,26 USD/t w I półroczu 2021 r.), co oznacza wzrost o +244,1% r/r. Pomimo wzrostu zapasów w portach ARA (wzrost w czerwcu 2022 r. powyżej pięcioletniej średniej pierwszy raz od 2020 r.), nadal trwa gorączkowe poszukiwanie źródeł węgla, co jest utrudnione, z uwagi m.in. na blokadę dostaw z Kazachstanu przez Rosję, czy też całościowe zakontraktowanie produkcji na lata 2022-2023 przez Kolumbię (wzrost zapasów w portach ARA związany jest z przybyciem wcześniej zakontraktowanego rosyjskiego węgla);²²

¹⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

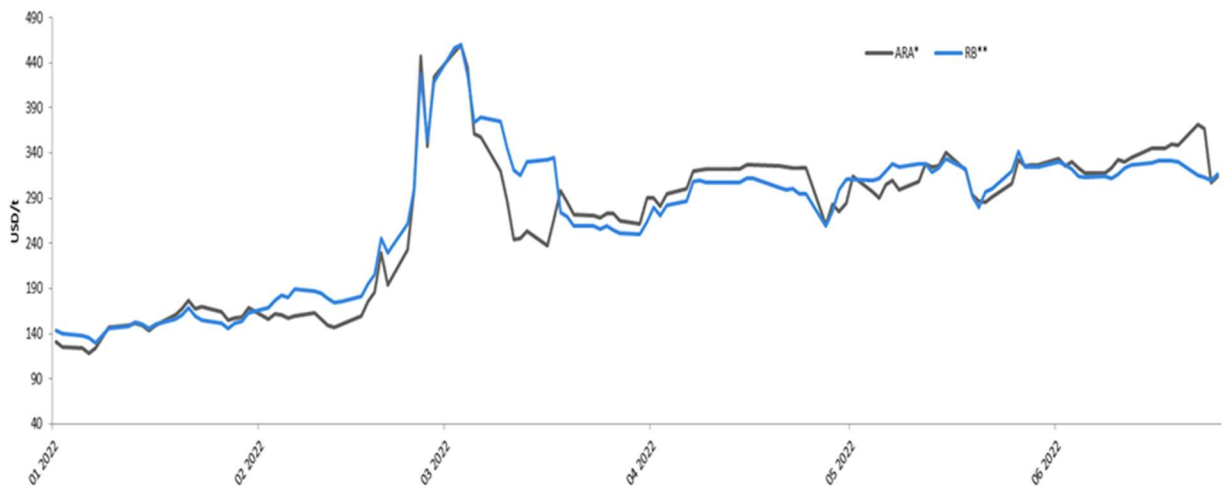
²⁰ Eurostat

²¹ WNP

²² Agencja Rozwoju Przemysłu, WNP

- Silny wzrost cen na polskim rynku węgla: zgodnie z obliczeniami Agencji Rozwoju Przemysłu w II kwartale 2022 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 325,58 PLN/t (+31,9% r/r oraz +11,7% kw/kw). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa w II kwartale 2022 r. wypracował poziom 443,13 PLN/t (+50,1% r/r oraz +22,1% kw/kw);²³
- Wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w I półroczu 2022 r. o +1,2% r/r do poziomu 87,4 TWh;²⁴
- Wzrost produkcji energii elektrycznej w I półroczu 2022 r. o +7,3% r/r do 89,1 TWh. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -3,4% r/r oraz jednocześnie wzrost dla węgla brunatnego na poziomie +11,6% r/r;²⁵
- Odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym miksie energetycznym: w I półroczu 2022 r. udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 48,4% (-5,4 p.p. r/r, z 53,8%);²⁶
- Zakaz importu i tranzytu węgla (a także koksu) z Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi obowiązujący w Polsce od kwietnia br. (na podstawie przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego). Embargo w ramach Unii Europejskiej zostanie wprowadzone od 10 sierpnia 2022 r..²⁷

Rysunek 5. 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

²³ Agencja Rozwoju Przemysłu

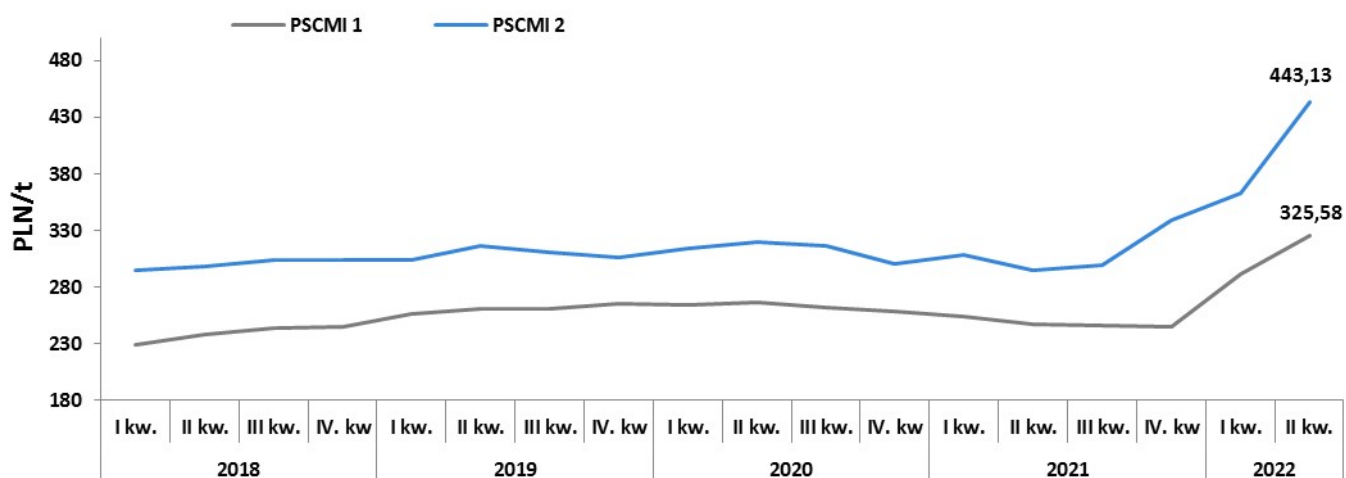
²⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁷ Puls Biznesu

Rysunek 6. Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

Utrzymująca się korzystna koniunktura w inwestycjach budowlanych w warunkach stopniowego osłabienia aktywności w obszarze budownictwa mieszkaniowego (z uwagi na rosnące koszty finansowania inwestycji - wzrost stóp procentowych i spadek dostępności kredytów oraz utrzymujące się wysokie ceny materiałów budowlanych), przy umiarkowanej dynamice wzrostu inwestycji infrastrukturalnych. Wyniki budownictwa są jednak nadal pozytywne (wciąż jest realizowana duża liczba inwestycji mieszkaniowych);

- Wzrost produkcji budowlano-montażowej zrealizowanej na terenie kraju: w I półroczu 2022 r. o +12,0% r/r (wobec spadku o -2,8% r/r w analogicznym okresie ubiegłego roku oraz wzrostu o +23,3% r/r w I kwartale br.).²⁸ Wzrost produkcji zanotowano we wszystkich działach produkcji budowlano-montażowej, w tym w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków (+24,6% r/r), wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (+5,9% r/r) oraz wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+5,9% r/r). Dynamika produkcji wykazuje w ostatnich miesiącach dużą zmienność oraz oddaje ogólny kierunek schładzania koniunktury budowlanej;²⁹
- Wzrost produkcji cementu w Polsce: w I półroczu 2022 r. o +8,6% r/r do poziomu 9,3 mln ton oraz wzrost produkcji klinkieru cementowego o +11,1% r/r do poziomu 6,8 mln ton;³⁰ Stowarzyszenie Producentów Cementu przewiduje produkcję cementu w 12 polskich cementowniach w 2022 r. na poziomie zbliżonym do roku poprzedniego tj. ok. 19 mln ton (wobec 19,3 mln ton w 2021 r.) o ile nie zabraknie 200-250 tys. ton węgla kamiennego niezbędnego do kontynuacji produkcji do końca roku. Roczne zużycie cementu w 2021 r. (z uwzględnieniem specjalnych cementów technicznych) wyniosło 20 mln ton, z czego niemal 600 tys. ton stanowił import z Białorusi oraz w niewielkiej skali z Rosji. Zdolności produkcyjne polskich cementowni to 22 mln ton rocznie;³¹
- Zakaz importu cementu z Białorusi od 4 czerwca 2022 r. (w latach 2016-2021 ilość importowanego z tego kraju cementu rosła odpowiednio z 119 tys. ton do 538 tys. ton);³²
GDDKIA informuje, że obecnie realizowanych jest 99 zadań z rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (o łącznej długości 1 327,9 km) oraz 15 obwodnic z Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (o łącznej długości 115,6 km). Sukcesywnie podpisywane są również umowy na realizację kolejnych, nowych odcinków

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

²⁹ Główny Urząd Statystyczny

³⁰ Główny Urząd Statystyczny

³¹ WNP

³² Stowarzyszenie producentów cementu

dróg krajowych w 2022 r. (od początku 2022 r. podpisano 11 umów na zadania o łącznej długości ponad 120 km). Dodatkowo na etapie przygotowania inwestycji, jak i procedowania postępowań przetargowych są kolejne zadania (w tym na etapie przetargu na realizację jest 18 zadań z PBDK o łącznej długości 244 km oraz w przygotowaniu znajduje się 80 zadań z PBDK o łącznej długości 1803,6 km oraz 85 obwodnic z PB100 o łącznej długości około 744 km);³³

Znowelizowana ustawa o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” pozwala na zwiększenie budżetu programu Kolej Plus, który zakłada uzupełnienie aktualnej sieci kolejowej (z 5,6 mld zł do 11 mld zł). Dzięki dodatkowym środkom możliwa będzie realizacja kolejnych zadań (zwiększenie ilości inwestycji z 17 do 34). W ramach programu powstanie 1200 km nowych tras (w tym 280 km to nowe inwestycje, a 920 km to rewitalizacje oraz odbudowy). Planowane zakończenie prac to koniec 2028 r.;³⁴

- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych (który ma na celu dofinansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez gminy, powiaty i miasta w celu odbudowy gospodarki dotkniętej gospodarczymi skutkami pandemii i pobudzenia inwestycji). W trakcie realizacji jest piąta edycja programu. Znaczna część planowanych do realizacji inwestycji w ramach tego programu dotyczy dróg lokalnych;³⁵
- Prognozy dla branży budowlanej: w kolejnych kwartałach 2022 r. należy oczekiwać spadku rocznej dynamiki produkcji budowlano-montażowej, która prawdopodobnie ulegnie obniżeniu do poziomu 5-10% r/r w III kwartale i dalszemu obniżeniu w IV kwartale br.



Przemysł hutniczy

- Kontynuacja problemów na rynku stali. Na post-pandemiczne zawirowania związane z rosnącymi cenami energii i kosztami produkcji, a także rosnącą inflacją, w I półroczu 2022 r. nałożył się konflikt zbrojny w Ukrainie (którego konsekwencją było zerwanie łańcuchów dostaw stali ze wschodu i nagłe drastyczne wzrosty cen surowca). Branżę dotknęły problemy z pozyskaniem surowców, jak i wyrobów gotowych oraz hamowanie światowej gospodarki (co przełożyło się na spadki cen wyrobów i popytu, przy zachowaniu stosunkowo wysokich kosztów produkcji);
- Zmniejszone zapotrzebowanie rynkowe wywołane przez wciąż utrzymujący się wysoki poziom zapasów (po skokowych zakupach spowodowanych przez wybuch wojny na Ukrainie) powoduje, że zakłady produkcyjne ograniczają produkcję dostosowując ją do słabego popytu (chińskie i europejskie zakłady produkcyjne w tym m.in. Arcelor Mittal latem ograniczyły produkcję oraz uruchomiły remonty i prace serwisowe).
- Zmniejszenie światowej produkcji stali surowej: w I półroczu 2022 r. wyprodukowano 949,4 mln ton (-5,5% r/r);³⁶
- Zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej: w I półroczu 2022 r. produkcja osiągnęła poziom 73,8 mln ton (-6,2% r/r);³⁷
- Zmniejszenie produkcji stali w Azji (wraz z Oceanią): w I półroczu produkcja wyniosła 701,4 mln ton (-4,8% r/r), w tym Chiny wyprodukowały 526,9 mln ton stali (-6,5% r/r) i posiadają ok. 55% udziału w rynku światowym;³⁸
- Zmniejszenie produkcji stali w Polsce: w I półroczu 2022 nastąpił spadek o -0,4% r/r do poziomu 4,2 mln ton;³⁹
- Zmniejszenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce: w I półroczu 2022 r.: zanotowano zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -9,3% r/r do 0,9 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o -2,8% r/r do 0,7 mln ton oraz prętów i płaskowników o -1,4% r/r do 1,8 mln ton. Natomiast na niezmiennym poziomie pozostała produkcja blach cienkich (0,6 mln ton).⁴⁰

³³ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

³⁴ WNP, Gazetaprawna.pl

³⁵ BGK, samorzad.pap.pl

³⁶ Worldsteel.org

³⁷ Worldsteel.org

³⁸ Worldsteel.org

³⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁰ Główny Urząd Statystyczny

- Wzrost produkcji w Polsce w I półroczu: wyrobów walcowanych na gorąco o +1,1% r/r do 4,6 mln ton oraz rur stalowych o +16,9% r/r do 0,5 mln ton;⁴¹
- Wzrost produkcji koksu w Polsce w I półroczu 2022 r.: o +1,3% r/r do poziomu 4,6 mln ton;⁴²
- Wzrost wysyłki wyrobów stalowych z Brazylii do Europy w I półroczu 2022 r. do 909,8 tys. ton, tj. o +710% r/r (Brazylia wypełnia lukę braku ukraińskiej i rosyjskiej stali w Europie);⁴³
- Prognoza zapotrzebowania na stal w Unii Europejskiej:
 - w 2022 r. popyt na stal zmniejszy się o -1,9% r/r (po wzroście o +15,2% w 2021 r. oraz po skokowym spadku o -11% w roku 2020) oraz wzrośnie ponownie w 2023 r. o +5,1% r/r. (co oznacza spadek z 149 mln ton w 2021 r. do 146 mln ton w 2022 r., a następnie w 2023 r. zakłada się odbudowę popytu do poziomu z 2018 r. do 154 mln ton);⁴⁴
 - realne zużycie stali (uwzględniające stan zapasów, które faktycznie nie są zużywane) w 2022 r. ma wzrosnąć o +1,8% r/r, by w 2023 r. wzrosnąć o +4,3% r/r (po wzroście w 2021 r. o +8,5% r/r).⁴⁵

Przemysł w Czechach



W I półroczu 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:



Przemysł górniczy

- Spadek wydobycia węgla kamiennego: w I półroczu 2022 roku: wyprodukowano 0,71 mln ton węgla (-48,8% r/r), w tym 0,57 mln ton węgla koksującego (-23,7% r/r) oraz 0,14 mln ton węgla energetycznego (-78,4% r/r). Wydobycie pozostawało na podobnym poziomie do II półrocza 2021 roku. Spadek r/r związany był m.in. z zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. produkcji przez kopalnie ČSA i Darkov (obecnie jedyną czynną kopalnię węgla kamiennego na terytorium Czech jest ČSM);⁴⁶
- Wydobycie węgla kamiennego w Czechach w całym 2021 r.: przekroczyło 2,2 mln ton (1,5 mln ton węgla koksującego i 0,7 mln ton węgla energetycznego), jednocześnie w ub.r. zaimportowano 4,5 mln ton węgla (przy eksporcie na poziomie 1,4 mln ton);⁴⁷
- Import węgla kamiennego w I półroczu 2022 r. wyniósł 2,0 mln ton (-7,0% r/r), natomiast eksport 0,5 mln ton (-23,2% r/r);⁴⁸
- Przedłużenie wydobycia węgla w ČSM w Stonawie (ostatnia kopalnia węgla kamiennego w Czechach) w 2022 r. z uwagi m.in. na konflikt w Ukrainie oraz zakaz importu węgla z tego kierunku przedłużono funkcjonowanie kopalni minimum do końca 2023 r. Kopalnia kontrolowana przez państwowe OKD potwierdziła plan wydobycia w 2022 r. 1,3 mln ton węgla, a w 2023 r. kontynuację wydobycia na tym samym poziomie.⁴⁹ Praktycznie całość produkcji ma trafić do odbiorców krajowych (z uwagi na duże zapotrzebowanie). Jednocześnie OKD rozpoczęła przygotowania do eksploatacji nowych terenów

⁴¹ Główny Urząd Statystyczny

⁴² Główny Urząd Statystyczny

⁴³ WNP (dane Narodowego Stowarzyszenia stalowego Aço Brasil)

⁴⁴ Europejskie Stowarzyszenie Stali Eurofer Maj 2022 r.

⁴⁵ Europejskie Stowarzyszenie Stali Eurofer Maj 2022 r.

⁴⁶ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

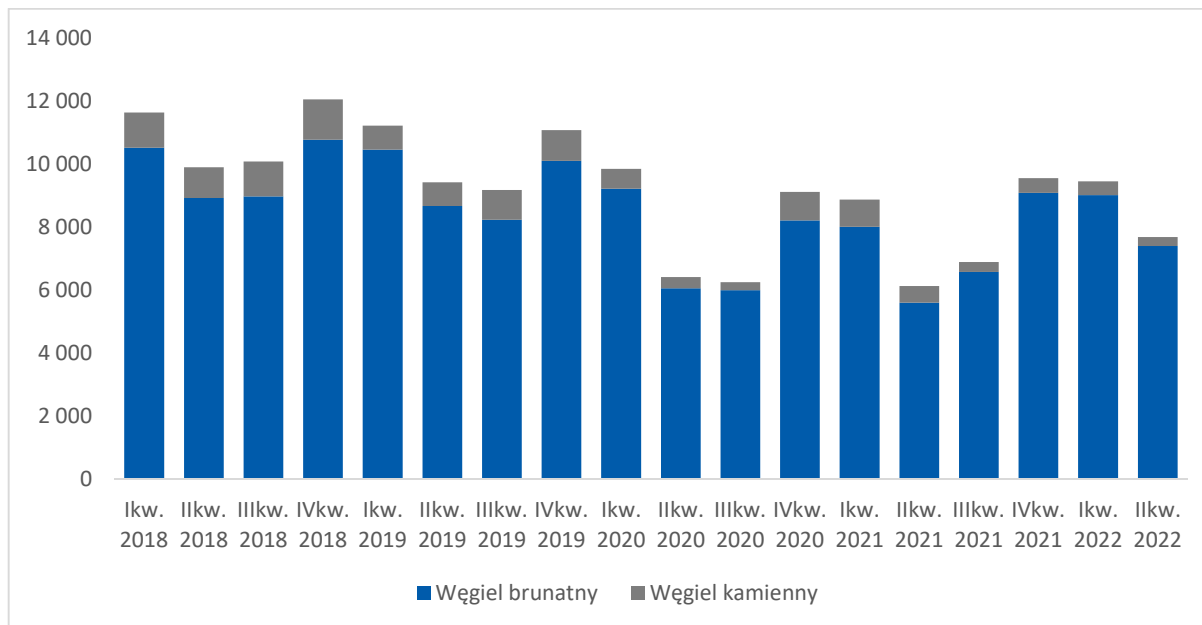
⁴⁷ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁴⁸ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁴⁹ ceskenoviny.cz

wydobywczym. W przypadku poniesienia odpowiednich nakładów finansowych eksploatacja będzie możliwa nawet do 2025 r., jednak do chwili obecnej nie pojawiły się informacje dotyczące realizacji wariantu przedłużenia działalności kopalni (podjęto w tym zakresie odpowiednie analizy, decyzja może zapaść na początku 2023 r.).⁵⁰

Rysunek 7. Wydobycie kwartalnie węgla kamiennego i węgla brunatnego w Czechach w latach 2018-2022 (dane w tys. ton).



Przemysł hutniczy

- Spadek produkcji koksu w Czechach w I połowie 2022 r.: do 1,2 mln ton (-3,6 % r/r);⁵¹
- Liberty Ostrava osiągnęła bardzo dobre wyniki produkcji za rok 2021, produkcja wyniosła 2,3 mln ton ciekłej stali tj. wzrosła o +33% r/r (najlepszy wynik od 2016 r.), jednocześnie wyprodukowano 1,9 mln ton surówki tj. wzrost o +35% r/r. Istotny jest także wynik w zakresie produkcji rur bez szwu na poziomie powyżej 136 tys. ton (najlepszy wynik od 2016 r. i 5% udziału w rynku europejskim). Władze spółki podkreślają dalsze dążenie do poprawy parametrów jakościowych produkcji i równocześnie zwiększenia wolumenu wytwarzanych wyrobów do ponad 3 mln ton;⁵²
- Liberty podpisała umowę z Danieli na instalację dwóch 200-tonowych, hybrydowych elektrycznych pieców łukowych w hucie Liberty Ostrava. Piece te pozwalają na dużą dowolność w doborze wsadu, począwszy od znacznej ilości gorącego metalu i bezpośrednio zredukowanego żelaza, do 100% złomu w drugim etapie projektu. Jednocześnie technologia ta pozwoli radykalnie obniżyć emisje związane z funkcjonowaniem huty.⁵³

⁵⁰ wyborcza.pl, dorzeczy.pl

⁵¹ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁵² Liberty Ostrava

⁵³ WNP



- Spadek produkcji sektora automotive: w I połowie 2022 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 0,6 mln szt. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza spadek o -8,6% r/r względem analogicznego okresu 2021 r.⁵⁴. Główną przyczyną silnego spadku produkcji r/r była ograniczona dostępność komponentów używanych w procesach produkcyjnych (głównie chipów, ale też wiązek elektrycznych produkowanych w Ukrainie) i w rezultacie wymuszone przestoje.⁵⁵

Zgodnie z szacunkami AutoSAP, w 2021 r. z uwagi na obserwowane zaburzenia łańcuchów dostaw nie zostało wyprodukowanych 300 tys. samochodów osobowych, co pokazuje rzeczywiste zdolności produkcyjne branży.⁵⁶ Należy podkreślić nadal silny wzrost popytu na wyroby sektora, co sugeruje możliwość szybkiej odbudowy produkcji. W II kwartale br. produkcja utrzymała się na poziomie z roku ubiegłego (niewielki wzrost o +1,2%), co wynika głównie ze wzrostu produkcji samochodów osobowych o +2,0% r/r (które stanowią ponad 97% produkowanych pojazdów). Jednocześnie odnotowano znaczący spadek w produkcji samochodów ciężarowych (o -27,6% r/r).⁵⁷



4.2. Działalność przewozowa

4.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych aktywną licencją prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 1 lipca 2022 r.)⁵⁸ posiada 116 przewoźników. Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują obecnie kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku.⁵⁹

W I półroczu 2022 roku towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 125,0 mln ton ładunków (+7,0% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 30,4 mld tkm (+14,4% r/r).⁶⁰ Oznacza to, że branża wypracowała w stosunku do wyników z I półroczu 2021 roku wzrost wolumenu przewiezionych towarów o 8,2 mln ton oraz wzrost zrealizowanej pracy przewozowej o 3,8 mld tkm. Dynamiczny wzrost pracy przewozowej w stosunku do wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej wynikał ze zwiększenia średniej odległości przewozu, która w I półroczu 2022 r. wyniosła 243 km, tj. wzrosła o +16 km w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku.⁶¹ W trakcie pierwszych sześciu miesięcy 2022 r. roku to w marcu osiągnięto najlepsze

⁵⁴ AutoSap

⁵⁵ Rp.pl

⁵⁶ AutoSap

⁵⁷ AutoSap

⁵⁸ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 1 lipca 2022 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

⁵⁹ Urząd Transportu Kolejowego

⁶⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁶¹ Urząd Transportu Kolejowego

wyniki zarówno pod względem wielkości przewiezionej transportem kolejowym masy towarowej (przetransportowano 22,85 mln ton, tj. +7,19% r/r), jak i zrealizowanej pracy przewozowej (która wyniosła 5,5 mld tkm, tj. +13,9% r/r).

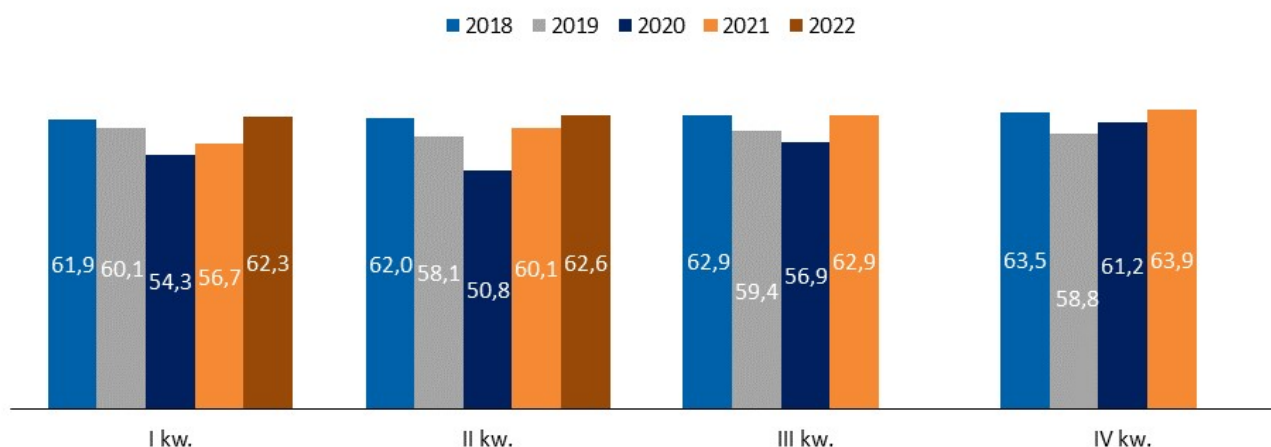
Analizując I półrocze 2022 roku należy stwierdzić, iż koniunktura na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle w I półroczu 2022 roku ma charakter pozytywny dla gospodarki, mimo zawirowań na arenie geopolitycznej czy ryzykiem nowych wariantów COVID-19. Dobre wyniki kolejowych przewozów towarowych w I półroczu 2022 r. przy tak dużych zakłóceniach w łańcuchach dostaw na rynkach międzynarodowych i lokalnych świadczą o tym, że transport kolejowy ma znaczenie strategiczne, a przewoźnikom kolejowym szybko udało się zreorganizować swoją pracę i dostosować do panujących warunków, co pozwoliło na stosunkowo sprawną realizację przewozów pomimo dalej trwających prac remontowych na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W I półroczu 2022 r. polski przemysł notował dobre wyniki produkcji przemysłowej tj. o +13,6% wyższe r/r (wobec wzrostu o +18,2% r/r w analogicznym okresie 2021 r.)⁶², co przełożyło się również na poprawę sytuacji transportu kolejowego.⁶³ W perspektywie długoterminowej należy upatrywać szanse na zwiększenie roli transportu kolejowego i bardziej optymalnego wykorzystania do przewozów towarów niezbędnych dla potrzeb przemysłu, budownictwa, czy przewozów dóbr konsumpcyjnych, zbóż, węgla, ropy naftowej i gazu ziemnego.

W trakcie 5 miesięcy 2022 r. zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁶⁴:

- węgiel kamienny (wzrost przewozów o 4,3% r/r do poziomu 37,4 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 8,5% r/r do poziomu 18,6 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 13,6% r/r do 7,9 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (wzrost 14,6% r/r do 4,8 mln ton),
- koks, brykiety i gazy (wzrost o 2,2% r/r do 4,8 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -2,7% r/r do 4,4 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o +15,8% r/r do poziomu 3,4 mln ton).

Łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie 5 miesięcy 2022 r. stanowiły 80,5% całkowitych przewozów rynku kolejowego. Największy wzrost wolumenu masy przewiezionej transportem kolejowym w stosunku do analogicznego okresu roku 2021 zanotowano w przewozach węgla kamiennego (+1,5 mln ton r/r) oraz kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (+1,5 mln ton r/r).

Rysunek 8. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2022 (mln ton)



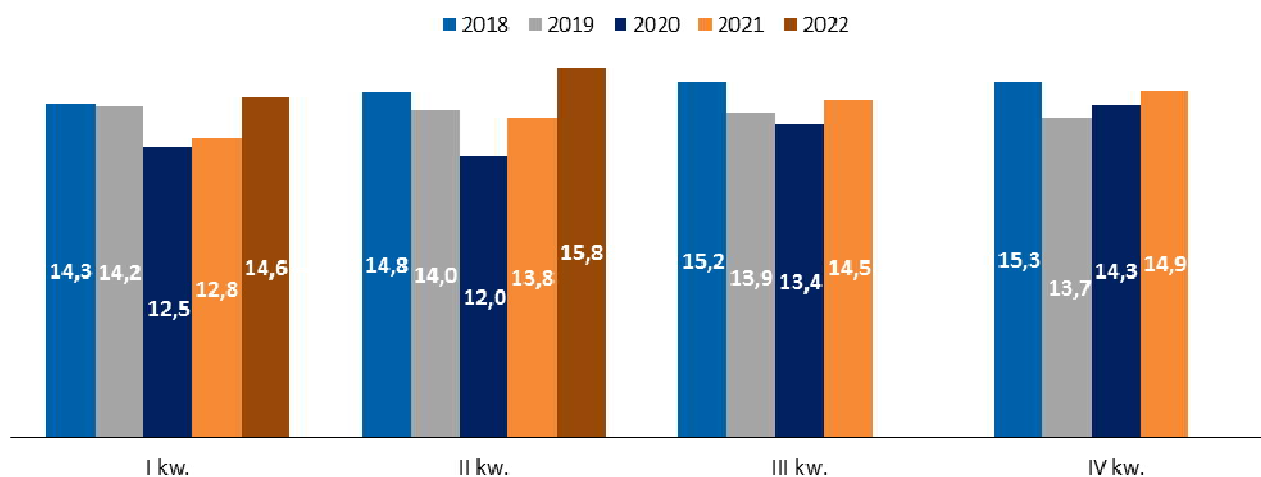
⁶² Główny Urząd Statystyczny,

⁶³ Urząd Transportu Kolejowego

⁶⁴ Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2022 r. Dane za czerwiec 2022 r. i cały II kwartał/I półrocze 2022 r. będą dostępne pod koniec sierpnia 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2022 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

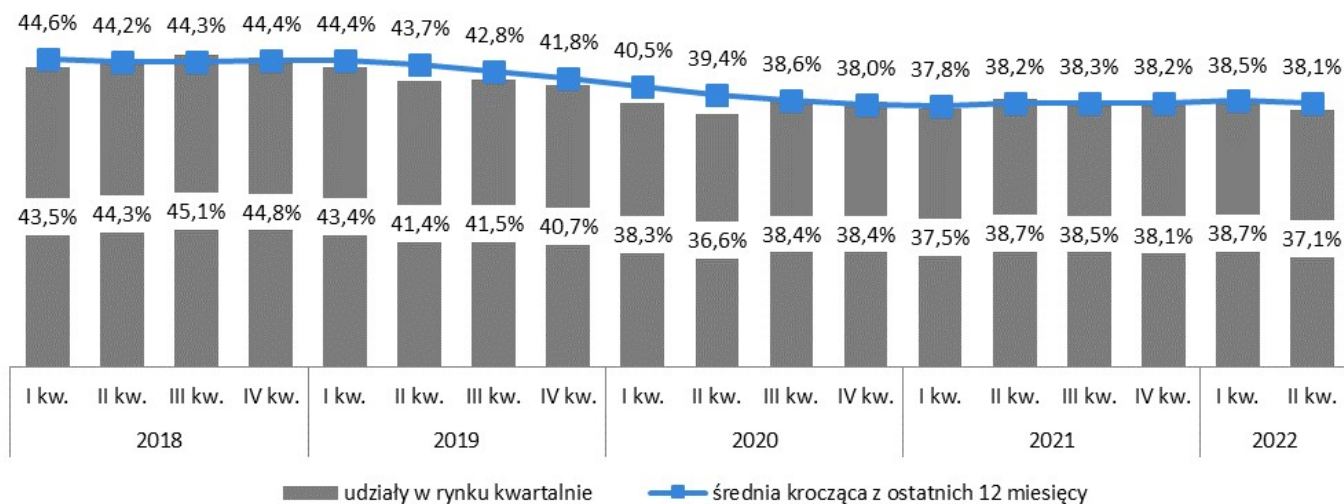
W I półroczu 2022 roku rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej, oraz pracy przewozowej w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w I półroczu 2022 r. wyniosły 37,9% (-0,2 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 40,5% w pracy przewozowej (-1,3 p.p. r/r).⁶⁵ Grupa PKP CARGO⁶⁶ utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce zwiększając w tym czasie r/r zarówno wolumen przewiezionych towarów, jak i zrealizowaną pracę przewozową. Przez pięć miesięcy Grupa notowała wzrosty udziału rynkowego w zakresie masy towarowej. Słabsze wyniki czerwca br. wpłynęły jednak na odwrócenie tej tendencji. Ostatecznie dynamika wzrostów rynkowych u konkurentów okazała się nieco wyższa i Grupa PKP CARGO po 6 miesiącach roku utraciła nieznacznie swoje wyniki udziałowe r/r. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w I półroczu 2022 r. były równe odpowiednio 36,1% (-0,5 p.p. r/r) oraz 39,9% (-1,6 p.p. r/r).⁶⁷

⁶⁵ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁶⁶ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

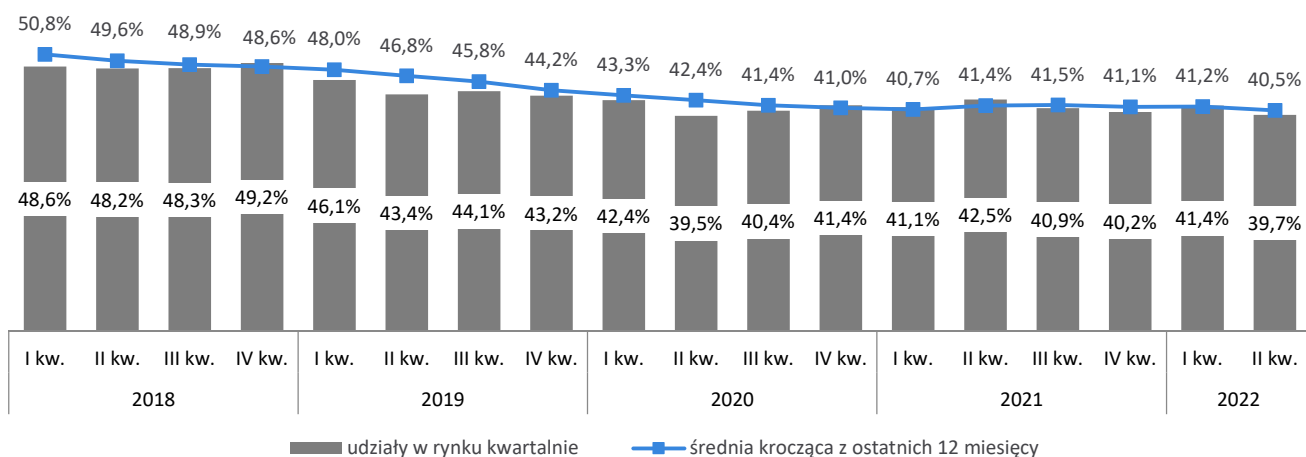
⁶⁷ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10. Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2018-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 11. Udziały Grupy PKP CARGO w pracy przewozowej w Polsce w latach 2018-2022

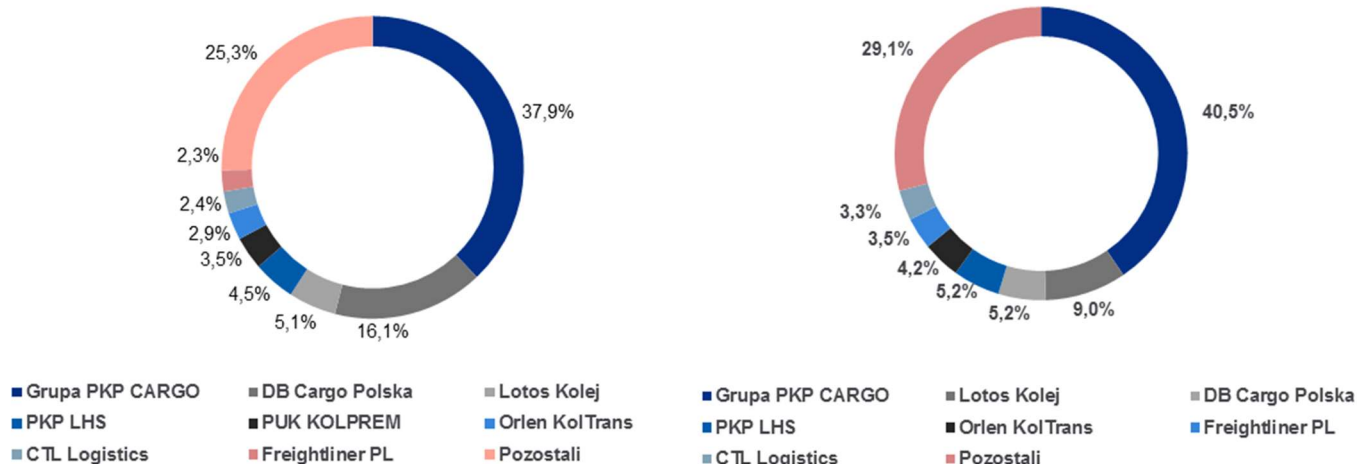


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 12. Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2022 r.

Wg masy towarowej

Wg pracy przewozowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W I półroczu 2022 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 77,6 mln ton ładunków (+7,3% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (20,2 mln ton, spadek o -2,4% r/r), Lotos Kolej (6,4 mln ton, wzrost o +6,2% r/r) oraz PKP LHS (5,6 mln ton, wzrost o +24,9% r/r).⁶⁸

Jednocześnie w I półroczu 2022 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o 17,0% r/r do poziomu 18,1 mld tkm. W tym samym okresie rozliczeniowym konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli: Lotos Kolej (2,7 mld tkm, wzrost o +3,9% r/r), DB Cargo Polska (1,6 mld tkm, wzrost o +12,5% r/r) oraz PKP LHS (1,6 mld tkm, wzrost o +17,5% r/r).⁶⁹

W I półroczu 2022 r. zanotowano wzrost średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 233 km (tj. o 19 km, tj. o +9,0% r/r).⁷⁰



⁶⁸ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁶⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

4.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I kwartale 2022 roku w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 135,7 mln ton towarów (+1,5% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 20,4 mld tkm (+3,1% r/r).⁷¹ Zanotowano wzrost r/r wolumenów masy towarowej przewiezionej przez transport samochodowy oraz pozostałe gałęzie transportu łącznie, przy jednoczesnym zmniejszeniu w transporcie kolejowym. W zakresie zrealizowanej pracy przewozowej rynek transportowy zanotował wzrosty w ramach wszystkich gałęzi.

Średnia odległość przewozu ładunków wzrosła o 1,6% r/r i wyniosła 150,0 km, transport drogowy odnotował jej wzrost o 1,4% r/r (do poziomu 143,7 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zwiększył się o 3,2% r/r (do 171,9 km).⁷²

Tabela 12. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2022 r.

	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	135,7	2,0	1,5%	20,4	0,6	3,1%	150,0	2,4	1,6%
Transport drogowy	109,2	2,3	2,1%	15,7	0,5	3,5%	143,7	1,9	1,4%
Transport kolejowy	23,7	-0,3	-1,4%	4,1	0,1	1,8%	171,9	5,3	3,2%
Pozostałe gałęzie transportu	2,8	0,1	1,8%	0,6	0,0	3,5%	211,5	3,5	1,7%

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

Transport kolejowy w Czechach w I kwartale 2022 r. odnotował zmniejszenie r/r wolumenu przewiezionej masy do 23,7 mln ton (-1,4% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 4,1 mld tkm (1,8% r/r).⁷³ W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym wzrosły o 2,1% w masie oraz o 3,5% w pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na dalszy wzrost udziałów transportu drogowego kosztem udziału kolei w lądowym rynku transportowym. W ujęciu masy towarowej, kolej straciła -0,5 p.p. udziału w rynku r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej o -0,3 p.p. r/r.⁷⁴

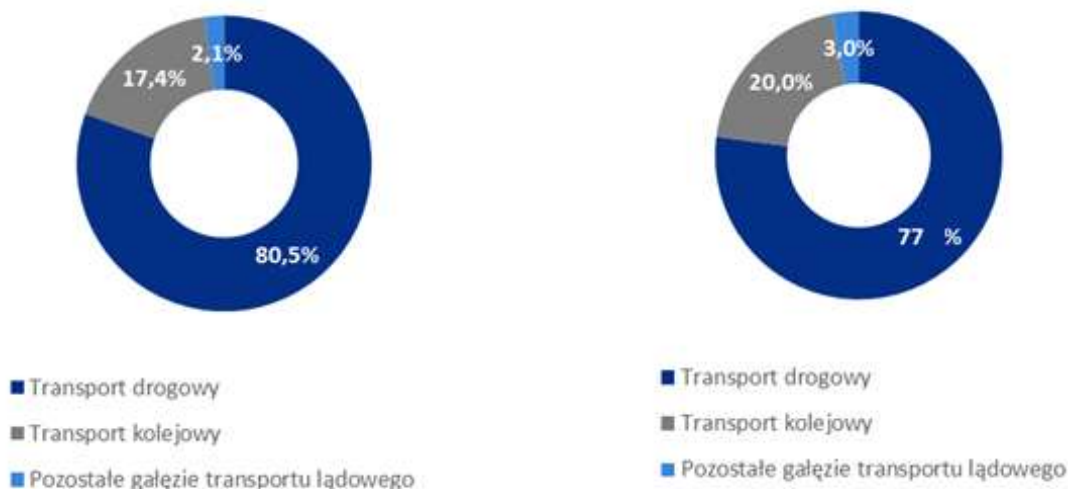
⁷¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁷² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁷³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

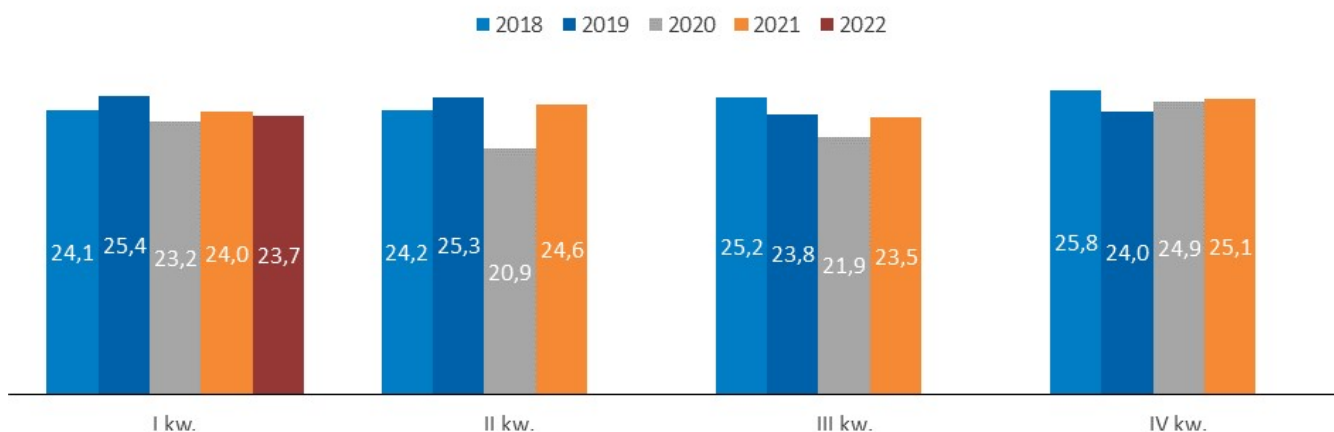
⁷⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

Rysunek 13. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2022 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

Rysunek 14. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r.

Rysunek 15. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2022 r.

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

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 124 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.⁷⁵

W I połowie 2022 roku spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 3,4 mln ton ładunków (-15,6% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,4 mld tkm (-19,8% r/r).⁷⁶ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmalała w tym okresie do 129,7 km (-4,9% r/r) głównie z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów.⁷⁷

Zanotowano głównie zmniejszenie wolumenu przewiezionych ładunków w zakresie przewozów paliw stałych (w tym węgla kamiennego o -21,2% r/r do poziomu 1,0 mln ton) oraz paliw płynnych (-44,7% r/r do 0,3 mln ton), jak również w mniejszym stopniu pozostałych ładunków, kruszyw i materiałów budowlanych, produktów chemicznych oraz metali i rud.

W analizowanym okresie przewozy intermodalne nadal wykazywały dodatnią dynamikę wzrostu (+7,4% r/r do 0,8 mln).⁷⁸

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

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w I połowie 2022 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International na czeskim rynku zmniejszył się o -1,5 p.p. r/r do poziomu 5,3%.⁷⁹ Spółka jednak nadal utrzymuje pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁸⁰

⁷⁵ SŽDC (stan na 27.07.2022 r.)

⁷⁶ statystyka własna PKP CARGO International

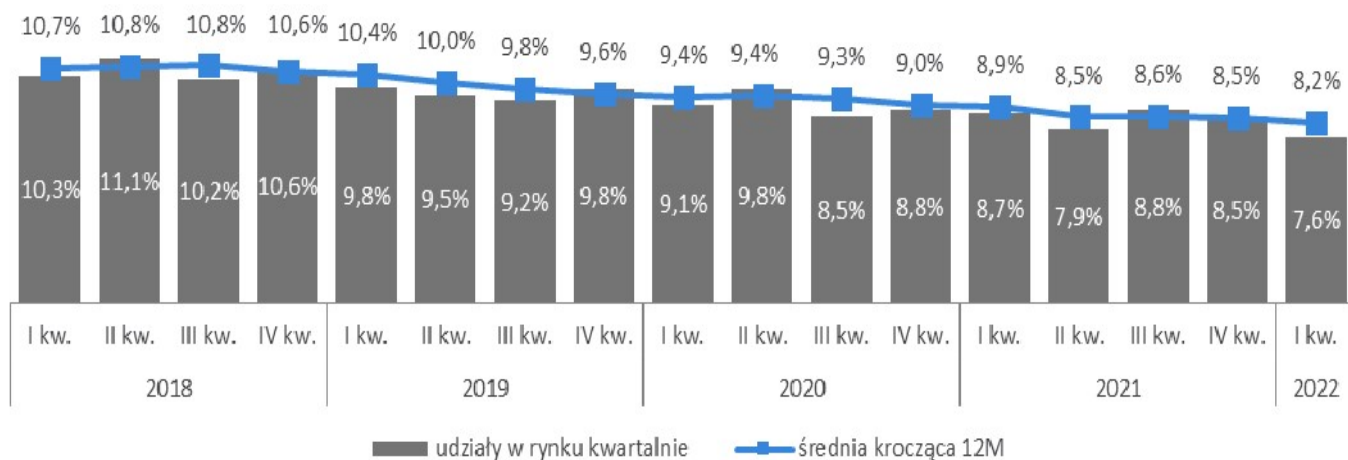
⁷⁷ statystyka własna PKP CARGO International

⁷⁸ statystyka własna PKP CARGO International

⁷⁹ SŽDC

⁸⁰ SŽDC

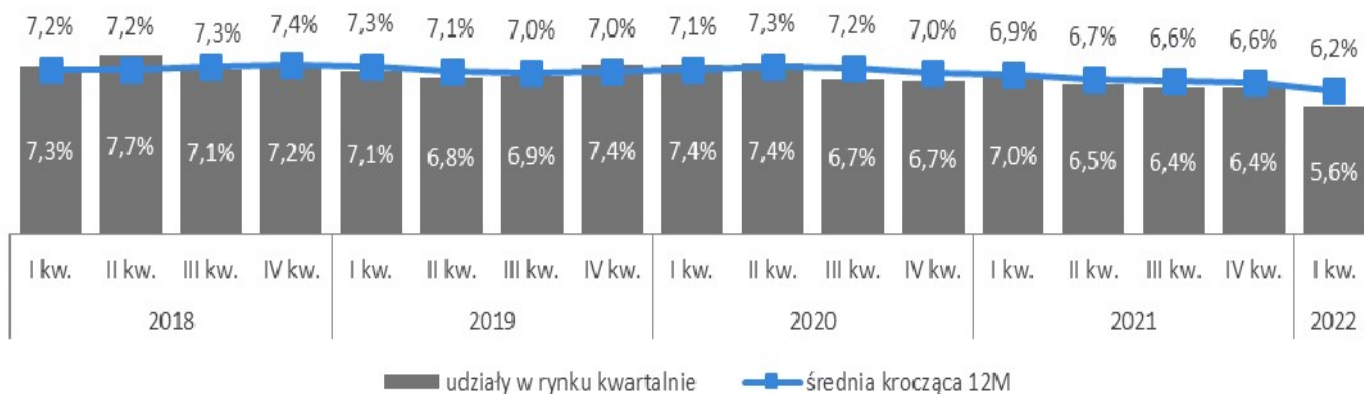
Rysunek 16. Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2018-2022*



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

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

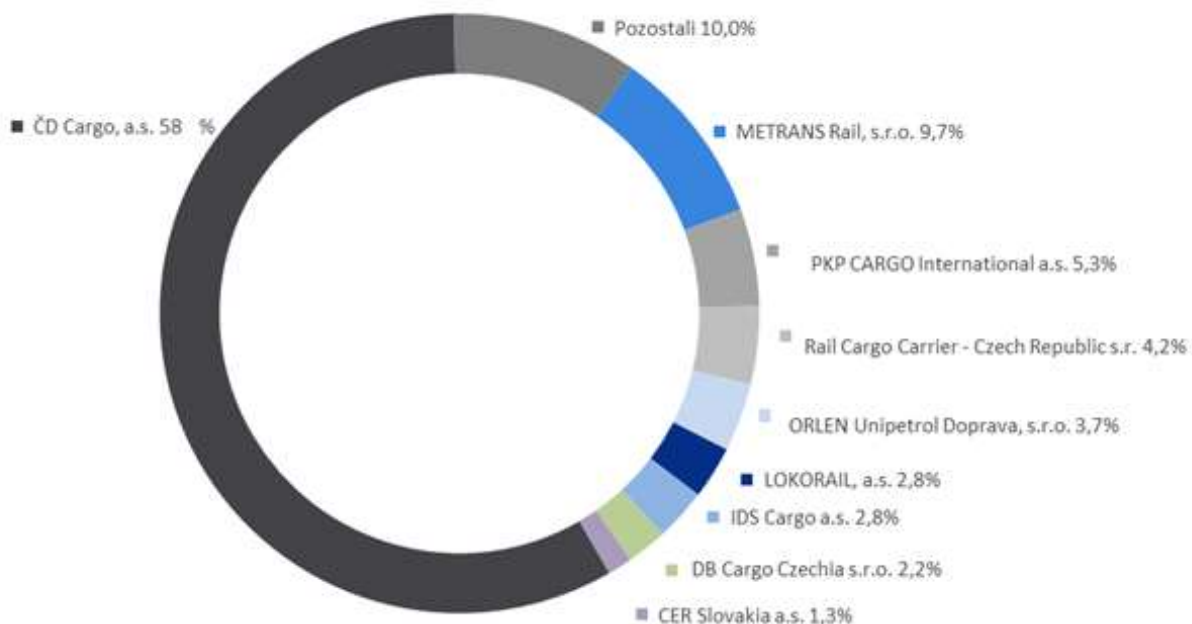
Rysunek 17. Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2018-2022*



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

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

Rysunek 18. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2022 r. (tkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I połowie 2022 roku spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, a jej udział rynkowy uległ dynamicznemu wzrostowi r/r i wyniósł 58% (+2,9 p.p. r/r).⁸¹ Wzrost udziałów rynkowych r/r odnotował również LOKORAIL a.s. (+0,9 p.p. r/r do 2,8%), Metrans Rail (+0,3 p.p. r/r do 9,7%), który wzmocnił tym samym swoją pozycję wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach oraz minimalnie DB Cargo Czechia s.r.o. (+0,03 p.p. r/r do 2,2%).⁸² W zestawieniu pojawił się też operator kolejowy, który w 2021 r. nie był wyszczególniany tj.: CER Slovakia a.s. (z udziałem 1,3%), co oznaczać może zintensyfikowanie działań operacyjnych tego operatora.

W I półroczu 2022 roku odnotowano niższe udziały rynkowe spółki PKP CARGO International a.s. (-1,5 p.p. r/r do 5,3%), ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o. (-1,4 p.p. r/r do poziomu 3,7%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw) oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r. (-0,8 p.p. r/r do 4,2%). IDS Cargo a.s. utrzymał swoją pozycję rynkową na niezmiennym poziomie (2,8%). Zmniejszenie udziału rynkowego zanotowano też u drobnych operatorów kolejowych, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (-0,6 p.p. r/r do 10,0%).⁸³

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I półroczu 2022 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A. W tym czasie zmniejszyły się r/r realizowane przez PKP CARGO S.A. przewozy: węgla kamiennego w imporcie z Polski do Czech oraz węgla koksującego w eksporcie z Czech do Wałbrzycha i imporcie z Polski oraz przez polskie porty w tranzycie przez Polskę do Czech. Zmniejszeniu uległy też przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy,

⁸¹ SŽDC

⁸² SŽDC

⁸³ SŽDC

częściowo rekompensowane transportami przez porty polskie. Odnotowano również mniejsze przewozy papieru, klinkieru cementowego oraz artykułów chemicznych.

Jednocześnie w I półroczu 2022 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano zwiększenie przewozów złomu z Polski do Czech, żużla między Polską, Słowacją a Czechami, topnika wapniowego w imporcie z Polski oraz intermodalnych przewozów w tranzycie między Polską a Włochami.⁸⁴

4.2.5. Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2021 r. i I półrocze 2022 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. (dawniej PRIMOL-Rail d.o.o.). Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. Arcelor Mittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglkoksem, Eneą, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN.

Tabela 13. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2022	I półrocze 2021	Zmiana I półrocze 2022/ I półrocze 2021		I półrocze 2022	I półrocze 2021	II kw. 2022	II kw. 2021	Zmiana II kw. 2022/ II kw. 2021	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	5 240	4 797	443	9,2%	39%	39%	2 419	2 402	17	0,7%
z czego węgiel kamienny	4 404	3 875	529	13,6%	33%	31%	2 028	1 951	77	3,9%
Kruszywa i materiały budowlane ²	2 603	2 245	358	16,0%	20%	18%	1 437	1 398	39	2,8%
Metale i rudy ³	1 262	1 078	183	17,0%	9%	9%	737	533	204	38,3%
Produkty chemiczne ⁴	1 097	1 107	-10	-0,9%	8%	9%	552	565	-12	-2,1%
Paliwa płynne ⁵	417	306	110	36,0%	3%	2%	238	147	91	62,2%
Drewno i płody rolne ⁶	435	409	25	6,2%	3%	3%	230	180	50	27,9%
Przewozy intermodalne	2 033	2 238	-205	-9,2%	15%	18%	1 030	1 172	-142	-12,1%
Pozostałe ⁷	248	258	-10	-4,0%	2%	2%	142	142	-1	-0,4%
Razem	13 335	12 439	896	7,2%	100%	100%	6 785	6 538	247	3,8%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 14. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2022	I półrocze 2021	Zmiana I półrocze 2022/ I półrocze 2021		I półrocze 2022	I półrocze 2021	II kw. 2022	II kw. 2021	Zmiana II kw. 2022/ II kw. 2021	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	25,5	25,2	0,2	0,9%	50%	52%	11,3	12,5	-1,2	-9,7%
z czego węgiel kamienny	22,8	22,2	0,6	2,6%	45%	46%	10,0	11,1	-1,0	-9,5%
Kruszywa i materiały budowlane ²	10,0	8,7	1,4	15,7%	20%	18%	5,5	5,3	0,1	2,1%
Metale i rudy ³	3,9	3,6	0,3	7,7%	8%	7%	2,2	1,9	0,3	17,1%
Produkty chemiczne ⁴	3,0	3,2	-0,2	-6,4%	6%	7%	1,5	1,6	-0,2	-10,1%
Paliwa płynne ⁵	1,2	0,9	0,4	40,8%	2%	2%	0,7	0,4	0,3	78,4%
Drewno i płody rolne ⁶	1,6	1,2	0,4	33,1%	3%	2%	0,9	0,5	0,4	66,7%
Przewozy intermodalne	4,8	4,8	0,0	-0,6%	9%	10%	2,4	2,5	-0,1	-2,9%
Pozostałe ⁷	0,9	0,9	0,0	-0,8%	2%	2%	0,5	0,5	0,1	14,9%
Razem	51,0	48,6	2,4	4,9%	100%	100%	25,0	25,3	-0,3	-1,0%

Źródło: Opracowanie własne

⁸⁴ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

W I półroczu 2022 roku Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 262 km (wzrost odległości r/r o +6 km). Wzrost średniej odległości wystąpił w II kwartale 2022 (+12km r/r).

Tabela 15. Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2022	I półrocze 2021	Zmiana I półrocze 2022/ I półrocze 2021		II kw. 2022	II kw. 2021	Zmiana II kw. 2022/ II kw. 2021	
	(km)	(km)		%	(km)	(km)		%
Paliwa stałe ¹	206	190	16	8,3%	214	192	22	11,5%
z czego węgiel kamienny	193	175	19	10,7%	202	176	26	14,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	259	258	1	0,3%	263	262	2	0,6%
Metale i rudy ³	323	297	26	8,6%	331	280	51	18,1%
Produkty chemiczne ⁴	363	343	20	5,9%	379	348	31	8,9%
Paliwa płynne ⁵	334	346	-12	-3,4%	324	356	-32	-9,0%
Drewno i płody rolne ⁶	274	343	-69	-20,2%	255	332	-77	-23,3%
Przewozy intermodalne	424	464	-40	-8,6%	426	470	-44	-9,5%
Pozostałe ⁷	273	282	-9	-3,2%	265	305	-41	-13,4%
Razem	262	256	6	2,2%	271	259	12	4,8%

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2022 r.:



- uzupełnianie rezerw w magazynach poszczególnych elektrowni oraz zwiększona sprzedaż węgla;
- wzrost przewozów węgla do Ukrainy;
- wzrost odległości przewozu węgla kamiennego o 19 km (11%);
- wstrzymanie importu węgla przez granicę wschodnią (embargo na węgiel z Rosji);
- spadek przewozów koksu w komunikacji krajowej i międzynarodowej;
- spadek przewozów węgla produkowanego w OKD



- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany w związku z uzupełnianiem magazynów, kontynuacją inwestycji drogowych oraz modernizacją szlaków i stacji kolejowych;
- wzrost średniej odległości przewozu



METALE I RUDY

- zmiana kierunków dostaw rudy metali do hut w Polsce (z importu z Ukrainy na import przez porty morskie);
- spadek przewozów metali spowodowany niższą produkcją stali oraz wstrzymaniem produkcji na terenach objętych działaniami wojennymi w Ukrainie;
- wzrost przewozów rud metali w tranzycie do Czech;
- wzrost średniej odległości przewozu o 26 km (+9%)



PALIWA PŁYNNE

- wzrost przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta wynikający ze wzrostu popytu na paliwa;
- wzrost przewozów paliw w eksporcie do Ukrainy;
- wzrost importu paliw z Litwy;
- spadek przewozów realizowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL ze Słowacji do Polski;
- utrata przewozów paliw realizowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL z Czech do Niemiec;
- spadek średniej odległości przewozu o 12 km (-3%)



DREWNO I PŁODY ROLNE

- wzrost przewozów drewna przez porty morskie, zmiana kierunku dostaw drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru) w miejsce importu z Białorusi – import z portów;
- wzrost przewozów zbóż z Ukrainy do portów morskich;
- wzrost importu rzepaku przez porty morskie;
- brak przewozów drewna z Czech;
- spadek średniej odległości przewozu o 69 km (-20%) spowodowany zmianą struktury relacji przewozowych – zwiększony udział przewozów krajowych i z portów morskich



PRODUKTY CHEMICZNE

- wzrost przewozów węglowodorów przez granicę wschodnią wynikający ze wzrostu zapotrzebowania na gaz ziemny u odbiorców;
- spadek przewozów nawozów sztucznych w komunikacji krajowej, w eksporcie przez porty morskie oraz w związku ze wstrzymaniem eksportu nawozów do Ukrainy;
- wzrost średniej odległości przewozu o 20 km (+6%)



PRZEWOZY INTERMODALNE

- kontynuacja przewozów naczep w ramach połączeń operatorskich do Duisburga oraz z Litwy do Holandii;
- kontynuacja przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku do Niemiec, Czech, Węgier i Włoch, przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości przewozów ze względu na lockdown w Chinach oraz działania wojenne w Ukrainie;
- zmniejszenie liczby pociągów z i do portów ze względu na prace modernizacyjne prowadzone w Trójmieście ograniczające przepustowość szlaków kolejowych i wydłużające czas przejazdu;
- wzrost przewozów metali i płodów rolnych w kontenerach z Ukrainy;
- utrata przewozów przez PKP CARGO INTERNATIONAL z portu Koper w Słowenii na rzecz innego przewoźnika



POZOSTAŁE

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

4.3. Pozostałe usługi

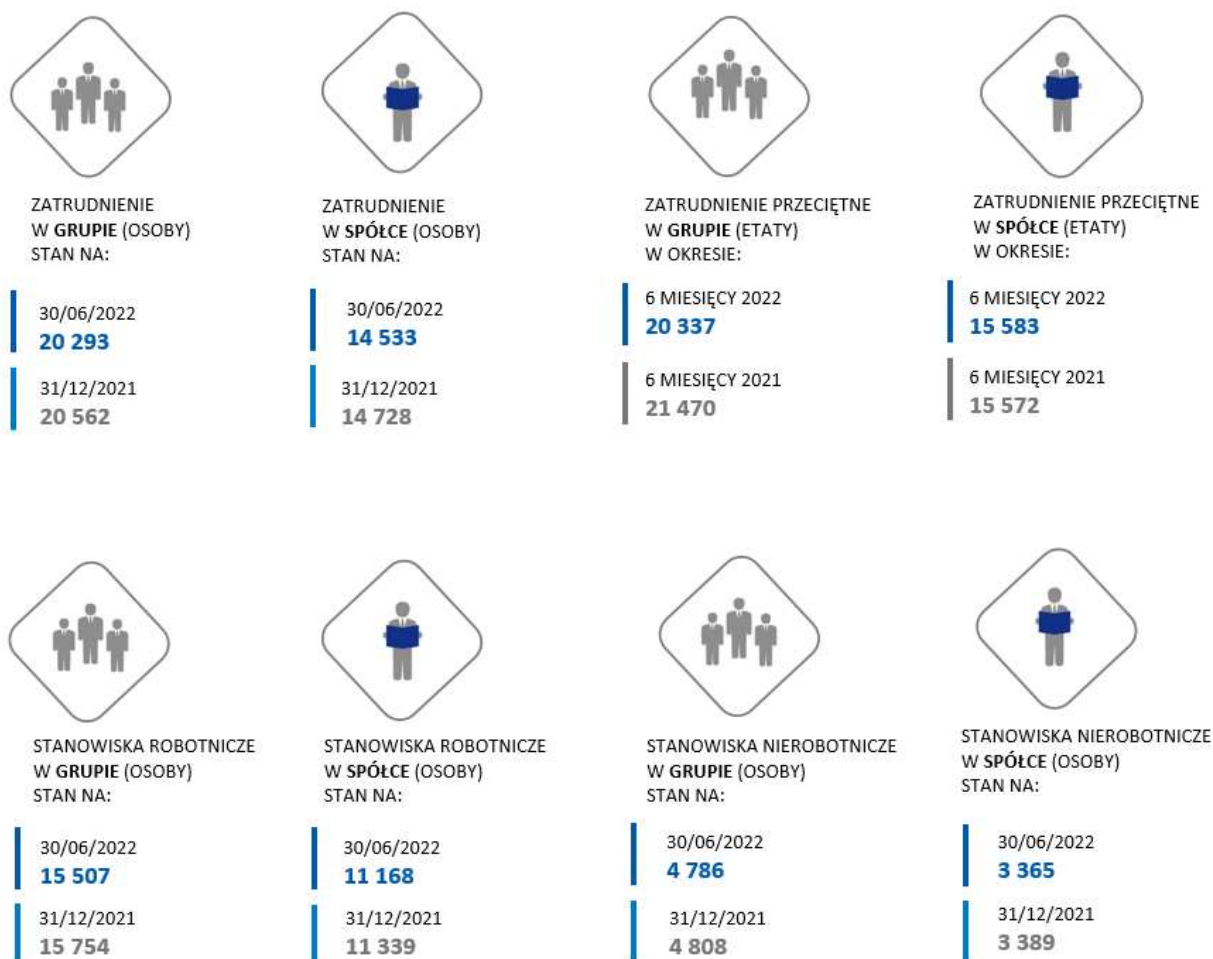
Grupa PKP CARGO w swoim portfolio produktowym wyróżnia jeden główny produkt - kolejowe przewozy towarowe, któremu przypisane są inne świadczone przez Grupę usługi tworząc komplementarną ofertę produktową odpowiadającą na potrzeby rynku krajowego i międzynarodowego. Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznicowe i trakcyjne, usługi terminalowe czy usługi spedycyjne. Zarząd Jednostki Dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w Śródrocznym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO.



4.4. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane związane ze stanem zatrudnienia w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy 2022 roku oraz 6 miesięcy 2021 roku. W I półroczu 2022 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 269 osób w tym 195 osób w spółce PKP CARGO.

Rysunek 19. Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. oraz 2021 r.



4.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 roku poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 378,8 mln zł, tj. mniej o 17,3% w stosunku do analogicznego okresu 2021 roku. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości).

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 6 miesięcy 2022 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborom, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw oraz zakup wagonów- łącznie 349,4 mln zł (tj. 92,22% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 9,3 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego oraz środków transportu na poziomie 4,8 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 1,7 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 13,6 mln zł, w tym: w obszarze najmu nieruchomości na poziomie 9,3 mln zł oraz na pozostałe prawa na poziomie 4,3 mln zł, głównie na najem samochodów.

Tabela 16. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2021 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2022	6 miesięcy 2021	Zmiana 2022-2021	Zmiana 2022-2021 %
Budownictwo inwestycyjne	9,3	11,2	-1,9	-17,7%
Modernizacja lokomotyw	13,7	97,7	-84,0	-85,9%
Zakup wagonów	110,6	114,8	-4,2	-3,7%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	3,6	18,3	-14,7	-80,1%
Teleinformatyzacja	1,7	6,3	-4,6	-72,8%
Pozostałe	1,2	0,1	1,1	2263,2%
Komponenty w remontach, w tym:	225,1	173,3	51,8	29,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	48,5	53,9	-5,4	-10,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	176,6	119,4	57,2	47,9%
Prawa do użytkowania aktywów*	13,6	36,3	-22,7	-62,5%
Razem	378,8	458,0	-79,2	-17,3%

Źródło: Opracowanie własne

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 6 miesięcy 2021 rok nie obejmują zwiększeń w wysokości 7,3 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń przeładunkowych i kontenerów.

4.6. Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ 2022

- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 1/VII/2022 w sprawie zakończenia oddelegowania Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 2/VII/2022 ustalając, iż w skład Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej VIII kadencji nie będzie wchodziło w tym samym czasie więcej niż 5 osób.
- W wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. w dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 6/VII/2022 o powołaniu na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych Pana Marka Olkiewicza.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 7/VII/2022 delegującą Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 (trzy) miesiące.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 9/VII/2022 w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. bez rozstrzygnięcia i wszczęcia nowego postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.
- W dniu 19 stycznia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałę Nr 12/2022 czasowo powierzył nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki: Panu Władysławowi Szczepkowskiemu – delegowanemu przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgodnie z uchwałą z dnia 13 stycznia 2022 roku, nr 7/VII/2022 do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A., należącymi do zakresu kompetencji: Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., oraz czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. do dnia 2 lutego 2022 r.
Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące nad: Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi Centrali PKP CARGO S.A., Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A., Biurem Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.
- W dniach 27 stycznia oraz 1 lutego 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 11/VII/2022 oraz Uchwałę nr 12/VII/2022 w sprawie przyjęcia zmian do Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania.

LUTY 2022

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

MARZEC 2022

- W wykonaniu zawartego 27 sierpnia 2021 roku Porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy przewidującego podjęcie do 31 stycznia 2022 roku rozmów dot. wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 roku Spółka w dniu 1 marca 2022 r. zwróciła się do Związków Zawodowych działających w imieniu pracowników Zakładów i Centrali PKP CARGO S.A. („Związki Zawodowe”) z wnioskiem o przedłużenie prowadzonego dialogu społecznego co najmniej do czasu dokonania oceny wyników finansowych Spółki za 2021 rok i pierwszy kwartał

2022 roku, a tym samym o odroczenie ewentualnych decyzji w kwestii systemowej podwyżki wynagrodzeń. W związku z podtrzymaniem przez Związek Zawodowy postulatów wdrożenia podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022 roku, Strony w dniu 1 marca 2022 roku podpisały protokół kończący dialog społeczny. Z dniem 1 marca 2022 roku został wszczęty przez Związek Zawodowy spór zbiorowy.

KWIECIEŃ 2022

- W dniu 23 marca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował o otrzymaniu od Nationale - Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie, zawiadomienia o zmniejszeniu stanu posiadania akcji Spółki przez Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny o 2%.
- W dniu 12 kwietnia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, że upłynął okres trzymiesięcznego oddelegowania Członka Rady Nadzorczej Spółki Pana Władysława Szczepkowskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 13 kwietnia 2022 roku Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego podjęła:
 - 1) uchwałę nr 33/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligi, powierzając mu funkcję Prezesa Zarządu na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu z dniem 13 kwietnia 2022 roku;
 - 2) uchwałę nr 35/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Zenona Kozendry, powierzając mu funkcję Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. na wspólną VIII kadencję Zarządu. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w dniu 13 kwietnia 2022 r. podjęła Uchwałę Nr 30/VII/2022 w sprawie stwierdzenia prawidłowości i ważności wyborów oraz powołania kandydatów na przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VIII kadencji.
- W 22 kwietnia 2022 roku Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego podjęła:
 - 1) uchwałę nr 37/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Jacka Rutkowskiego, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Handlowych na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu z dniem 25 kwietnia 2022 roku;
 - 2) uchwałę nr 39/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Macieja Jankiewicza, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu z dniem 25 kwietnia 2022 roku.
- W dniu 27 kwietnia 2022 roku, w wyniku rokowań przeprowadzonych w ramach sporu zbiorowego z Organizacjami Związkowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. nie zostało osiągnięte porozumienie i w konsekwencji, stosownie do postanowień art. 9 ustawy z 23 maja 1991 roku o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (tj.: Dz. U. z 2020 roku, poz. 123), został sporządzony protokół rozbieżności, który przedstawia stanowiska obu Stron wobec postulatu zgłoszonego przez Organizacje Związkowe dotyczącego wdrożenia z dniem 1 kwietnia 2022 r. podwyżki wynagrodzeń. Podpisanie ww. protokołu zakończyło rokowania, a spór zbiorowy, zgodnie z przepisami Ustawy, przeszedł w etap mediacji.

MAJ 2022

- W dniu 23 maja 2022 r. jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Oszczędności S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24.05.2023 r.
- W dniu 24 maja 2022 roku w toku przeprowadzonych mediacji, w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń, toczącego się pomiędzy Spółką a Organizacjami Związkowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. został podpisany protokół, który zakłada przyznanie pracownikom Spółki podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 roku. Podpisanie ww. protokołu zawiesza mediacje w sporze zbiorowym do listopada 2022 roku.
- W dniu 30 maja 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował o otrzymaniu od Nationale – Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie, zawiadomienia o zmniejszeniu stanu posiadania akcji Spółki przez Nationale – Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny o 2% .

CZERWIEC 2022

- W dniu 3 czerwca 2022 roku zostało opublikowane ogłoszenie o zwołaniu w dniu 29 czerwca 2022 roku Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki wraz z treścią projektów uchwał z dokumentacją.
- W dniu 17 czerwca 2022 r. jednostka Dominująca 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 20.09.2022 r.
- W dniu 20 czerwca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż otrzymał od akcjonariusza Spółki - Aviva Powszechne Towarzystwo Emerytalne Aviva Santander - zgłoszenie kandydatury Pana Dominika Januszewskiego na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniającego kryteria niezależności.
- W dniu 24 czerwca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż otrzymał od akcjonariusza Spółki - Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny reprezentowanego przez Nationale-Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A - zgłoszenie kandydatury Pana Michała Wnorowskiego na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniającego kryteria niezależności.
- W dniu 29 czerwca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż otrzymał od akcjonariusza Spółki - Otwartego Funduszu Emerytalnego PZU „Złota Jesień” reprezentowanego przez Powszechne Towarzystwo Emerytalne PZU SA - zgłoszenie kandydatury Pani Izabeli Wojtyczka na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniającego kryteria niezależności.
- W dniu 28 czerwca 2022r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN z okresem dostępności do dnia 27.06.2023 r.
- W dniu 29 czerwca 2022 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki w trybie art. 385 § 1 kodeksu spółek handlowych oraz § 19 ust. 1 Statutu Spółki powołało do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO VIII kadencji następujących członków spełniających kryteria niezależności: Panią Izabelę Wojtyczka, Pana Michała Wnorowskiego.
- Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował o wpłynięciu w dniu 29 czerwca 2022 roku do Spółki zawiadomienia od Nationale - Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie, występującego w imieniu Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, iż w wyniku zbycia akcji Spółki OFE obniżył udziału w ogólnej liczbie głosów w Spółce poniżej 10%.

LIPIEC 2022

- Z dniem 7 lipca 2022 roku Pan Jarosław Piotr Stawiarski został powołany w skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VIII kadencji.
- W dniu 12 lipca 2022 roku ukonstytuowała się Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. VIII kadencji, która wybrała:
 - Pana Władysława Szczepkowskiego do pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej VIII kadencji;
 - Pana Andrzeja Leszczyńskiego do pełnienia funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej VIII kadencji.Jednocześnie Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołała Komitet Audytu Rady Nadzorczej VIII kadencji w następującym składzie: Pani Izabela Wojtyczka; Pan Michał Wnorowski; Pan Jarosław Ślepaczuk.
- W dniu 28 lipca 2022 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od Polskich Kolei Państwowych S.A. – akcjonariusza Spółki, pismo złożone na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki, o powołaniu do składu Rady Nadzorczej VIII kadencji Pana Grzegorza Dostatniego. Powołanie Pana Grzegorza Dostatniego do składu Rady Nadzorczej na podstawie statutowego uprawnienia PKP S.A. wypełnia przepis § 19 ust. 2 Statutu Spółki.
- W dniu 29 lipca 2022 r. spółka zależna PKP CARGO Terminale sp. z o.o. z ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie zawarła umowę dotyczącą realizacji inwestycji pn. Wykonanie robót budowlanych w zakresie realizacji zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Szacowana wartość umowy wynosi: 100 mln złotych, tj. 123 mln złotych brutto. Termin jej realizacji: do 31 października 2023 r. W ramach przedmiotu umowy PKP CARGO Terminale sp. z o.o. wybuduje miejsce do przeładunku towarów, w tym tory i rozjazdy, płyty terminalu wraz z parkingiem i drogami. Umowa przewiduje możliwość zapłaty kar umownych przez PKP CARGO Terminale sp. z o.o., w tym nie wykonanie w terminie ww. robót budowlanych może skutkować zwrotem przez spółkę unijnych funduszy. Pozostałe warunki umowy nie odbiegają od warunków standardowych dla tego rodzaju kontraktów budowlanych.
- W dniu 29 lipca 2022 roku PKP CARGO Terminale sp. z o.o. zawarło z ECM GROUP POLSKA S.A. z siedzibą w Warszawie umowę na świadczenie usługi nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi w ramach zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Wartość umowy wynosi: 1 050 000,00 złotych netto, 1 291 500,00 złotych brutto. Umowa będzie realizowana od dnia jej zawarcia do dnia podpisania przez Zamawiającego z wykonawcą robót budowlanych protokołu odbioru ostatecznego pogwarancyjnego ww. terminalu

oraz w dniu 28 lipca 2022 roku- z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. umowę dzierżawy dotyczącą gruntu w Zduńskiej Woli - Karsznicach na części działek nr 1/31 i 1/53 o łącznej powierzchni 116 786 m² w celu realizacji przez PKP CARGO Terminale sp. z o.o. inwestycji polegającej na budowie "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Szacunkowa wartość umowy dzierżawy ww. gruntu wynosi: 10 791 026,40 złotych netto 13 272 962,47 złotych brutto. Przewidywany okres dzierżawy to 10 lat z możliwością przedłużenia o kolejny okres.

SIERPIEŃ 2022

- W dniu 17 sierpnia 2022 r. PKP CARGO S.A., wspólnie z innymi spółkami z Grupy PKP, podpisała umowę o zarządzanie spółką zależną, o której mowa w art. 7 Kodeksu Spółek Handlowych (dalej: Karta Grupy PKP). Karta Grupy PKP określa m.in. podstawowy cel Karty Grupy PKP, którym jest zapewnienie realizacji interesów strategicznych Grupy PKP poprzez wypracowanie zasad i struktur, które będą definiować i wyznaczać Cele i Misję Grupy PKP, jak również pozwalać na rzetelny monitoring i ocenę działań podejmowanych przez zarządy Członków Grupy PKP. Interes Grupy PKP stanowi wspólnotę celów Stron, przy czym polega on na równoważeniu indywidualnych interesów Stron oraz interesu Grupy PKP).

Poprzez podpisanie Karty Grupy PKP Spółka zobowiązała się do współdziałania z Członkami Grupy PKP w zakresie Obszarów Współpracy, które obejmują: audyt wewnętrzny i kontrolę wewnętrzną, strategię, analizy ekonomiczne, nadzór właścicielski, zakupy, informatykę i telekomunikację, marketing, promocję, działania PR, finanse, rachunkowość, zarządzanie zasobami ludzkimi, współpracę międzynarodową, działania prawno-organizacyjne, wspólny rynek, zarządzanie nieruchomościami, geodezję kolejową, bezpieczeństwo, szkolenia i doskonalenie zawodowe oraz rozwój personelu kolejowego. Karta Grupy PKP powołuje organy Grupy PKP, w tym Zarząd Grupy PKP jako organ wykonawczy oraz Radę Grupy PKP jako organ doradczo-konsultacyjny, przy czym organy te nie zastępują organów statutowych członków Grupy oraz współpracują ze stronami w sposób nienaruszający obowiązków ani uprawnień organów statutowych członków Grupy PKP.

4.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

W 2022 roku Grupa PKP CARGO prowadziła działalność operacyjną w warunkach niepewności wynikającej zarówno z utrzymującej się pandemii COVID-19 i jej wpływu na gospodarki światowe, a przede wszystkim z sytuacji związanej z konfliktem zbrojnym w Ukrainie i jego światowymi reperkusjami. Czynniki te bezpośrednio oddziałują zarówno na międzynarodową działalność Spółki (zwłaszcza w relacjach z partnerami utrzymującymi kontakty gospodarcze z krajami Europy Wschodniej i Azji), jak i na dynamiczne zmiany zachodzące na rynku kolejowych przewozów towarowych na terenie Polski.

Największy udział w całkowitym wolumenie przewozów Grupy PKP CARGO utrzymują nadal ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa i inne materiały budowlane, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne oraz paliwa ciekłe. W analizowanym okresie koniunktura panująca w gałęziach gospodarki, których głównymi odbiorcami wspomnianych surowców są segmenty (m.in. w energetyka, budownictwo, hutnictwo) wpłynęła bezpośrednio na popyt na usługi transportowe, a w rezultacie na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO.

W I półroczu 2022 roku wolumen produkcji przemysłowej w Polsce wzrósł o 13,6% r/r.⁸⁵ W 2022 r. sektor przemysłowy pozostał relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19 i pełnił rolę stabilizatora polskiej gospodarki. Dane wskazują obraz dobrej, choć już wyraźnie wyhamowującej koniunktury w krajowym przemyśle. Dalszy rozwój sytuacji epidemicznej, a także wzrost dynamiki polskiej i czeskiej gospodarki będą w rezultacie kluczowymi determinantami tempa wzrostu produkcji przemysłowej i - pośrednio - skali przewozów Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów.

Stan trwającego konfliktu zbrojnego w Ukrainie powodujący napiętą sytuację geopolityczną oraz przedłużający się okres pandemii COVID-19, czy też przyspieszenie procesów inflacyjnych mogą stać się przyczynkiem do trwałego ubytku globalnego potencjału produkcyjnego i zmian w łańcuchach dostaw. W chwili obecnej nie jest możliwe realne prognozowanie dalszego

⁸⁵ Główny Urząd Statystyczny

rozwoju sytuacji w Ukrainie, czasu trwania konfliktu, ani też wpływu na gospodarkę światową. Dla Polski stanowi on realne zagrożenie (zwłaszcza w przypadku eskalacji działań wojennych) i może powodować obniżenie tempa wzrostu (m.in. inwestycji, osłabienie polskiej waluty) w kolejnych latach. Jednocześnie może to być impuls do modernizacji polskiej gospodarki (w tym pozyskania nowych technologii) i wkroczenia polskich firm na globalne rynki, co wpłynęłoby na wzrost tempa gospodarczego w dalszej perspektywie czasowej.

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych i geopolitycznych

Polska i Czechy z uwagi na silne zintegrowanie z globalnymi łańcuchami dostaw narażone są na wszelkie zawirowania w koniunkturze światowej . Tym samym wyniki spółek z Grupy PKP CARGO uzależnione są w tym zakresie i narażone na w tym osłabienie poziomu wymiany handlowej.

- wysoka niepewność na rynkach finansowych oraz brak perspektyw zakończenia konfliktu w Ukrainie (w tym globalnych skutków wprowadzanych sankcji). Wymiernym ryzykiem pozostaje nadal nieprzewidywalność rozwoju sytuacji epidemiologicznej na świecie oraz rosnąca inflacja, która rodzi obawy o ryzyko recesji w wielu krajach rozwiniętych oraz poważne kryzysy w krajach rozwijających się. Obszarem dużego ryzyka stanowią również problemy gospodarcze Chin, zarówno w sektorze mieszkaniowym, jak i z uwagi na politykę „zero COVID”. Dodatkowo wraz ze wzrostem inflacji wzrasta koszt kapitału, co podraża koszty prowadzenia biznesu. W skali globalnej przewiduje się wzrost inflacji do +6,6% r/r dla krajów rozwiniętych i do +9,5% r/r dla rynków wschodzących i krajów rozwijających się;
- widmo kryzysu energetycznego w Europie, stwarza prawdopodobieństwo zawirowania na europejskim rynku energii (dotyczy to głównie dostaw gazu);
- osłabienie pozycji Stanów Zjednoczonych w skali globalnej i tocząca się wojna handlowa pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami, stwarza groźbę kolejnego konfliktu międzynarodowego a tym samym reorganizacji powiązań gospodarczych pomiędzy krajami. Konflikt zbrojny w Ukrainie i sankcje (w tym także finansowe) nakładane na Rosję i Białoruś, bezpośrednio wpłyną na wyniki gospodarcze obydwu stron. Następuje również coraz silniejsze powiązanie gospodarki rosyjskiej z chińską - co pomaga ominąć światowy system finansowy i stworzyć osobny obieg niezależny od Stanów Zjednoczonych. W konsekwencji może to skutkować zacieśnieniem współpracy z jednej strony na osi Rosja - Chiny (poszerzonej o kraje grupy BRICS, tj. Indie, Brazylia i RPA oraz inne zainteresowane podjęciem współpracy), z drugiej zaś w ramach grupy państw powiązanych z NATO i Stanami Zjednoczonymi;
- pogorszenia dynamiki PKB Polski w 2022 r. wynikające z trwającego konfliktu zbrojnego w Ukrainie a w dalszej perspektywie wzrost stóp procentowych i wysoka inflacja. Spadek dynamiki może być skutecznie wyhamowany przez napływ imigrantów z Ukrainy a także rosnące wydatki na obronność;⁸⁶
- wyższe ceny produkcji i dystrybucji towarów oraz usług wynikające głównie ze wzrostu cen surowców, w tym surowców energetycznych i polityki klimatycznej, inflacji, kłopotów z dostępnością oraz ceną surowców i komponentów wpływających na koszty produkcji oraz napięć w globalnych sieciach dostaw;
- intensyfikacja napięć handlowych (w tym związanych z geopolityką) i utrzymujący się globalnie wysoki poziom cen oraz ograniczona dostępność istotnych dla poszczególnych gospodarek surowców oraz artykułów spożywczych, w konsekwencji przełoży się na zmniejszenie wymiany towarowej pomiędzy państwami i mniejszą dynamikę globalnego wzrostu;
- zakaz importu wielu surowców i towarów z Rosji i Białorusi wprowadzony przez Unię Europejską w ramach siedmiu pakietów sankcji związanych z inwazją na Ukrainę. Sankcje obejmują m.in. zakaz przywozu wyrobów z żelaza i stali, broni i towarów podwójnego zastosowania, od 10 sierpnia obowiązywać będzie zakaz importu węgla, cementu, wyrobów tytoniowych, produktów drzewnych, a z końcem roku będzie dotyczył on także ropy naftowej;⁸⁷
- rozbieżność cen aktywów finansowych oraz wyników realnej sfery gospodarki, zagrażająca długofalowej stabilności finansowej i potencjalnie skutkująca wywołaniem kolejnego kryzysu finansowego;
- demografia (tj. postępujący proces starzenia się społeczeństw) są dodatkowymi czynnikami ryzyka dla średnio i długoterminowych perspektyw światowego wzrostu gospodarczego;
- wysokie koszty ponoszone przez społeczeństwa i gospodarki z uwagi na brak odpowiedniej koordynacji polityk, tj. na stosowanie z jednej strony restrykcyjnej polityki monetarnej, a równocześnie ekspansywnej polityki fiskalnej, co podraża realne koszty ponoszone w walce z inflacją (może wywoływać skutki przeciwne do zamierzonych, m.in. prowadząc jednocześnie do wzrostu poziomu inflacji i kosztów kapitału).⁸⁸

⁸⁶ Narodowy Bank Polski

⁸⁷ biznes.gov.pl

⁸⁸ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

- w perspektywie kilkuletniej przewiduje się spadek zużycia węgla energetycznego, jako surowca energetycznego w Polsce i Czechach. Zmniejszenie skali wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce będzie wynikało zarówno z czynników podażowych jak i popytowych.⁸⁹ „Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce” zakłada zmniejszanie zużycia węgla kamiennego w polskiej gospodarce. Zgodnie z założeniami PROGRAMU w 2030 r. udział węgla kamiennego w produkcji energii elektrycznej będzie wahał się w granicach od 37% do 56%, a następnie spadnie do poziomu od 11% do 28% w 2040 r. Wymogi UE dot. klimatu w sposób znaczący wpłyną na przewoźników kolejowych, a w szczególności świadczących usługi przewozu węgla kamiennego oraz brunatnego;
- wysoki poziom cen emisji CO₂ uderzający w energetykę, ciepłownictwo oraz inne branże jak np. hutniczą, czy cementową przekłada się wprost na ceny energii z uwagi na specyfikę polskiego miksu energetycznego i zapóźnienia w realizacji transformacji energetycznej. Wzrost cen uprawnień skutkuje m.in. ograniczaniem inwestycji i stwarza ryzyko w dalszej przyszłości uzależnienia gospodarki krajowej od importu energii z państw ościennych;⁹⁰
- prognozuje się, że po okresowym wzroście znaczenia węgla w gospodarce spowodowanym wojną w Ukrainie jego znacznie spadnie w kolejnych latach zarówno w energetyce, ciepłownictwie, jak i przemyśle (z uwagi na silne procesy dekarbonizacyjne w ramach Unii Europejskiej);
- plan likwidacji górnictwa węgla kamiennego w Czechach zakładał, że wydobycie węgla kamiennego (głównie koksowego) ustanie najpóźniej do końca 2022 r., co przedłużono do końca 2023 roku. W chwili obecnej trwają analizy dotyczące możliwości wydobycia w kolejnych latach. Sytuacja ta stanowi zagrożenie dla przewoźników z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech (z dużym udziałem wolumenu węgla kamiennego), jednakże stwarza to szanse na pojawienie się nowych rynków eksportowych dla polskich kopalni (Polska jest jedynym eksporterem koksu i węgla koksowego w ramach UE, udział Czech jest niewielki). W konsekwencji, przyszła sytuacja na wspólnym rynku jest bardzo korzystna dla JSW (największego producenta węgla koksowego w UE z produkcją roczną ok. 11 mln ton) i Polskiej Grupy Górniczej (w kopalniach Bielszowice i Halemba węgiel koksowy stanowi ok. 40% całkowitego wydobycia)⁹¹;
- w wyniku nałożonego embarga na zakup węgla z Rosji pojawiły się problemy dla przewoźników (a także dla firm pośredniczących w dostawach węgla), którzy specjalizowali się w przewozach węgla z tego kierunku, w tym przewoźników kolejowych. Zmiany w tym zakresie wymuszają pozyskanie alternatywnych źródeł dostaw oraz reorganizację i dywersyfikację w inne segmenty towarowe.⁹²
- wahania koniunktury gospodarczej mają istotny wpływ również na sytuację na rynku stali i na wyniki całego sektora hutniczego, którego rozwój zależy w znacznej mierze od panującej sytuacji gospodarczej na rynkach międzynarodowych. Największą branżą uzależnioną od dostaw stali jest budownictwo (które zużywa 35% stali) oraz sektor automotive (18% zużycia), a więc obszary mocno narażone na wahania koniunktury, która w chwili obecnej ulega stopniowemu pogorszeniu;
- rosnące ceny surowców, kosztów energii i uprawnień do emisji - wzrost kosztów produkcji stali i wyrobów stalowych u producentów (w tym także za sprawą konsekwencji wojny w Ukrainie), wysokie koszty zakupu praw do emisji CO₂, rekordowe na giełdzie ceny energii elektrycznej, gazu oraz koksu mogą doprowadzić nawet do czasowej nierentowności produkcji hutniczej. Dodatkowo, obniżenie krajowej produkcji stali oraz wyrobów stalowych, polskie huty nie posiadają zdolności do uzupełnienia braków w imporcie np. z kierunku wschodniego, pojawi się konieczność poszukiwania źródeł z bardziej oddalonych miejsc i często u droższych dostawców;
- niski popyt i spadające ceny wyrobów nie sprzyjają produkcji zarówno w Europie, jak i w Chinach (które wytwarzają połowę światowej stali i zużywają podobną część, co ma ogromny wpływ na ten rynek);
- trwający konflikt zbrojny pomiędzy Rosją a Ukrainą i związane z tym zakłócenia w łańcuchach dostaw m.in. Polska nabywała żelazostopy, rudę żelaza i stal z Rosji i Ukrainy. Ukraina powoli odbudowuje eksport rudy, odbywa się to m.in. przez polskie Świnoujście i rumuńską Konstancę;⁹³
- znaczny wzrost cen frachtu podrażający produkcję stali i wyrobów stalowych w Europie (w przypadku surowców i produktów przybywających drogą morską).

⁸⁹ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce

⁹⁰ strefainwestorow.pl

⁹¹ Wirtualny Nowy Przemysł

⁹² Money.pl, Onet.pl

⁹³ Edialog.media

- sektor paliw ciekłych i chemikaliów jest również uzależniony od zmian koniunktury gospodarczej (dynamika produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych jest zbliżona do tempa wzrostu PKB). Istnieje ryzyko spadku produkcji z uwagi na zachodzące procesy spowolnienia gospodarczego, a więc spadku zapotrzebowania na transport komponentów potrzebnych do produkcji oraz przewozów wyrobów finalnych. Polski przemysł chemiczny jest jednym z ważniejszych sektorów polskiej gospodarki (wnosi wkład w PKB na poziomie 12%). Sektor chemiczny zaopatruje inne gałęzie gospodarki w szereg towarów, niezbędnych na każdym etapie łańcucha wartości;
- niepewność na rynkach, zagrożenie globalnym kryzysem energetycznym i rosnąca inflacja w Europie może skutkować zarówno zmniejszeniem zapotrzebowania na surowce energetyczne (rynek ropy), jak i niedoboru oraz gwałtownego wzrostu cen (w przypadku gazu);
- wzrost i brak stabilizacji cen surowców oraz trudne do przewidzenia zmiany cen (m.in. gazu, ropy naftowej) wymuszać będzie na państwach europejskich poszukiwanie nowych źródeł zaopatrzenia;
- brak pewności dostaw gazu (zwłaszcza w przypadku wielkiej chemii, która będzie dotknięta w pierwszej kolejności ewentualnymi konsekwencjami braku dostaw odpowiedniej ilości gazu). Połowa gazu ziemnego zużywanego w Polsce przypada na przemysł, z czego najwięcej zużywa przemysł chemiczny. Występuje również niepewność co do dostępności i ciągłości dostaw energii z uwagi na niestabilność sytuacji;
- trudna sytuacja producentów nawozów wynikająca z wysokich cen gazu oraz obaw o jego dostępność w sezonie jesienno-zimowym, a także rosnące koszty produkcji z uwagi na wysokie ceny uprawnień do emisji CO₂ (obecnie ceny gazu mają nawet 90% udział w koszcie produkcji nawozów azotowych)⁹⁴ wpłynąć będzie na zbiory rolne w 2022 roku;
- rozbudowa infrastruktury przesyłowej paliw w postaci rurociągów (m.in. Boronów-Trzebinia oraz drugiej nitki Gdańsk - Płock) oraz dążenie do odejścia od paliw kopalnych w transporcie, spowoduje zmniejszenie popytu na kolejowe przewozy paliw ciekłych, trudne do oszacowania jest natomiast tempo zachodzących zmian;⁹⁵
- transformacja energetyczna, wymagane inwestycje w rozwiązania proekologiczne i dążenie do ograniczenia transportu paliw (co wynika m.in. z planowania zakończenia rejestracji pojazdów spalinowych w 2035 r., dążenie do „zero emisyjności” w gospodarce).
- spowolnienie inwestycyjne związane z brakiem napływu środków z Funduszu Odbudowy UE - KPO, które mają za zadanie przyspieszenie rozwoju gospodarczego po pandemii Covid-19 i odbudowę europejskiej gospodarki po kryzysie;⁹⁶
- w perspektywie nadchodzących miesięcy będzie postępować wyhamowywanie dynamiki wzrostu sektora budowlanego, co wpłynąć będzie na efekty dynamicznego wzrostu kosztów kapitału (w tym mniejszej dostępności kredytów), wysokich cen surowców energetycznych i materiałów budowlanych oraz efekty spodziewanego obniżenia popytu inwestycyjnego firm (w związku z zakładanym spowolnieniem aktywności gospodarczej), a także spowolnienie na rynku nieruchomości mieszkaniowych. Utrzymujący się trend wzrostowy cen surowców i materiałów wykorzystywanych w budownictwie może stwarzać realne zagrożenie dla podpisanych kontraktów w zakresie ich realizacji;
- trwający konflikt w Ukrainie wpływa nie tylko na wyhamowanie inwestycji oraz wzrost kosztów kapitału. Dodatkowo widoczny jest znaczny wzrost cen zarówno energii, jak i poszczególnych produktów, materiałów i surowców na rynku. Odcięcie Ukrainy i Białorusi od polskiego rynku zbytu, spowodowało ograniczenie dostępu do wysokogatunkowych kruszyw stosowanych w Polsce do budowy dróg i linii kolejowych oraz do produkcji betonu i prefabrykatów. Wybuch konfliktu spotęgował już wcześniejsze problemy w łańcuchach logistycznych oraz rozchwiał mechanizm ustalania cen. Widoczny jest również znaczny ogólny wzrost cen na rynkach światowych oraz związany z tym faktem wzrost kosztów kapitału, a także ryzyko pojawienia się recesji, które może silnie wpłynąć na cały rynek budowlany (fale upadłości, konieczność aktualizacji wartości gromadzonych zapasów, nierentowność podpisanych wcześniej kontraktów i konieczność zejścia z placów budów).⁹⁷ Występują też trudności polskich spółek zaangażowanych uprzednio w kontrakty budowlane w Ukrainie, wynikające z braku możliwości prowadzenia inwestycji, odzyskania zaangażowanych środków i wysoką niepewność co do przyszłości. Dużym problemem związanym z konfliktem zbrojnym w Ukrainie są luki kadrowe/brak odpowiedniej kadry (odpływ pracowników z Ukrainy, którzy zgodnie z informacjami przedstawicieli branży budowlanej stanowili ok. 30% zatrudnionych);⁹⁸
- _niebezpieczeństwo braku węgla dla cementowni niezbędnego do kontynuowania produkcji, zgromadzone w cementowniach zapasy pozwalają na pracę jedynie w trakcie kilku najbliższych tygodni. Branża cementowa dotychczas

⁹⁴ Farmer.pl

⁹⁵ Portal WNP.pl, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl

⁹⁶ gov.pl

⁹⁷ www.eecpoland.eu

⁹⁸ Pulshr.pl

w 90% wykorzystywała na swoje potrzeby węgiel z polskich kopalń, a 10% pochodziło z Rosji (wprowadzenie sankcji spowodowało deficyt na rynku);

- wysokie koszty zakupu uprawnień do emisji CO₂ oraz dalszy wzrost kosztów związanych m.in. ze wzrostem ogólnego poziomu cen surowców i energii - w konsekwencji przełoży się na wzrost cen towaru na rynku. Cement w Polsce współuczestniczy w wytworzeniu 8% PKB;⁹⁹
- z uwagi na znaczny udział źródeł wysokoemisyjnych w produkcji energii elektrycznej w Polsce oraz wysoki udział energii w koszcie produkcji cementu, spodziewać się możemy spadku konkurencyjności podmiotów produkujących w kraju, wzrost cen dla krajowych odbiorców i podrożenie kosztu inwestycji na terenie Polski a co za tym idzie negatywnie wpływające na tempo rozwoju branży);¹⁰⁰
- problem wysokich i rosnących cen energii, surowców i komponentów oraz kłopoty z ich dostępnością, wahania podaży i cen surowców oraz podzespołów.
- rosnące ceny energii oraz uprawnień do emisji CO₂, skokowy wzrost cen surowców (drewna, masy celulozowej, makulatury) oraz problemy z ich dostępnością, na co nakłada się rosnąca cena frachtu, co przekłada się na wzrost cen;
- zakaz importu wielu surowców i towarów z Białorusi (w tym m.in. surowca drzewnego, tarcicy, a także wyrobów z drewna) wprowadzony przez Unię Europejską w ramach sankcji związanych ze wsparciem przez to państwo rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Białoruś w ostatnich latach była jednym z największych zagranicznych dostawców drewna do Polski.
- konflikt zbrojny w Ukrainie wpływa na zmianę globalnej logistyki w tym szlaków transportowych łączących Unię Europejską z Azją. Ryzyko osłabienia pozycji tranzytowej Polski - groźne skutki dla przewozów intermodalnych przez terytorium naszego kraju może mieć poszukiwanie przez nadawców alternatywnej drogi wobec „Nowego Jedwabnego Szlaku” i omijanie Polski przez ruch tranzytowy. Portal RailFreight bazując na szacunkach spedytorów zachodnich obliczył, że tranzytem przez Polskę do Europy Zachodniej w I półroczu 2022 r. przejechało o 14,2% kontenerów mniej r/r (w przeciwnym kierunku aż o 49,3% mniej r/r).¹⁰¹ Powstawanie nowych, alternatywnych tras Nowego Jedwabnego Szlaku może spowodować, że Polska znacznie straci na obsłudze tranzytu towarów Daleki Wschód-Europa;
- z uwagi na wspieranie rozwoju transportu intermodalnego i uzupełnianie go przez przedsiębiorstwa z sektora drogowego, groźny dla prawidłowego funkcjonowania segmentu może okazać się problematyczny dla transportu samochodowego brak kierowców spowodowany wyjazdem pracowników z Ukrainy. W chwili obecnej szacunki mówią o braku ok. 150 tys. kierowców (co może silnie uderzyć w polską gospodarkę i działalność firm z uwagi na wysokie nasycenie transportem samochodowym tej gałęzi przemysłu).¹⁰²
- konflikt zbrojny w Ukrainie wpływa również na logistykę dostaw komponentów niezbędnych w produkcji samochodów. Rosnące ceny surowców szczególnie palladu dostarczanego w 25-30% z Rosji a wykorzystywanego do produkcji katalizatorów , wpłynęło na zachwiania na rynku automotive. Z kolei późniejsze wprowadzenie sankcji skłoniło firmy do wstrzymania dostaw z lub do Rosji, a często również całkowitego zawieszenia tam swojej działalności. Pandemia COVID-19 również wywarła znaczny wpływ na globalny przemysł motoryzacyjny. W 2020 r. światowa produkcja samochodów spadła o -16% r/r a sprzedaż zmalała o -14% r/r. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów szacuje, że z powodu lockdown na rynek nie trafiło ponad 2 mln pojazdów (głównie z powodu braku dostępności części - w trakcie pandemii priorytetem na rynku była potrzeba produkcji laptopów oraz telefonów komórkowych niezbędnych do pracy i nauki zdalnej). Skutki pandemii COVID-19 wciąż jednak hamują europejską branżę motoryzacyjną, która nadal cierpi przez zakłócenia łańcuchów dostaw. W 2021 r. produkcja samochodów w krajach Unii Europejskiej spadła o -5,1% r/r do poziomu 13 mln pojazdów, a liczba zarejestrowanych nowych samochodów spadła do 9,7 mln.

Ryzyka związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- dynamiczny wzrost liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe: zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 116 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 1 lipca 2022 r.).¹⁰³ Zaliczają się do nich również trzy spółki należące

⁹⁹ WNP

¹⁰⁰ Polskicement.pl

¹⁰¹ WNP

¹⁰² portalsamorządowy.pl

¹⁰³ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 01 lipca 2022 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

do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.¹⁰⁴ W ostatnich latach walka konkurencyjna na krajowym rynku nasila się, z uwagi na rosnącą ilość podmiotów na rynku (w 2020 r. licencję na kolejowe przewozy rzeczy posiadało 84 przewoźników, w 2021 r. liczba ta wzrosła do 112).¹⁰⁵ Jednocześnie 78 z 112 przedsiębiorców wykazało przewóz masy (wzrost o 25 podmiotów w latach 2012-2021 oraz wzrost o 3 wobec 2020 r.);

- spadek liczby lokomotyw i wagonów wynikający ze stopniowego wycofywania z eksploatacji najstarszych konstrukcji, które nie spełniają już wymagań rynkowych i często są bardzo kosztowne w utrzymaniu. Z uwagi na fakt, że wymiana taboru jest procesem długotrwałym i bardzo kosztownym, przewoźnicy starają się na optymalizację struktury posiadanych lokomotyw i wagonów. Dodatkowo, rosnące wymagania UE dotyczące taboru (konieczność instalacji kompozytowych wstawek, automatycznych sprzęgów, dostosowania pojazdów do nowych systemów kierowania ruchem), będą zmuszały spółki kolejowe do pozyskiwania środków unijnych na prace modernizacyjne lub w przypadku braku ekonomicznych podstaw przeznaczać tabor na złom;
- spadek zatrudnienia w sektorze przewozów towarowych w 2021 r. wyniósł 3,6% r/r (spadek drugi rok z rzędu) a rosnący udział najstarszej grupy wiekowej może doprowadzić do realnych braków w zatrudnieniu na kluczowych dla ruchu towarowego stanowiskach;¹⁰⁶
- zwiększanie skali działalności konkurencyjnych dla Grupy PKP CARGO podmiotów, którzy świadczą większość usług przewozowych i około przewozowych m.in. całopociągowe transporty węgla i koksu, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, paliw płynnych czy też chemikaliów. Niektóre spółki kolejowe podejmują się też przewozów w ruchu rozproszonym (pojedyncze wagony) oraz przewozów nadzwyczajnych (m.in. towarów przekraczających skrajnię). Większość z nich oferuje również usługi związane z kompleksową obsługą spedycyjno-logistyczną (realizowane samodzielnie lub przy wsparciu podmiotów zewnętrznych jako podwykonawców), bądź zapewnia kursowanie regularnych pociągów operatorskich (wzrasta zainteresowanie operatorów na rynek intermodalny).¹⁰⁷

Biorąc pod uwagę nasilającą się walkę konkurencyjną na polskim i czeskim rynku przewozu towarów koleją, Grupa PKP CARGO prowadzi działania zmierzające do systematycznej poprawy jakości oferowanych usług, ich rozwoju (m.in. inwestycje w wyspecjalizowany tabor posiadający homologacje w ruchu międzynarodowym, współpraca transgraniczna z lokalnymi operatorami czy lepsze dopasowanie oferty handlowej - w tym pojawienie się pociągów operatorskich), a także świadczenia kompleksowej obsługi logistycznej dla klientów z różnych gałęzi przemysłu (w tym oferowania własnych przewozów samochodowych).



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

- w pierwszym półroczu 2022 roku w obszarze sieci PKP realizowano liczne inwestycje związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach Krajowego Programu Kolejowego, stanowiąc 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 bocznicy. Oprócz rejonów portowych, obszarami objętymi utrudnieniami przewozowymi był okręg Górnego Śląska z kontynuacją modernizacji węzła Czechowice Dziedzice, Oświęcim, Trzebinia, linia nr 131 „węglówka”, kontynuacja przebudowy węzła warszawskiego, krakowskiego, łódzkiego, wrocławskiego, rejonu Lublina, Stargardu, Szamotuł. Poważne utrudnienia przewozowe były również w rejonach przejść granicznych (Zebrzydowice/Petrovice, dojazd do przejścia granicznego w Zawidowie oraz w rejonie Małaszewicz), które wynikały z prowadzonych prac modernizacyjnych.
- w perspektywie kolejnego kwartału 2022 roku przewiduje się tendencję wzrostową poziomu ograniczeń przepustowości linii kolejowych wynikających z kumulacji kolejnych modernizacji do wykonania w końcowym etapie realizacji Krajowego Programu Kolejowego (obsługa bocznicy FIAT, zamknięcie dojazdu do przejścia Muszyna / Plavec), co doprowadzi do wydłużenia czasu transportu, konieczności uruchamiania tras objazdowych oraz wzrostu kosztów transportu i obniżenia jakości usługi;

¹⁰⁴ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁵ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁶ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁷ UTK

Ryzyko związane z transportem drogowym

- nadal utrzymuje się tendencja wzrostu udziału w rynku transportu drogowego kosztem utraty udziałów przez transport kolejowy. Kluczową rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych pełni transport drogowy, który równocześnie w ostatnich latach zagospodarowuje większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej. Pomimo wzrostu wolumenu przewiezioną masę towarową, dane pokazują, iż to transport drogowy w głównej mierze jest beneficjentem tych zmian.¹⁰⁸ Szybki przyrost towarowego transportu drogowego, który absorbuje większość dodatkowego wolumenu ładunków z rynku jest dużym niebezpieczeństwem dla rozwoju transportu kolejowego;
- wzrost znaczenia drogowego transportu towarów jest skutkiem istniejących przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.: niskie bariery wejścia (w tym łatwość pozyskania środków transportu np.: leasing) i koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności; powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczny rozwój dróg wysokiej jakości (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach; niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (siatka dróg, w ramach której obowiązują systemy poboru opłat jest relatywnie mała względem rozmiaru całej sieci drogowej); możliwość płynnego dostosowania wolumenu przewozu, a tym samym obsługi zarówno krótko-, jak i długodystansowych relacji; znacząco wyższą w porównaniu do transportu kolejowego średnią prędkość transportu towarów i możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door; utrzymujące się dysproporcje w cenach źródeł energii transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego), które wymuszają zmiany regulacyjne wyrównujące warunki konkurencyjności kolei z transportem samochodowym;
- niezrównoważony system transportowy utrudniający wzrost puli ładunków przewożonych transportem kolejowym (m.in. brak budowy linii kolejowych rozgraniczających transport lokalny i funkcjonujący na dalekich odcinkach, brak podjęcia budowy nowych linii);

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

- znaczna część kontraktów zawieranych przez Grupę PKP CARGO i jej klientów ma długoterminowy charakter, co ułatwia zarządzanie zasobami taborowymi i ludzkimi. Obserwowane na rynku przewozowym trendy dot. zwiększenia skali przewozów przez niektóre spółki wyspecjalizowane i pozyskiwanie przez nie przewozów spoza swojego segmentu docelowego mogą negatywnie wpływać na wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym przez Grupę PKP CARGO).

Ryzyko związane z COVID-19

- dalszy rozwój pandemii i zagrożenie pojawiania się nowych mutacji wirusa COVID-19 mogą wymusić ponowne zaostreżenie uprzednio poluzowanych bądź zniesionych restrykcji w Europie. Kraje azjatyckie z uwagi na restrykcyjne podejście do pojawiających się ognisk wirusa mogą wywoływać silne zawirowania w wymianie gospodarczej w skali globalnej;¹⁰⁹
- silne zróżnicowanie tempa post-pandemicznego ożywienia pomiędzy poszczególnymi krajami bądź grupami krajów, potencjalnie będzie skutkowało powstaniem nierównowag makroekonomicznych w światowej gospodarce;
- stałe wahania produkcji w różnych segmentach przemysłu istotnych z punktu widzenia transportu kolejowego (np.: ograniczenia w segmencie automotive występujące z uwagi m.in. na zamknięcia licznych obszarów gospodarczych w Chinach i braku przesyłu komponentów niezbędnych w branży automotive).
- trwałe przetasowania w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, czy też zmiany popytu na wyroby przemysłowe w kraju i za granicą;
- ugruntowanie wywołanych pandemią zmian w zachowaniach konsumentów (m.in. spadek mobilności), których rezultatem może być np.: stałe zmniejszenie popytu na pewne rodzaje usług;¹¹⁰
- wzrost zachorowań pracowników i ewentualna niemożność utrzymania skali i poziomu usług dla klientów

¹⁰⁸ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

¹⁰⁹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹¹⁰ Narodowy Bank Polski

Ryzyka zmian regulacji prawnych

W I połowie 2022 roku pojawiły się ryzyka w zakresie zmian regulacji prawnych, które spółka PKP CARGO monitoruje :

- ustawa o ochronie osób zgłaszających naruszenia prawa – mająca za zadanie wdrożyć do prawa polskiego przepisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających przypadki naruszenia prawa Unii, zwanej Dyrektywą o ochronie sygnalistów. Dyrektywa nakłada na przedsiębiorców obowiązek przyjęcia regulacji prawnych określających tryb zgłaszania naruszeń oraz wskazujących zakres ochrony osób zgłaszających ww. naruszenia (tzw. sygnalistów);
- ustawa o zmianie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, przewidująca wprowadzenie do ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nowej kategorii podmiotów ponoszących odpowiedzialność antymonopolową tzw. przedsiębiorców wywierających decydujący wpływ na innego przedsiębiorcę, który dopuścił się naruszenia przepisów - art. 6, art. 9 ustawy w związku z art. 6aa i art. 9a projektu;
- ustawa o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektóre inne ustawy mające na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego:
 - dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1152 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE. L Nr 186 z 11.07.2019, s. 105),
 - dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1158 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie równowagi między życiem zawodowym a prywatnym rodziców i opiekunów oraz uchylającej dyrektywę Rady 2010/18/UE (Dz. Urz. UE L Nr 188 z 12.07.2019 r., str.79), przewidująca m. in.: i. zwiększenie wymiaru urlopu rodzicielskiego, ii. zmiany dot. trybu wypowiedzania umów o pracę na czas określony, iii. rozszerzenie katalogu informacji, jaki będzie musiał zostać przekazany pracownikowi w informacji o warunkach zatrudnienia;
- ustawa o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, przewidujący m.in.: i. możliwość kontroli stanu trzeźwości, jak i obecności środków działających podobnie do alkoholu w organizmach pracowników, osób zatrudnionych na innej podstawie niż stosunek pracy oraz osób prowadzących na własny rachunek działalność gospodarczą, w celu ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia pracodawcy;
- uregulowania zasad pracy zdalnej.

Niedostosowanie regulacji wewnętrznych PKP CARGO S.A. do ww. ustaw wiąże się z niezgodnością działalności Spółki z powszechnie obowiązującym prawem a tym samym stratami wizerunkowymi i finansowymi.

Ryzyka wynikające z cyberataków

- wojna w Ukrainie i realizowane przez Polskę wsparcie pomocowe zintensyfikowało działania w zakresie cyber ataków. Profil działalności Spółki i spółek z Grupy PKP CARGO i potrzeba korzystania z usług sektora telekomunikacyjnego, bankowego i energetycznego wpływa bezpośrednio na procesy związane z utrzymaniem ciągłości działania. Poziom zabezpieczeń infrastruktury informatycznej jest wysoki, jednakże nie daje to nigdy 100% gwarancji na pojawienie się zagrożeń-cyber ataków. Od czasu wybuchu wojny zaobserwowano zwiększoną ilość blokowanych połączeń. W tym celu zostały wprowadzone blokady ruchu sieciowego na publiczne adresy w zakresie geolokalizacji z Rosji i Białorusi, co znacząco ograniczyło zagrożenia ze strony rosyjskich i białoruskich cybertroli. Bezpieczeństwo architektury sieciowej i zasobów wymusza tworzenie tzw. kopii danych cyklicznie i archiwizowanie ich na nośnikach magnetycznych (taśmy LTO), co znacząco wpłynie na możliwości zmniejszania ryzyk z tym związanych.



Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

- w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia zakłóceń przepływow środków pieniężnych oraz ryzyka utraty płynności w I połowie 2022 roku Spółka podejmowała działania zmierzające do krótko, średnio- i długoterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej. W Grupie PKP CARGO funkcjonują również systemy koncentracji środków finansowych (cash pool) obejmujące na dzień 30 czerwca 2022 spółki z Grupy (8). Systemy te, niezależnie od środków gromadzonych przez poszczególnych uczestników, są powiązane z elastycznymi liniami kredytowymi w postaci kredytów w rachunku bieżącym;

- informacje o dostępnych źródłach finansowania na dzień 30 czerwca 2022 roku zostały zaprezentowane w Nocie 4.1 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres 6 miesięcy.

Ryzyko walutowe

- Grupa PKP CARGO w I połowie 2022 roku narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów. Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody z tytułu umów z klientami w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN. W tym celu Grupa ustanowiła powiązania zabezpieczające pomiędzy przepływami wynikającymi z kredytów bankowych oraz zobowiązań z tytułu leasingu denominowanych w EUR a przyszłymi wysoce prawdopodobnymi przepływami pieniężnymi z działalności operacyjnej wyrażonymi w EUR. .

Ryzyko stóp procentowych

- Grupa PKP CARGO narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W I półroczu 2022r. odsetki od umów finansowych naliczane były według stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M powiększonych o marżę finansującego.

Ryzyko kredytowe

- Grupa PKP CARGO 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 celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Spółka przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych /ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, kaucji oraz weksli.
- ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Grupa lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym.

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku są sporządzone zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości nr 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską.

Śródroczne Skrócone Jednostkowe i Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Spółki. Dane w sprawozdaniach finansowych zostały wykazane w milionach złotych.

5.2. Stanowisko organu zarządzającego wraz z opinią organu nadzorującego emitenta odnoszące się do zastrzeżeń wyrażonych przez firmę audytorską w raporcie z przeglądu lub odmowy wydania raportu z przeglądu sprawozdania finansowego

Firma audytorska wydała raporty z przeglądów Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku oraz Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 roku bez zastrzeżeń oraz modyfikacji.

5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 17. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO	2022-01-01	2021-01-01	2022-01-01	2021-01-01
	2022-06-30	2021-06-30	2022-06-30	2021-06-30
	mIn PLN		mIn EUR	
Przychody z działalności operacyjnej	2 477,3	2 067,8	533,6	454,7
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	6,1	(128,3)	1,3	(28,2)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(46,9)	(155,0)	(10,1)	(34,1)
Zysk / (strata) netto	(42,4)	(130,0)	(9,1)	(28,6)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	2,2	(76,0)	0,5	(16,7)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / (strata) na akcję	(0,95)	(2,90)	(0,20)	(0,64)
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję	(0,95)	(2,90)	(0,20)	(0,64)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	320,0	190,7	68,9	41,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(430,8)	(371,7)	(92,8)	(81,7)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(31,7)	(16,7)	(6,8)	(3,7)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(142,5)	(197,7)	(30,7)	(43,5)
	2022-06-30	2021-12-31	2022-06-30	2021-12-31
Aktywa trwałe	6 397,4	6 458,7	1 366,8	1 404,3
Aktywa obrotowe	1 128,0	1 139,0	241,0	247,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,1	15,7	1,1	3,4
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	478,4	486,9
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 042,8	3 040,6	650,1	661,1
Zobowiązania długoterminowe	2 534,6	2 833,8	541,5	616,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 953,1	1 739,0	417,3	378,1

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku sporządzone według MSSF UE.

Tabela 18. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	2022-01-01 2022-06-30	2021-01-01 2021-06-30	2022-01-01 2022-06-30	2021-01-01 2021-06-30
	mln PLN		mln EUR	
Przychody z działalności operacyjnej	1 830,9	1 497,4	394,4	329,3
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	(19,9)	(144,3)	(4,3)	(31,7)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(45,0)	(151,4)	(9,7)	(33,3)
Zysk / (strata) netto	(35,6)	(122,9)	(7,7)	(27,0)
Całkowite dochody	(10,2)	(81,4)	(2,2)	(17,9)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / (strata) na akcję	(0,80)	(2,74)	(0,17)	(0,60)
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję	(0,80)	(2,74)	(0,17)	(0,60)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	277,3	92,8	59,7	20,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(386,7)	(334,4)	(83,3)	(73,5)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(5,4)	77,3	(1,1)	17,0
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(114,8)	(164,3)	(24,7)	(36,1)
	2022-06-30	2021-12-31	2022-06-30	2021-12-31
Aktywa trwałe	6 016,8	6 031,2	1 285,5	1 311,3
Aktywa obrotowe	660,6	681,3	141,1	148,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,0	14,9	1,1	3,2
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	478,4	486,9
Kapitał własny	2 802,5	2 812,7	598,7	611,5
Zobowiązania długoterminowe	2 171,6	2 442,9	464,0	531,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 708,3	1 471,8	365,0	320,0

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2022 roku sporządzone według MSSF UE.

W okresach objętych Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2022 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:

30.06.2022 – 4,6806 PLN/EUR,

31.12.2021 - 4,5994 PLN/EUR,

- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie:

1.01 - 30.06.2022 – 4,6427 PLN/EUR,

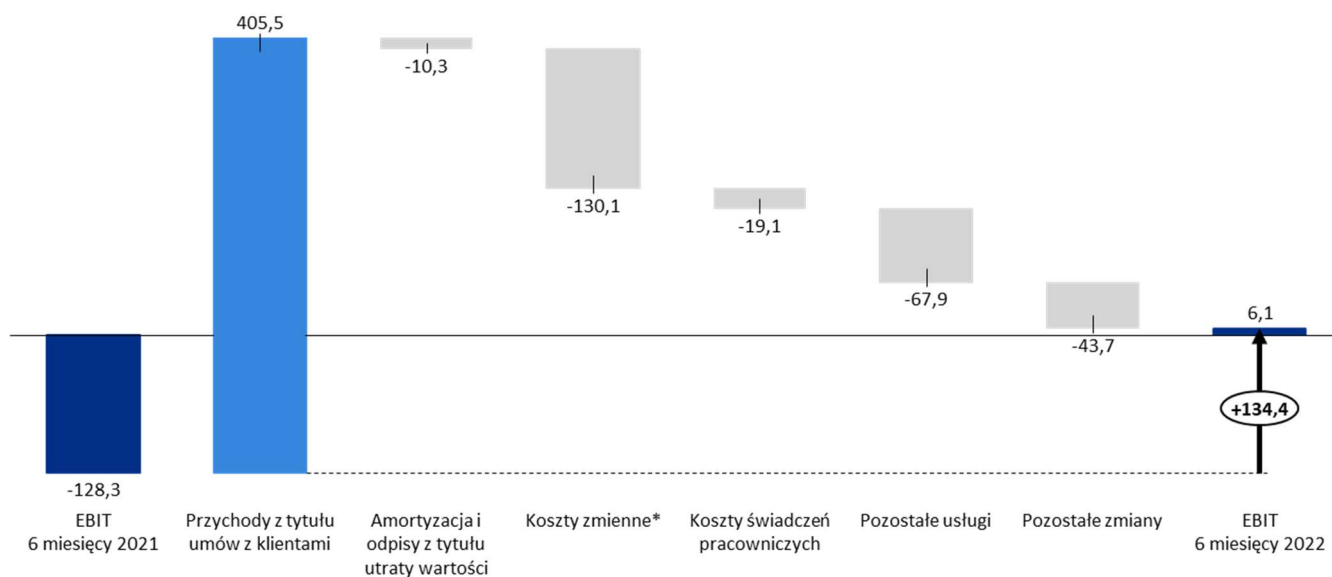
1.01 - 30.06.2021 - 4,5472 PLN/EUR.

5.3.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2022 r. wynik EBIT wyniósł 6,1 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. o 134,4 mln zł.

Rysunek 20. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2021 r. zostały opisane poniżej:

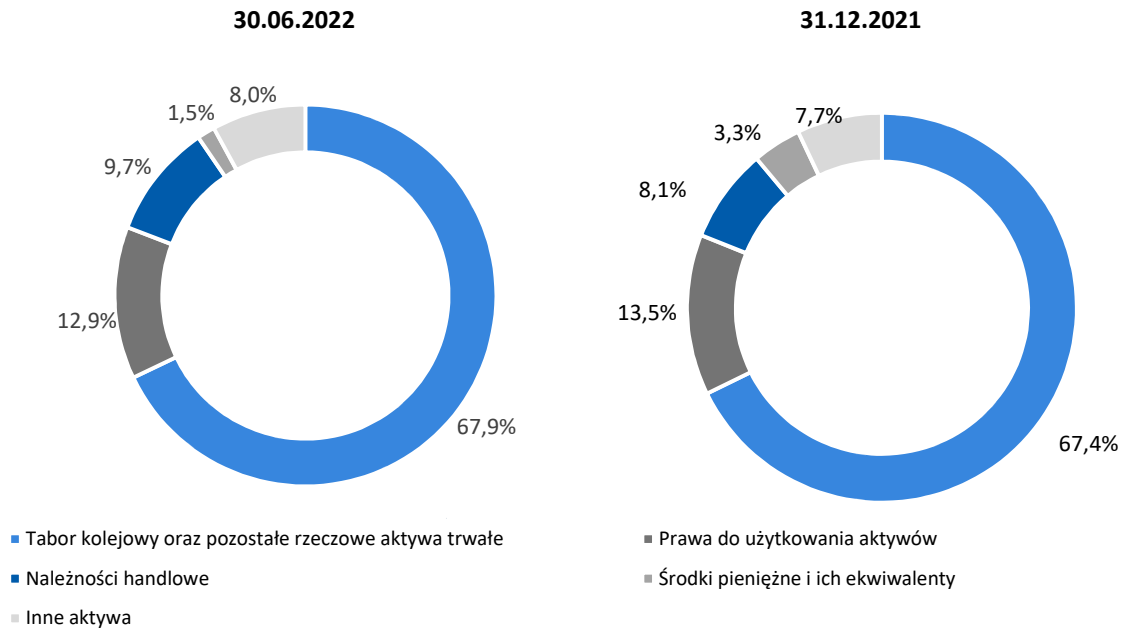
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów; przychody z usług rekultywacyjnych oraz z usług bocznicowych i trakcyjnych) było bezpośrednim efektem wzrostu wolumenu przewozów (w tym masy towarowej o 4,9% i wykonanej pracy przewozowej o 7,2%). Jednocześnie w analizowanym okresie odnotowano wzrost stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale 4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO;
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem wyższych nakładów inwestycyjnych (w tym inwestycji taborowych) w 2021 r.;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 24,8% powiązany ze wzrostem hurtowych cen energii i światowych cen paliw wraz ze wzrostem skali realizowanych przewozów;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, wynikające m.in. ze zwiększonych kosztów wynagrodzeń wynikających m.in. z realizowanych podwyżek oraz zawiązania rezerw na świadczenia pracownicze, przy jednoczesnym spadku zatrudnienia. Szczegółowe informacje dot. zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale 4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe usługi o 67,9 mln zł, wynikający m.in. ze wzrostu kosztów usług rekultywacyjnych i wzrostu czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 43,7 mln zł, na skutek m.in. wzrostu kosztów wartości sprzedanych towarów i materiałów oraz wzrostu zużycia energii elektrycznej nietrakcyjnej, gazu i wody.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

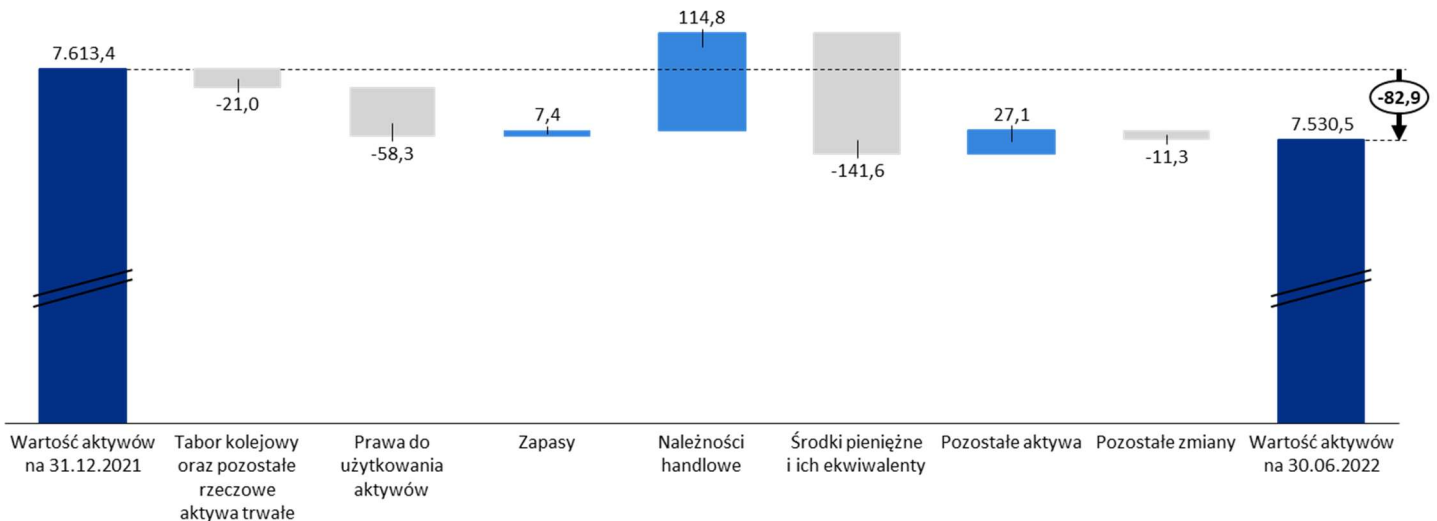
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30.06.2022 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 67,9% sumy aktywów wobec 67,4% na dzień 31.12.2021 r.

Rysunek 21. Struktura aktywów – stan na 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22. Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

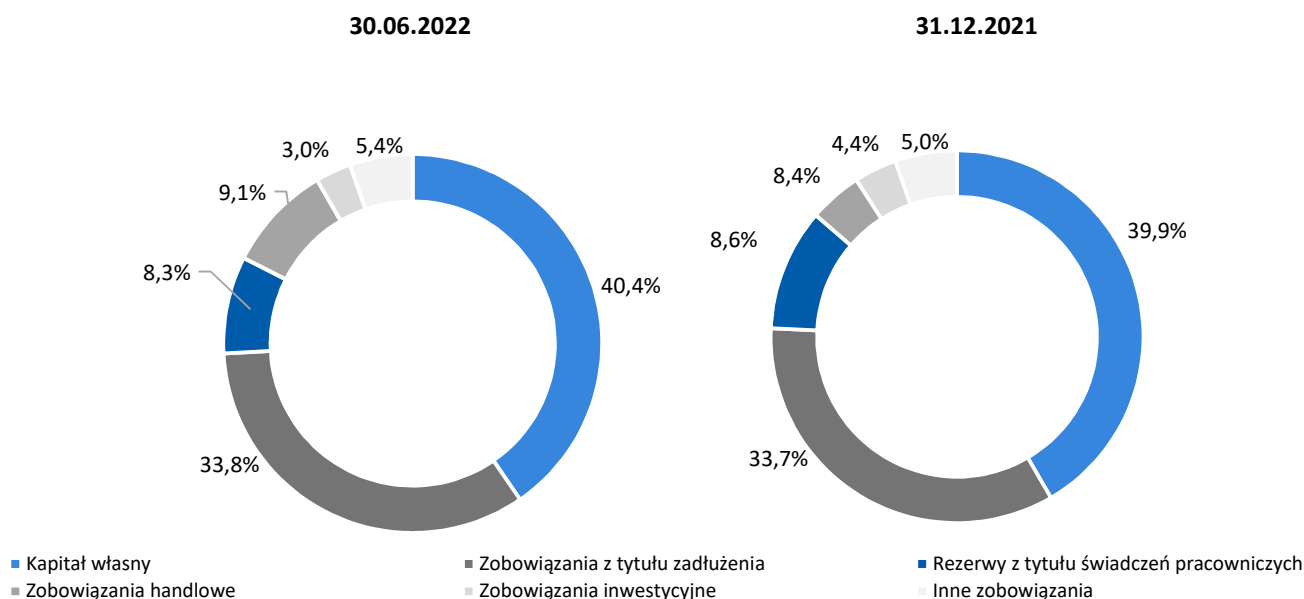
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.06.2022 r. w porównaniu do dnia 31.12.2021 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa w okresie 6 miesięcy 2022 r. likwidacji zbędnego taboru, amortyzacji oraz dokonanych inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe;
- spadek praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższej amortyzacji nad nakładami inwestycyjnymi (mała skala nabycia nowych praw do użytkowania aktywów, przy równoczesnej postępującej amortyzacji dotychczas wykorzystywanych);
- wzrost należności handlowych wynikający głównie ze zwiększenia przychodów z tytułu umów z klientami;
- spadek wartości środków pieniężnych o 141,6 mln zł, będący wypadkową m.in. wydatków poniesionych z tytułu nabycia aktywów trwałych w wysokości 467,8 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingów wraz z odsetkami w kwocie 262,2 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 320,0 mln zł oraz zaciągniętych kredytach w wysokości 169,5 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie na skutek wzrostu aktywów powiązanych z kosztami rozliczanymi w czasie o 10,9 mln zł (m.in. przedpłaty na zakup energii elektrycznej, wykup pracowniczych świadczeń przejazdowych, usługi informatyczne) oraz zapłaconych zaliczek na zakup środków trwałych w wysokości 11 mln zł

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

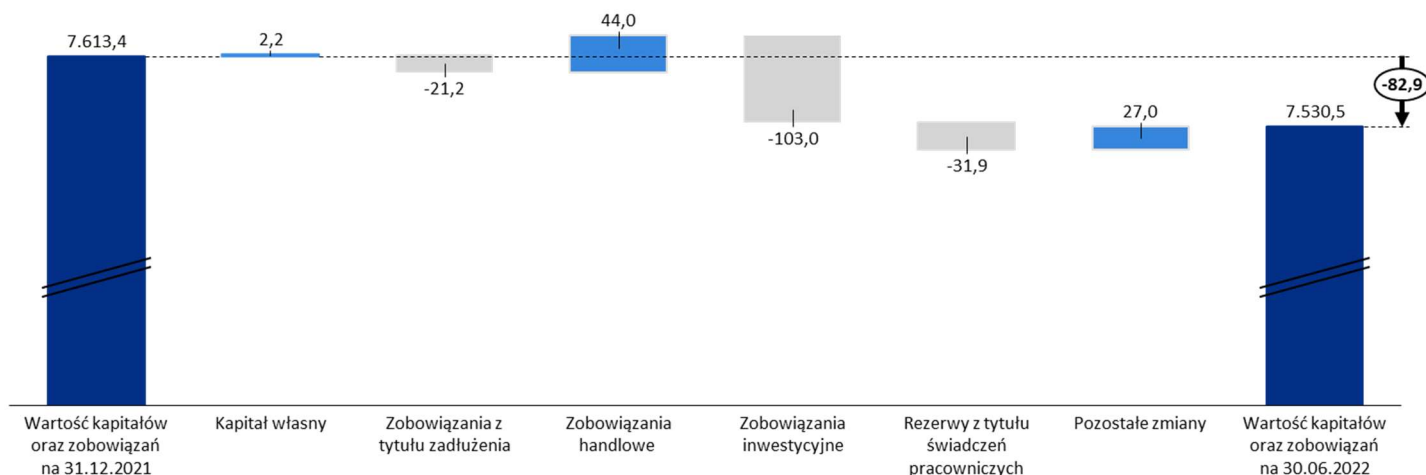
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.06.2022 r. odpowiadał za 40,4% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 39,9% na dzień 31.12.2021 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 33,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 33,7% na 31.12.2021 r.

Rysunek 23. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

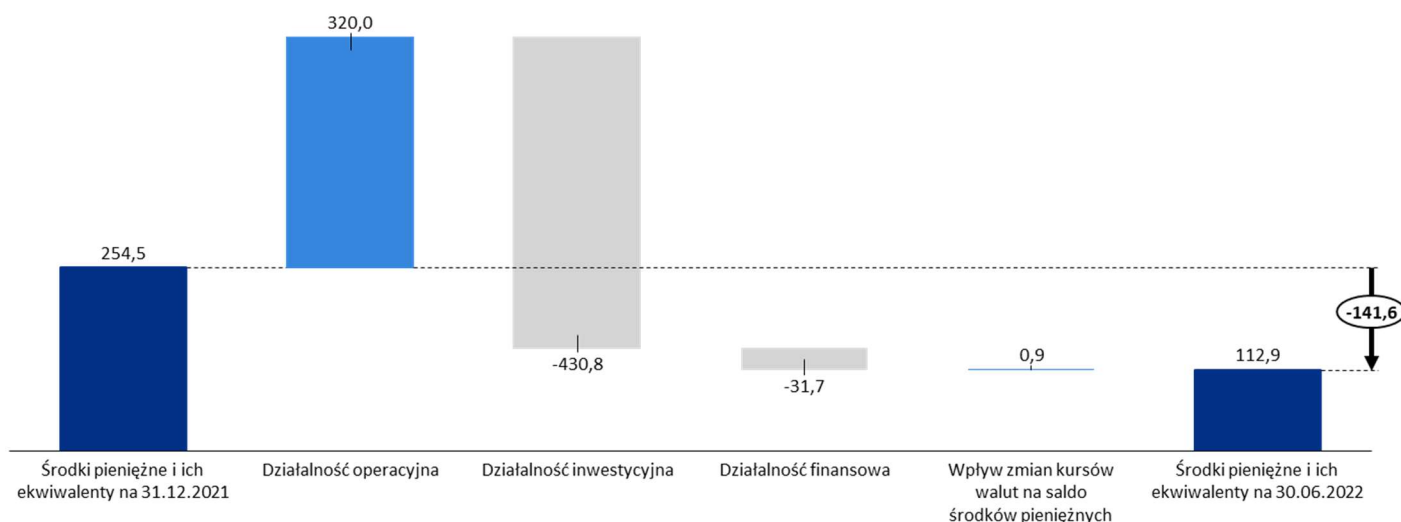
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 30.06.2022 r. w porównaniu do dnia 31.12.2021 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości kapitałów własnych jako wypadkowa zysków aktuarialnych dot. świadczeń pracowniczych i dodatnich różnic kursowych wynikających z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zależnych przy jednoczesnym ujemnym wyniku finansowym;
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia jest efektem spłaty zobowiązań kredytowych oraz leasingowych wraz z odsetkami w wysokości 262,2 mln zł przy jednoczesnym zaciągnięciu nowych zobowiązań w wysokości 171,4 mln zł oraz modyfikacji istniejących umów w wysokości 11,7 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w Nocie 4.1 SSF;
- spadek wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikał głównie ze zmniejszenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego o 75,2 mln zł oraz zobowiązań inwestycyjnych dot. nieruchomości o 14,6 mln zł;
- spadek rezerw na świadczenia pracownicze wynikał głównie z aktualizacji rezerw aktuarialnych wysokości -50,4 mln złotych w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zawartymi ze stroną społeczną porozumieniami dotyczącymi podwyżki wynagrodzeń, przy jednoczesnym wzroście rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 19,7 mln złotych

5.3.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2022 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2021 r. spadła o 141,6 mln zł.

Rysunek 25. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 46,9 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 365,4 mln zł oraz ujemnych przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 79,7 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były wypadkową poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 467,8 mln zł (w tym inwestycje taborowe), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 33,6 mln zł na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 262,2 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 169,5 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 63,0 mln zł.

5.3.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 19. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r.

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2022	6 miesięcy 2021	Zmiana	
			2022 - 2021	Tempo zmian 2022 - 2021
Marża EBITDA ¹	15,0%	11,0%	4,0	36,7%
Marża wyniku netto ²	-1,7%	-6,3%	4,6	-
ROA ³	-1,8%	-2,2%	0,4	-
ROE ⁴	-4,5%	-5,3%	0,8	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	213,2	210,8	2,4	1,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 517,0	1 463,0	54,0	3,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,2	14,5	-0,3	-2,1%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	655,7	579,4	76,3	13,2%

Źródło: Opracowanie własne

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

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

- w okresie 6 miesięcy 2022 r. marża EBITDA uległa polepszeniu, głównie z uwagi istotny wzrost przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- poprawienie się wskaźników ROA i ROE wynika głównie z poprawy wyniku netto w analizowanym okresie;
- poprawienie się średniodobowego przebiegu lokomotyw oraz jednoczesny wzrost średniego tonażu brutto na lokomotywę spowodowane jest efektem optymalizacji procesu przewozowego;
- odnotowany lekki spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie - przyczyną tego zjawiska jest realizacja procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych z równoczesnym wzrostem ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennych przewozach;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego odzwierciedla efekt zwiększenia pracy przewozowej o 7,2% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia w etatach o 5,3% r/r.

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

Sytuacja związana z wojną w Ukrainie

- Konflikt zbrojny w Ukrainie wpływa na szereg aspektów działalności Grupy PKP CARGO, w tym wymuszało zmiany w potokach towarów płynących z kierunku wschodniego oraz konieczność podjęcia kroków dostosowawczych wynikających z sankcji nałożonych na Białoruś i Rosję. Zaburzenia w globalnych łańcuchach dostaw towarów płynących z Nowego Jedwabnego Szlaku oraz objęcie sankcjami gospodarczymi grupy towarów (tj.: węgiel, drewno, biomasa, metale), stanowiących znaczną część międzynarodowej wymiany handlowej, wpłyną również na bieżącą działalność terminali Grupy położonych w północno-wschodniej Polsce.
- Istotnym czynnikiem, który wynikać będzie z wyhamowywania wymiany towarowej z wykorzystaniem kontenerów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, będzie zintensyfikowanie przez Chiny (jako nadawca towarów) nowych, bezpiecznych szlaków komunikacyjnych z pominięciem Rosji głównie przez Turcję i południe Europy).

Sytuacja związana z COVID-19

- Znoszenie obostrzeń przez wiele państw w kolejnych miesiącach pozytywnie wpłynęło na możliwości wymiany międzynarodowej. Widocznym wyjątkiem były ograniczenia wynikające z restrykcyjnych obostrzeń w realizacji przewozów kontenerowych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Spółki z Grupy PKP CARGO stale monitorują sytuację w związku z realną możliwością pojawienia się kolejnej mutacji wirusa, co może wpłynąć na skalę działalności operacyjnej spowodowaną spadkiem wolumenów przeznaczonych do transportu kolejowego.

- Wprowadzone Ustawą Antykryzysową przepisy o zawieszeniu wykonywania na okres trwania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii okresowych badań lekarskich pracowników spowodowały, że koszty z tytułu profilaktycznych badań z zakresu medycyny pracy w I półroczu 2022 r. były znacząco niższe niż planowane. Tym samym nastąpiła kumulacja liczby pracowników, którzy po odwołaniu epidemii będą musieli w krótkim okresie czasu przystąpić do wykonania badań okresowych. A z uwagi na ograniczone możliwości przeprowadzania badań przez przychodnie Kolejowej Medycyny Pracy istnieje ryzyko nieterminowej ich realizacji. Na dzień publikacji niniejszego sprawozdania, szacuje się, że ok. 8 tys. pracowników nie posiadało ważnych badań okresowych. W przypadku odwołania stanu zagrożenia epidemicznego w okresie 180 dni wystąpi konieczność skierowania tych pracowników na zaległe badania. Tym samym spowoduje to znaczny wzrost kosztów z tytułu profilaktycznych badań z zakresu medycyny pracy, obciążających okres, w którym zostaną rozliczone.

Rynek surowców i kruszyw

- Znaczne ograniczenia w dostępności surowców i kruszyw ze względu na trwającą wojnę w Ukrainie
- Duży wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku stali i sektora hutniczego, sektora paliw ciekłych i chemikaliów
- Rozbudowa infrastruktury przesyłowej paliw w postaci rurociągów oraz trend zmierzający do odejścia od paliw ciekłych
- Wysokie prawdopodobieństwo zaistnienia kryzysu na rynku energii

Rynek przewozów intermodalnych

- Zachodzące zmiany w globalnym transporcie (poszukiwanie alternatywnych tras) w tym na szlakach transportowych łączących Unię Europejską z Azją, mogą stanowić zagrożenie dla przewozów intermodalnych realizowanych tranzytem przez Polskę.

Ceny materiałów

- Na wzrost cen duży wpływ mają trwające od miesięcy wahania kursów walutowych oraz wysoki poziom inflacji
- Znaczny wzrost cen – niejednokrotnie o kilkadziesiąt procent - jest przyczyną zawierania kontraktów krótkoterminowych, zapewniających stałą cenę
- Dalsze rozszerzenie sankcji gospodarczych na surowce i kruszywa z Rosji i Białorusi wpłynie na koszty produkcji, dostępność towaru oraz mniejszą dynamikę wzrostu.

Dialog społeczny

- Prowadzony w pierwszym kwartale dialog społeczny i spór zbiorowy Organizacji Związkowych będących Sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy z Zarządem PKP CARGO S.A. w sprawie wdrożenia w spółce PKP CARGO systemowej podwyżki wynagrodzeń został zakończony spisaniem „Protokołu kończącego dialog społeczny” dnia 1 marca 2022 roku, w którym Zarząd zadeklarował wolę dotrzymania ustaleń wynikających z Porozumienia zawartego w dniu 27 sierpnia 2021 roku (dotyczącego wdrożenia w spółce PKP CARGO systemowej podwyżki wynagrodzeń od dnia 1 kwietnia 2022 roku – z uwzględnieniem wyników finansowych za rok 2021 oraz bieżącej sytuacji PKP CARGO S.A.).
- Efektem trwającego dialogu, negocjacji i prowadzonych mediacji było podpisanie ze stroną społeczną „PROTOKOŁU z dnia 24 maja 2022 roku”, który zakładał przyznanie pracownikom podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 roku. Do końca 2022 roku szacowany koszt podwyżek wyniesie ok. 94 mln zł. Osiągnięcie porozumienia oznacza, że do listopada 2022 roku zawieszono mediacje w sporze zbiorowym.

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

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

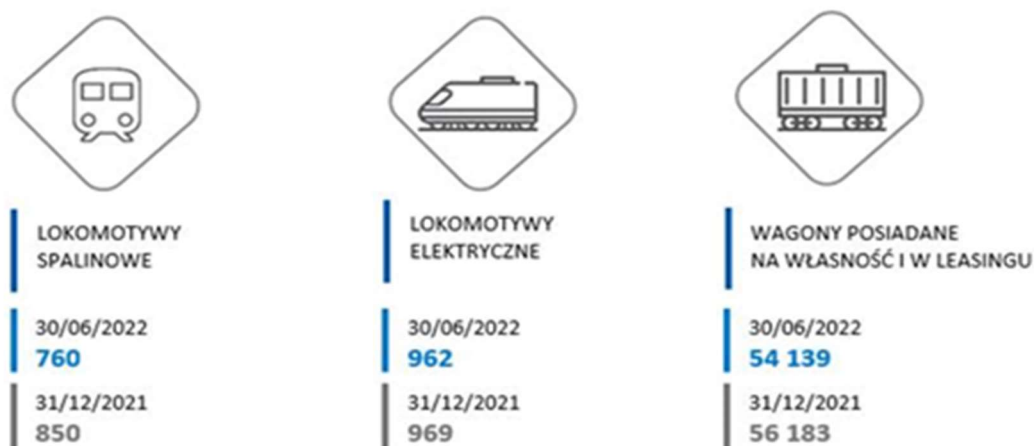
5.6. Informacje o majątku produkcyjnym

5.6.1. Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1 - P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1 - P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących dla innych właścicieli. Poza czynnościami planowymi punkty napraw funkcjonujące w strukturach Grupy PKP CARGO wykonują naprawy bieżące taboru mające na celu usuwanie usterek powstających w taborze w trakcie pracy. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są od wielkości pracy przewozowej.

Elementami majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO są również wagony i tabor trakcyjny, których ilostan ulega zmianie w wyniku sprzedaży, zakupu i kasacji taboru. Dodatkowo na ilostan taboru wpływ mają zrealizowane naprawy maszyn elektrycznych i zestawów kołowych do wagonów poddanych regeneracji (naprawa okresowa połączona z wymianą obręczy lub wymianą kół monoblokowych). Kompetencje w zakresie naprawy najważniejszych podzespołów rezerwy obiegowej - maszyn elektrycznych oraz zestawów kołowych, posiada spółka PKP CARGOTABOR, która realizuje w pełnym zakresie naprawy maszyn elektrycznych eksploatowanych w lokomotywach Grupy PKP CARGO.

Rysunek 26. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



5.6.2. Nieruchomości

Nieruchomości, które w Grupie PKP CARGO stanowią zaplecze utrzymaniowo-naprawcze w większości użytkowane są przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu.

Tabela 20. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2022 r. oraz 31.12.2021 r.

Wyszczególnienie	30/06/2022	31/12/2021	Zmiana 2022-2021
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 383	1 441	-58
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	727 283	728 944	-1 661

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych i dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce Dominującej, jak i podległych jej spółkach i dostosowaniu go do profilu i rozmiaru prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zakończenie działalności operacyjnej PKP CARGO International w elektrowni Hodonin, rozbiórka biurowca PKP CARGO International w Karviná-Doly a także zakończenie przez spółki PKP CARGO, PKP CARGOSERVICE i PKP CARGO CONNECT najmu budynków.

6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1. 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 notach dot. zobowiązań warunkowych.

6.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie I półrocza 2022 roku transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

6.3. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

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

W dniu 13 października 2022 roku wejdzie w życie Ustawa z dnia 9 lutego 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 807). Przedmiotowa ustawa ma na celu wprowadzenie do polskiego prawa regulacji prawa holdingowego, rozszerzenia i przyznania nowych kompetencji radom nadzorczym oraz uzupełnienia dotychczasowych regulacji w zakresie praw i obowiązków przyznanych członkom organów spółek. W związku z powyższym niezbędne będzie wprowadzenie odpowiednich zmian w stosownych regulacjach wewnętrznych PKP CARGO S.A i spółek zależnych.

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym Raporcie, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

Niniejszy dokument został sporządzony przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 25 sierpnia 2022 roku