

Sprawozdanie Zarządu z działalności  
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**  
za I półrocze 2020 roku



**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO W I PÓŁROCZU 2020 ROKU**

<b>1. Wstęp</b>	<b>4</b>
<b>2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b>	<b>5</b>
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	8
<b>3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej</b>	<b>9</b>
3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	9
3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	13
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	14
<b>4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b>	<b>15</b>
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	15
4.2 Działalność przewozowa	26
4.3 Pozostałe usługi	37
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	38
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	39
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	40
4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	42
<b>5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b>	<b>50</b>
5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	50
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	50
5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	51
5.4 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	58
5.5 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	60
5.6 Informacje o majątku produkcyjnym	60
<b>6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia</b>	<b>62</b>
6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	62
6.2 Zmiany regulacji prawnych	63
6.3 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	63
6.4 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	63
6.5 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	63
6.6 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	63

**SPIS TABEL**

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną .....	8
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	12
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	13
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. ....	13
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu.....	13
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające.....	14
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące .....	14
Tabela 11 Rynek transportu towaru w Czechach w I kwartale 2020 r. ....	30
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r. ....	34
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r. ....	34
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r. ....	35
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w I półroczu 2020 r. w porównaniu do I półrocza 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł) .....	39
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	51
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	52
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. ....	57
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	61

**SPIS RYSUNKÓW**

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2020 r. ....	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.06.2020 r. ....	6
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.06.2020 r. ....	10
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo.....	16
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo .....	17
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	22
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton).....	27
Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm).....	27
Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020 .....	28
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020.....	28
Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2020 r. ....	29
Rysunek 12 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w I kwartale 2020 r. ....	30
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton).....	31
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm).....	31
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020* .....	32
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020* .....	32
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I połowie 2020 r. (btkm) .....	33
Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w I półroczu i II kwartale 2020 oraz 2019 r. ....	38
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł) .....	53
Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	54
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	54
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	55
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	55
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	56
Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	60

## 1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Na sytuację rynku kolejowych przewozów towarów w pierwszym półroczu 2020 roku niezmiennie wysoki wpływ miała epidemia COVID-19. Dane napływające z kluczowych segmentów gospodarki wskazują m.in. na brak zauważalnego wzrostu zużycia energii i związany z tym utrzymujący się słaby popyt na surowce energetyczne oraz na ograniczenie produkcji sektora hutniczego. W związku z tym, Grupa PKP CARGO odnotowała pogorszenie wskaźników finansowych. W pierwszym półroczu 2020 roku Grupa wygenerowała 1,96 mld zł przychodów, EBITDA wyniosła 206,7 mln zł, pierwsze półrocze zamknęło się wynikiem EBIT w wysokości -182 mln zł, a strata netto sięgnęła 191,9 mln zł.



**PRZYCHODY Z TYTUŁU  
UMÓW Z KLIENTAMI**



**1 964,6**  
mln zł

**EBITDA**



**206,7**  
mln zł

**WYNIK NETTO**



**-191,9**  
mln zł

## 2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO<sup>1</sup>

Grupa PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK<sup>2</sup>) i znajduje się w czołówce przewoźników na rynku czeskim (wg SZDC<sup>3</sup>).

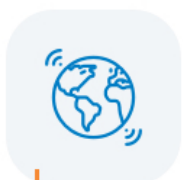
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech, Holandii i Polsce.



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



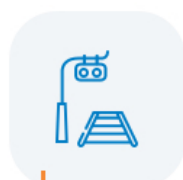
**USŁUGI  
INTERMODALNE**



**USŁUGI  
SPEDYCYJNE**  
(KRAJOWE I  
MIĘDZYNARODOWE)



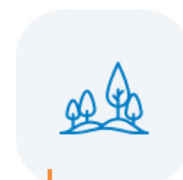
**USŁUGI  
TERMINALOWE**



**USŁUGI  
BOCZNIOWE  
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I  
SERWIS  
TABORU  
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI  
REKULTYWACYJNE**

<sup>1</sup> Za każdym razem, gdy w Raporcie będzie mowa o:

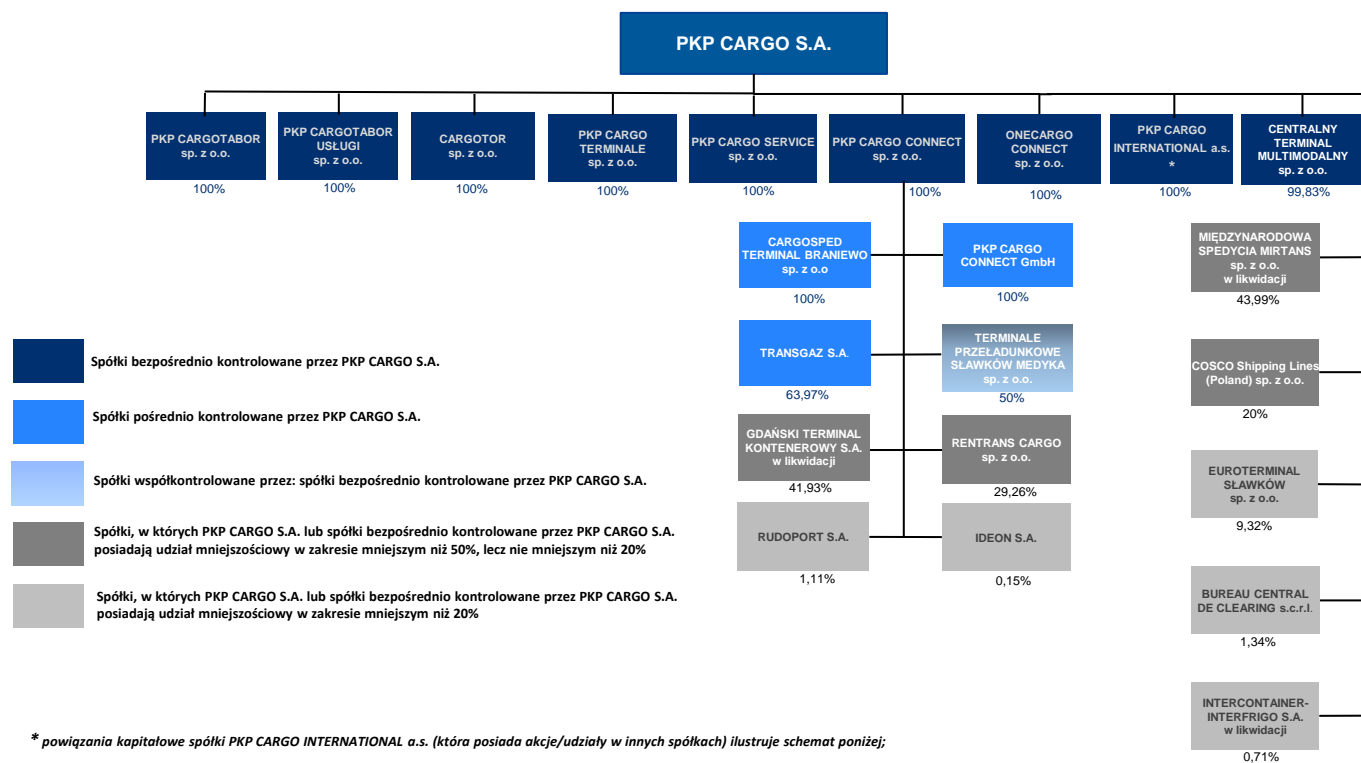
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

<sup>2</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>3</sup> Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

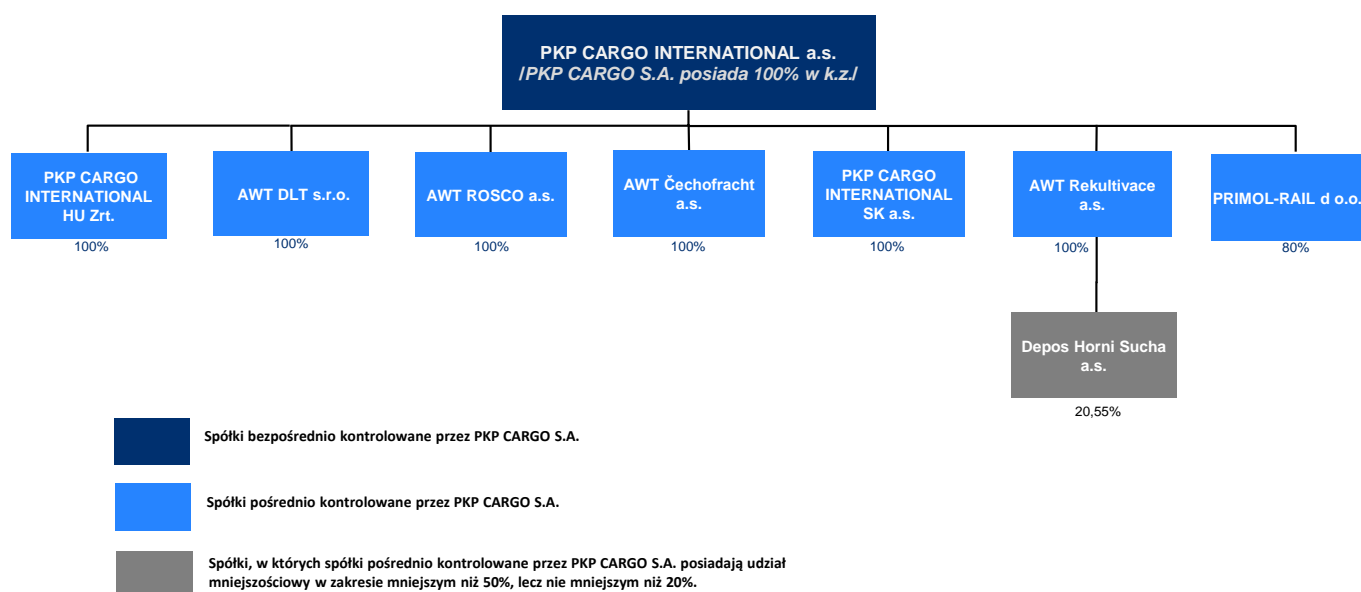
Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 30 czerwca 2020 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.06.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2020 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 r. doszło do transgranicznego połączenia spółki AWT Reaktivace a.s. z siedzibą w Havířov (Czechy) (jako spółki przejmującej) ze swoją jednoosobową spółką zależną – AWT Reaktivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie (jako spółką przejmowaną). W wyniku powyższego, AWT Reaktivace PL sp. z o.o. została rozwiązana bez likwidacji (zakończyła swój byt prawny), w związku z czym z dniem 1 stycznia 2020 r. przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO.
- W dniu 13 stycznia 2020 r. zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o., w wyniku którego kapitał zakładowy spółki wzrósł do kwoty 1 500 000 zł, a jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej tej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników. Obecnie struktura kapitałowa przedstawia się następująco: PKP CARGO S.A. posiada 99,83% (spółka zatem ponownie stała się spółką zależną od PKP CARGO), a PKP S.A. posiada 0,17%.
- Ze skutkiem na dzień 10 lutego 2020 r. spółka AWT Rail HU Zrt. (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) zmieniła firmę i aktualnie funkcjonuje pod firmą PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. z siedzibą w Budapeszcie.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s. Wysokość kapitału zakładowego tej spółki oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.





## 2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2020 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
<b>PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.</b>	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
<b>PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.</b>	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
<b>PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.</b>	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
<b>PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.</b> (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.
<b>CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.</b>	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
<b>CARGOTOR Sp. z o.o.</b>	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
<b>PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.</b>	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.
<b>PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.</b> (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.
<b>AWT Rosco a.s.</b>	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
<b>AWT Čechofracht a.s.</b>	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
<b>AWT Rekulivace a.s.</b>	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
<b>PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.</b> (d. AWT Rail HU Zrt)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w [Nocie 5.3](#) Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2020 roku.

### 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 1888/VII/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 05 lipca 2019 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 491/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i Uchwałą Nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

##### Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. 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 Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

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 Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

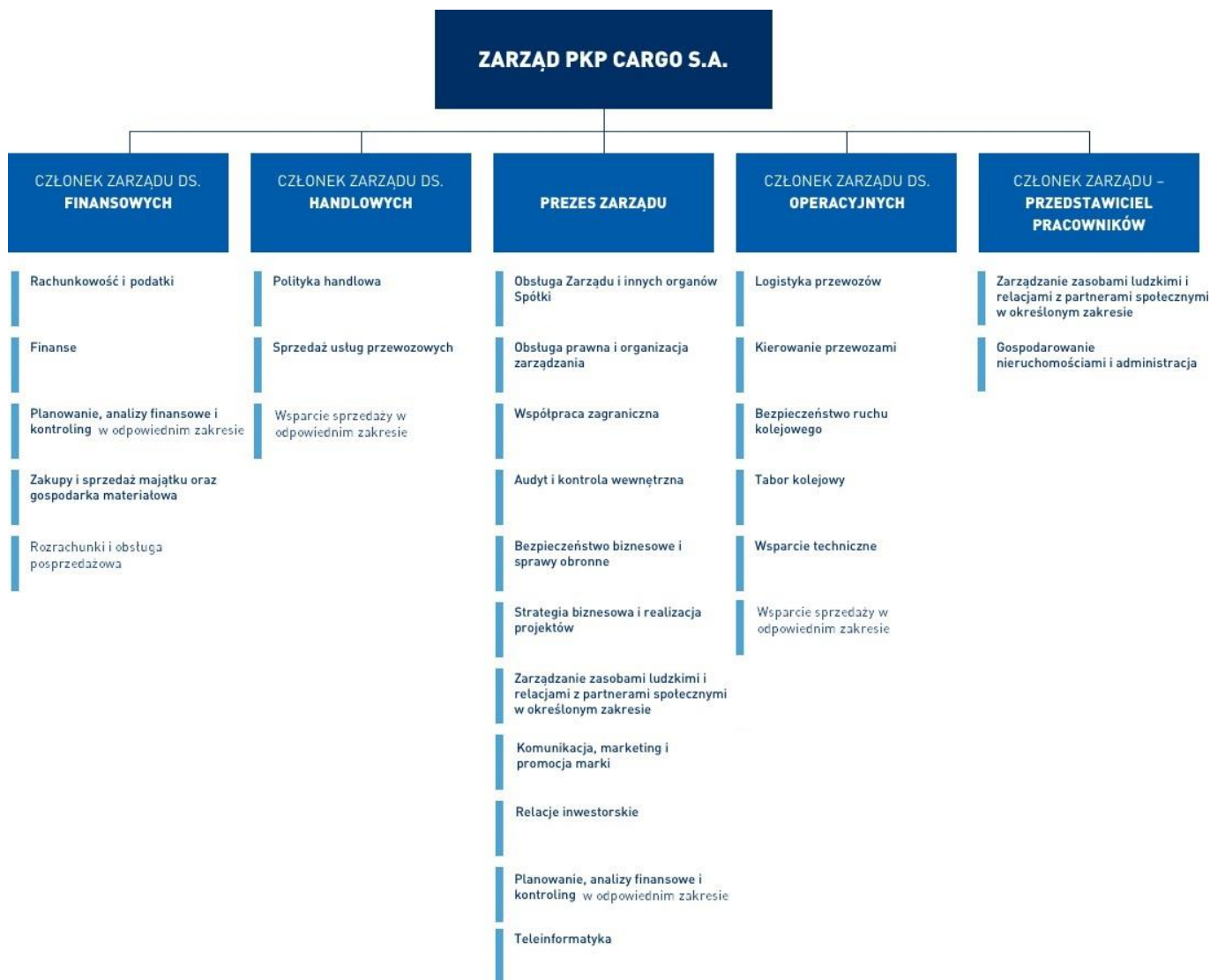
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
<b>Czesław Warszewicz</b>	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
<b>Leszek Borowiec</b>	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
<b>Witold Bawor</b>	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
<b>Grzegorz Fingas</b>	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	23.03.2020 r.
<b>Zenon Kozendra</b>	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy schemat prezentuje podział obowiązków i odpowiedzialności Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.06.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

W związku z rezygnacją z dniem 23 marca 2020 r. Członka Zarządu ds. Handlowych, Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie czasowego powierzenia Prezesowi Zarządu nadzoru nad sprawami oraz nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. do czasu powołania nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.

## RADA NADZORCZA

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

### 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 w I półroczu 2020 r.

należało 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” wraz z głosami „wstrzymującymi się” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia, z wyłączeniem uchwał w sprawach wyboru Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszenia tych osób w czynnościach. Rada Nadzorcza odbywa swoje posiedzenia, co najmniej raz na dwa miesiące.

Uchwały Rady Nadzorczej mogą zostać podjęte także w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub członka Rady Nadzorczej.

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

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
<b>Krzysztof Mamiński</b>	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	nadal
<b>Mirosław Antonowicz</b>	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	nadal
<b>Krzysztof Czarnota</b>	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
<b>Zofia Dzik</b>	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.*	nadal
<b>Małgorzata Kryszkiewicz</b>	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	24.07.2020 r.
<b>Paweł Sosnowski</b>	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal
<b>Jerzy Sośnierz</b>	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
<b>Tadeusz Stachaczyński</b>	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
<b>Izabela Wojtyczka</b>	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal

\* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - rozpoczęcie VII kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

### KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego

Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony 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 posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. W związku z odwołaniem Pani Małgorzaty Kryszkiewicz z funkcji członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ze skutkiem od dnia 24 lipca 2020 r., Spółka zgłosiła Przewodniczącemu Rady Nadzorczej konieczność uzupełnienia składu Komitetu Audytu 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 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu**

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
<b>Zofia Dzik</b>	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Małgorzata Kryszkiewicz</b>	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 24.07.2020 r.

\* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

## KOMITET DS. NOMINACJI

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

**Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu**

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		Od	do
<b>Zofia Dzik</b>	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r.	nadal
<b>Mirosław Antonowicz</b>	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	27.11.2017 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

## KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
<b>Mirosław Antonowicz</b>	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r.	
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

## 3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba 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
<b>Razem</b>			<b>44 786 917</b>

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. <sup>(1)</sup>	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE <sup>(2)</sup>	6 832 083	15,25%	6 832 083	15,25%
Aviva OFE <sup>(3)</sup>	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 832 269	46,51%	20 832 269	46,51%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 03.06.2020 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

### 3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 21 maja 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
<b>wg stanu na dzień przekazania raportu</b>	
Czesław Warsewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
<b>wg stanu na dzień 21.05.2020 r.</b>	
Czesław Warsewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 21 maja 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
<b>wg stanu na dzień przekazania raportu</b>	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
Izabela Wojtyczka	0
<b>wg stanu na dzień 21.05.2020 r.</b>	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0

Źródło: Opracowanie własne

## 4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 4.1 Otoczenie makroekonomiczne



#### Polska gospodarka

W I połowie 2020 r. głównymi determinantami gwałtownego załamania koniunktury gospodarczej w Polsce były rozprzestrzeniająca się w kraju oraz otoczeniu makroekonomicznym pandemia COVID-19, a także wprowadzone w celu jej przeciwdziałania obostrzenia natury ekonomicznej i społecznej. Wpływ pandemii na procesy gospodarcze w Polsce można było zaobserwować już w danych o dynamice PKB za I kwartał 2020 r.

W tym okresie obserwowany od połowy 2018 r. trend stopniowego obniżania tempa wzrostu gospodarczego wyraźnie przyspieszył, a dynamika PKB wyniosła 2,0% r/r wobec 3,2% r/r w IV kwartale 2019 r., tj. była najniższa od III kwartału 2013 r.<sup>2</sup> Pomimo wprowadzonego od połowy marca zamrożenia dużej części aktywności ekonomicznej (w tym zwłaszcza w sektorze usług), głównym czynnikiem wzrostu PKB w I kwartale 2020 r. pozostała konsumpcja, zarówno ze strony sektora prywatnego (wzrost o 1,2% r/r), jak i publicznego (wzrost o 4,3% r/r)<sup>3</sup>. Pozytywną kontrybucję do krajowego wzrostu gospodarczego wniosły również eksport netto (w wyniku wzrostu eksportu o 0,6% r/r i jednoczesnego zmniejszenia importu o 0,2% r/r) oraz – w marginalnym stopniu – inwestycje (wzrost o zaledwie 0,9% r/r), natomiast wkład salda zapasów pozostał neutralny.<sup>4</sup>

Jednocześnie ekonomiści oraz analitycy instytucji krajowych i zagranicznych pozostają zgodni, że był to ostatni kwartał z dodatnią dynamiką wzrostu r/r, a do końca 2020 r. polska gospodarka będzie pozostawała w recesji gospodarczej – pierwszej od początku lat 90. XX wieku.<sup>5</sup> W samym II kwartale 2020 r. ekonomiści Narodowego Banku Polskiego spodziewają się spadku krajowego PKB o ponad 10% r/r, do czego przyczyni się m.in. wyraźnie dłuższy niż w I kwartale 2020 r. okres zamrożenia aktywności (w kwietniu i maju) przekładający się na bardzo silny spadek popytu krajowego (w tym zwłaszcza konsumpcji gospodarstw domowych oraz inwestycji), a także wymiany handlowej z zagranicą.<sup>6</sup>

Pomimo nieco lepszych od oczekiwań analityków wyników w czerwcu 2020 r., również miesięczne dane o aktywności ekonomicznej za II kwartał 2020 r. (produkcja przemysłowa, produkcja budowlana, realna sprzedaż detaliczna) są spójne z bardzo silną recesją gospodarczą w Polsce.<sup>7</sup>

Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i w ujęciu globalnym (odnośnie zarówno przyrostu liczby zakażonych, jak i powiązanych z tym zaburzeń aktywności ekonomicznej) pozostanie kluczową determinantą tempa powrotu polskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu w perspektywie nadchodzących kwartałów. Na koniec czerwca 2020 r. globalna sytuacja epidemiologiczna pozostawała niepewna, a spadkowi liczby zakażonych w części gospodarek rozwiniętych towarzyszył ich gwałtowny przyrost dla krajów zaliczanych do tzw. emerging markets. Zgodnie z prognozami Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW), w 2020 r. światowy PKB odnotuje największy spadek od lat 30. XX wieku i skurczy się aż o 4,9% r/r wobec wzrostu o 2,9% r/r w 2019 r.<sup>8</sup> Dla porównania, w okresie kryzysu finansowego z lat 2008-2009 globalny PKB zmniejszył się o 0,1% r/r, a recesja dotknęła głównie gospodarki rozwinięte.<sup>9</sup>



<sup>2</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>3</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>4</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>5</sup> Gazeta Giełdy Parkiet

<sup>6</sup> Narodowy Bank Polski

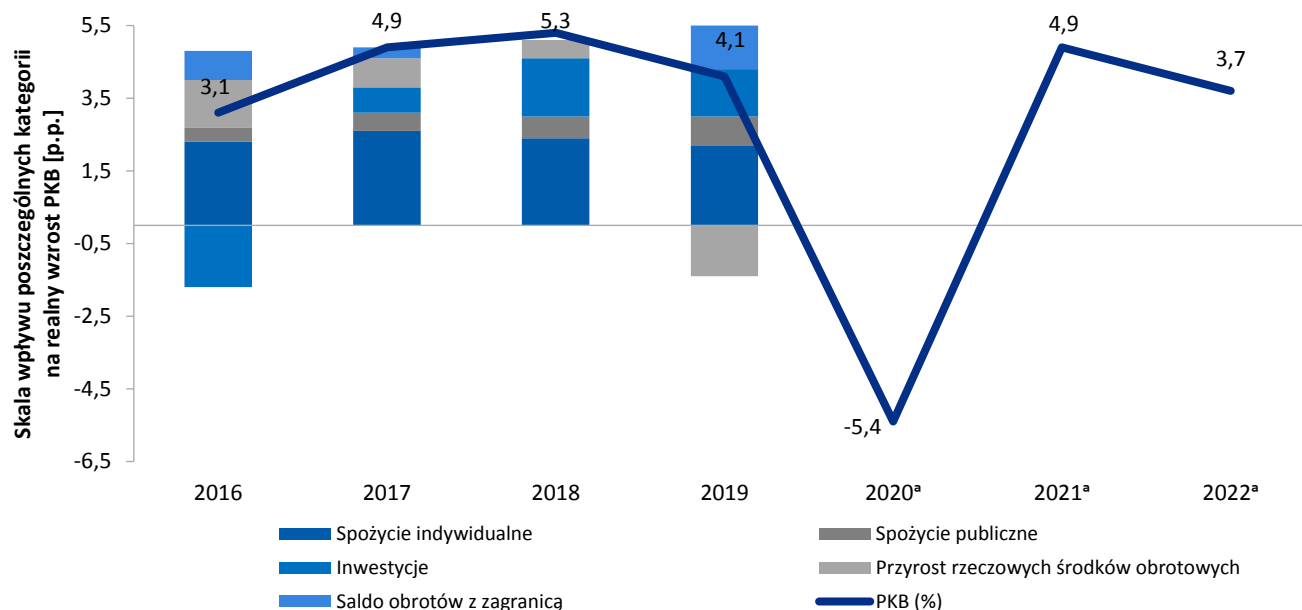
<sup>7</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>8</sup> Międzynarodowy Fundusz Walutowy

<sup>9</sup> Międzynarodowy Fundusz Walutowy



Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego – lipiec 2020 r.; dane bez dekompozycji

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

Dynamiczny rozwój pandemii COVID-19 i jej wpływ na procesy ekonomiczne (m.in. silne zaburzenia w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, gwałtowny spadek popytu na część usług oraz przymusowe dystansowanie społeczne) poskutkowało znaczną negatywną rewizją prognoz wzrostu gospodarczego dla Polski, zarówno ze strony ośrodków krajowych (Narodowy Bank Polski, Ministerstwo Finansów), jak i zagranicznych (Komisja Europejska, Międzynarodowy Fundusz Walutowy).

Zgodnie z najnowszymi projekcjami makroekonomicznymi opublikowanymi w połowie lipca 2020 r., ekonomiści NBP oczekują w 2020 r. spadku polskiego PKB o -5,4% r/r.<sup>10</sup> Do silnej recesji gospodarczej przyczyni się przede wszystkim załamanie popytu krajowego, w tym zwłaszcza konsumpcji gospodarstw domowych (m.in. z uwagi na wyraźne pogorszenie kondycji rynku pracy, zmianę wzorców zachowań konsumentów w obawie przed zarażeniem, czy też wzrost stopy oszczędności z uwagi na utrzymującą się wysoką niepewność dotyczącą przyszłych dochodów) oraz inwestycji (m.in. na skutek osłabienia popytu w kraju i zagranicą, pogorszenia sytuacji finansowej dużej części przedsiębiorstw, a także wysokiej niepewności w otoczeniu makroekonomicznym zmniejszającej skłonność do podejmowania długoterminowych zobowiązań)<sup>11</sup>. Jednocześnie amortyzująco na spadek PKB powinny - zdaniem ekonomistów NBP - oddziaływać spożycie, inwestycje publiczne, a także lekko dodatnią kontrybucję do PKB powinien wnieść eksport netto (pomimo bardzo silnego skurczenia bezwzględniego wolumenu zarówno eksportu, jak i importu)<sup>12</sup>.

W scenariuszu bazowym (zakładającym m.in. wystąpienie wyraźnej drugiej fali epidemii - ograniczającej się do pojawiających się lokalnych ognisk zakażeń, stopniowe znoszenie oraz koniec stymulacji fiskalnej w ramach tarcz pomocowych w III kwartale 2020 r.), w latach 2021-2022 analitycy NBP spodziewają się odbicia dynamiki PKB w Polsce, o odpowiednio +4,9% r/r i +3,7% r/r<sup>13</sup>. Jednocześnie skala ożywienia pozostanie umiarkowana, m.in. z uwagi na trwale niższą ścieżkę inwestycji oraz eksportu (m.in. zaburzenia w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, wyhamowanie tempa globalizacji i wzrost tendencji autarkicznych), długofalowe pogorszenie kondycji krajowego rynku pracy czy zmiany preferencji konsumentów. Zdaniem ekonomistów NBP, w wartościach bezwzględnych poziom polskiego PKB z IV kwartału 2019 r. zostanie osiągnięty dopiero pod koniec 2021 r.<sup>14</sup>.

W 2020 r. ekonomiści NBP prognozują również wzrost średniorocznej inflacji cen konsumenta (CPI) do poziomu 3,3% r/r z 2,3% r/r w 2019 r.<sup>15</sup> Ich zdaniem wynika to przede wszystkim z bardzo silnego wzrostu inflacji w I kwartale 2020 r., z uwagi na

<sup>10</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>11</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>12</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>13</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>14</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>15</sup> Narodowy Bank Polski

wyraźne przyspieszenie dynamiki cen żywności, energii oraz inflacji bazowej. Jednocześnie w kolejnych kwartałach analitycy NBP oczekują stopniowego spadku dynamiki wzrostu cen w Polsce, m.in. na skutek oczekiwanego silnego dezinflacyjnego efektu recesji w krajowej gospodarce (zanik presji popytowej i płacowej), niskich cen surowców energetycznych oraz braku presji inflacyjnej w otoczeniu makroekonomicznym<sup>16</sup>. W rezultacie ekonomiści NBP prognozują, że w 2021 r. średnioroczna dynamika inflacji cen konsumenta w Polsce wyniesie 1,5%, a w 2022 r. w wyniku dalszego ożywienia gospodarki i odwrócenia wpływu powyższych czynników wzrośnie do średnio 2,1% r/r, wciąż pozostając jednak poniżej celu inflacyjnego NBP (2,5%)<sup>17</sup>.

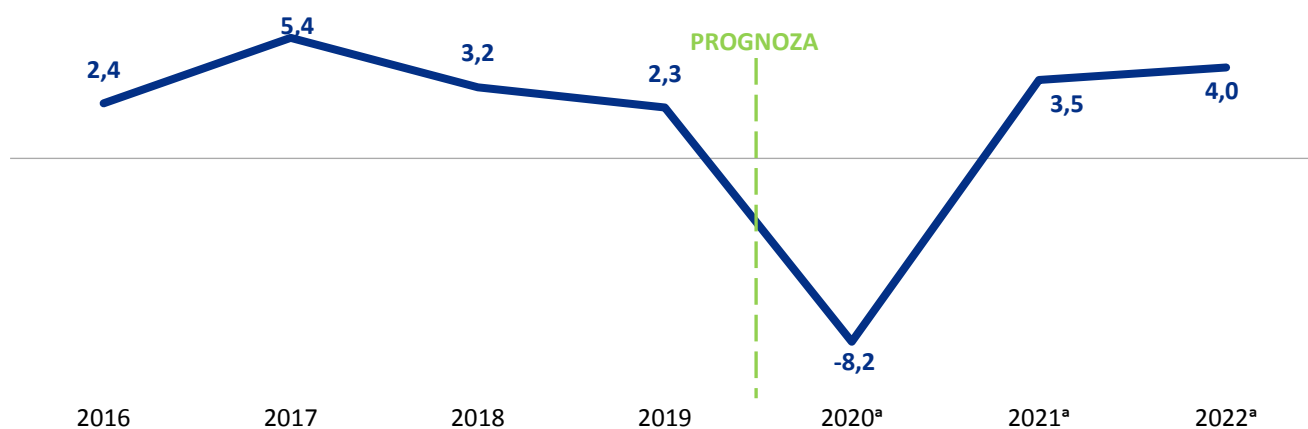


### Czeska gospodarka

Zgodnie ze wstępnym szacunkiem Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), w II kwartale 2020 r. czeski PKB skurczył się o 10,7% r/r wobec spadku o 2,0% r/r w I kwartale 2020 r.<sup>18</sup> W rezultacie był to najniższy kwartalny odczyt PKB w historii statystyk prowadzonych przez CZSO (od 1997 r.), a dynamika spadku r/r była blisko dwukrotnie większa niż podczas kryzysu finansowego w latach 2008-2009.<sup>19</sup> W ujęciu kwartał do kwartału czeska gospodarka zmniejszyła się w tym okresie o 8,4%.<sup>20</sup>

Główną przyczyną tak gwałtownej recesji gospodarczej w II kwartale 2020 r. były pandemia COVID-19 i wprowadzone w celu jej przeciwdziałania obostrzenia aktywności ekonomicznej oraz społecznej w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym. Choć dokładne dane o strukturze PKB w Czechach w tym okresie będą dostępne dopiero na przełomie sierpnia i września 2020 r., to zgodnie z komunikatem CZSO do gwałtownego spadku PKB przyczyniły się wszystkie kluczowe komponenty: konsumpcja gospodarstw domowych, inwestycje, a także kontrybucja netto handlu zagranicznego.<sup>21</sup> W ujęciu wartości dodanej, najmocniejsze załamanie aktywności odnotowano dla sektora przemysłowego (do czego przyczynił się m.in. segment produkcji *automotive* - jeden z najsilniej dotkniętych przez pandemię), a także dla handlu oraz transportu.<sup>22</sup>

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo



a prognoza makroekonomiczne Czeskiego Banku Narodowego – Sierpień 2020 r.

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

Dynamiczny rozwój pandemii COVID-19 na świecie i jej negatywny wpływ na globalne procesy gospodarcze przyczyniły się do rewizji opublikowanych na początku sierpnia 2020 r. projekcji makroekonomicznych Czeskiego Banku Centralnego (CNB) względem poprzednich prognoz z maja 2020 r.<sup>23</sup> Jednocześnie analitycy CNB ponownie zasygnalizowali dużą niepewność związaną z prognozowaniem przyszłej ścieżki PKB, której ostateczny kształt będzie rezultatem wzajemnych interakcji co

<sup>16</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>17</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>18</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

<sup>19</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

<sup>20</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

<sup>21</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

<sup>22</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

<sup>23</sup> Czeski Bank Narodowy

najmniej kilku czynników (m.in. zmiany liczby zakażeń w kraju i otoczeniu makroekonomicznym, potencjalnych zmian wzorców konsumpcyjnych i inwestycyjnych, czy też tempa odbudowy globalnego popytu). W scenariuszu bazowym ekonomiści CNB zakładają głęboką recesję gospodarczą w 2020 r., a w latach 2021-2022 stopniowe ożywienie aktywności ekonomicznej, którego skala pozostanie jednak ograniczona.<sup>24</sup> Zdaniem analityków CNB, w wartościach bezwzględnych czeski PKB osiągnie poziom z 2019 r. dopiero pod koniec 2022 r.<sup>25</sup> Oprócz czynników krajowych, kluczowa dla odbudowy czeskiego PKB będzie koniunktura w Niemczech, z uwagi na bardzo silne wzajemne powiązanie tych gospodarek. Niemcy są głównym partnerem handlowym i odbiorcą eksportu z Czech, a dodatkowo wiele czeskich przedsiębiorstw (zwłaszcza z sektora przemysłowego) jest kapitałowo i operacyjnie powiązanych z niemieckimi podmiotami.<sup>26</sup>

Ekonomiści CNB prognozują, że w 2020 r. czeski PKB skurczy się o -8,2% r/r, tj. znacznie silniej niż w okresie globalnego kryzysu finansowego w 2009 r. (-4,5% r/r) i równocześnie najmocniej w całej historii prowadzonych przez Czeski Urząd Statystyczny obserwacji (od 1995 r.).<sup>27</sup> Jednocześnie w latach 2021-2022 analitycy CNB oczekują odbicia dynamiki PKB i przyspieszenia tempa wzrostu gospodarczego do odpowiednio 3,5% r/r i 4,0% r/r.<sup>28</sup> Według analityków CNB, wpływ na bardzo silny spadek PKB w 2020 r. będzie miało przede wszystkim załamanie inwestycji, a także wymiany handlowej z zagranicą – jako bezpośredni rezultat znacznego ograniczenia skali zagranicznego popytu. W tym okresie również konsumpcja gospodarstw domowych wniesie - zdaniem ekonomistów CNB - negatywny wkład do wzrostu PKB (m.in. z uwagi na spadek realnych wynagrodzeń, wzrost bezrobocia oraz ogółem silne pogorszenie nastrojów konsumenckich). W 2020 r. amortyzująco na spadek czeskiego PKB oddziaływało będzie natomiast spożycie publiczne, które jako jedyny z komponentów PKB odnotuje w tym okresie dodatnią dynamikę w ujęciu rok do roku.<sup>29</sup> Jednocześnie w latach 2021-2022 analitycy CNB spodziewają się dodatniej dynamiki wzrostu dla wszystkich wyszczególnionych powyżej składowych PKB. Głównym czynnikiem ożywienia gospodarczego będzie - w ich ocenie - popyt krajowy.<sup>30</sup>

W 2020 r. analitycy CNB oczekują przyspieszenia dynamiki wzrostu inflacji cen konsumenta (CPI) do średniego poziomu 3,4% wobec 2,8% w 2019 r., m.in. na skutek silnego wzrostu inflacji bazowej, cen żywności oraz dóbr administrowanych.<sup>31</sup> Jednocześnie poczynając od początku 2021 r. wskaźnik inflacji CPI powinien ich zdaniem stopniowo obniżyć się, a następnie ustabilizować lekko powyżej celu inflacyjnego CNB (2,0%). Według ekonomistów CNB, głównymi czynnikami oddziaływującymi w kierunku spadku cen będą zanik presji popytowej w gospodarce, spodziewane umocnienie krajowej waluty (korony czeskiej), czy też pogorszenie kondycji rynku pracy (przekładające się m.in. na spadek presji płacowej). W rezultacie, analitycy CNB spodziewają się średniorocznej dynamiki inflacji CPI na poziomie 2,4% w 2021 r. i 2,2% w 2022 r.<sup>32</sup>



<sup>24</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>25</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>26</sup> Radio Prague International  
<sup>27</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>28</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>29</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>30</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>31</sup> Czeski Bank Narodowy  
<sup>32</sup> Czeski Bank Narodowy

## Przemysł w Polsce



W I półroczu 2020 r. dynamika produkcji przemysłowej ogółem obniżyła się o 6,3% r/r wobec wzrostu o 5,1% r/r w analogicznym okresie 2019 r.<sup>33</sup> Na silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią ograniczenia aktywności ekonomicznej w Polsce i za granicą. Wpływ pandemii na sektor przemysłowy był szczególnie widoczny w danych za II kwartał 2020 r., kiedy to nastąpił głęboki spadek produkcji przemysłowej (o 13,6% r/r), po niewielkim wzroście w I kwartale (o 0,9% r/r). Czerwiec 2020 r. był jednak pierwszym od początku pandemii koronawirusa miesiącem, w którym produkcja przemysłowa w kraju wzrosła r/r (po spadku o 16,9% w maju 2020 r., w czerwcu wbrew przewidywaniom ekspertów nastąpił jej 0,5% wzrost r/r, a w ujęciu miesiąc do miesiąca wzrost ten wyniósł aż 13,9%).<sup>34</sup> Z uwagi na znaczne pogorszenie globalnej koniunktury gospodarczej analitycy spodziewali się dalszego pogłębienia spadków produkcji przemysłowej, a tymczasem wyniki przemysłu z czerwca zaskoczyły pozytywnie kształtując się znacznie powyżej oczekiwań konsensusu rynkowego. Wyraźnie widać proces odrabiania strat po tzw. *lockdownie* - w czerwcu 2020 r. produkcja była jedynie o około 10% niższa w stosunku do wyników z lutego 2020 r. (w kwietniu różnica ta wynosiła jeszcze 26%). Było to jednak spowodowane w dużej mierze pozytywnym wpływem czynnika sezonowego (dodatkowe dwa dni robocze względem analogicznego okresu 2019 r.), jak również efektem niskiej bazy statystycznej w czerwcu 2019 r.

W I półroczu 2020 r. produkcja sprzedana przemysłu była rok do roku mniejsza w większości sekcji, w tym m.in. w górnictwie i wydobywaniu o 9,3% oraz przetwórstwie przemysłowym o 7,0% (które odpowiada za około 90% całości produkcji). W tym okresie wzrost r/r odnotowano jedynie w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami; rekultywacji o 4,6% r/r. We wszystkich głównych grupowaniach przemysłowych produkcja obniżyła się, w tym najbardziej w produkcji dóbr inwestycyjnych (o 18,1% r/r).<sup>35</sup>

Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, spadek produkcji przemysłowej r/r w I półroczu 2020 r. wykazano m.in. w produkcji: pojazdów i części samochodowych (-30,1% r/r), wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-21,4% r/r), metali (-10,4% r/r), mebli (-10,2% r/r), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-9,9% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-3,0% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-5,6% r/r), wyrobów z metali (-1,9% r/r) czy chemikaliów i produktów chemicznych (-1,3% r/r).<sup>36</sup>

Jednocześnie należy zauważyć symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle - produkcja w czerwcu 2020 r. wzrosła r/r w 21 z 34 branż przemysłowych tworzących niemal 70% wartości krajowego przemysłu (w maju br. jedynie w 4 branżach). Koniunktura zauważalnie polepszyła się, w tym najmocniej w sektorach silnie zorientowanych na eksport począwszy od przemysłu motoryzacyjnego (gdzie wznowienie działalności w branży samochodowej i powrót kolejnych fabryk do pracy pozwoliły zmniejszyć skalę spadków, a zmniejszenie produkcji w motoryzacji r/r ograniczyło się finalnie w czerwcu do -15,2% wobec spadku w kwietniu o blisko 80%) do produkcji urządzeń elektrycznych i mebli (gdzie dynamika produkcji była w ujęciu rocznym dwucyfrowa - dla mebli wzrost w czerwcu o 19,3% r/r wobec spadku w kwietniu o ok. 50% r/r, dla urządzeń elektrycznych wzrost o 16,9% r/r). Branżą, która również przyczyniła się do wzrostu produkcji przemysłowej ogółem (pomijając majem i czerwcem) były artykuły spożywcze (gdzie produkcja zwiększyła się z -6,7% r/r w maju do +6,3% r/r w czerwcu).<sup>37</sup>

Stopień odbudowy poziomu produkcji oraz jego tempo będą zależeć od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej w kraju i za granicą. Bieżące dane o zapotrzebowaniu na energię elektryczną wskazują jednak na odbicie aktywności w branżach energochłonnych. Pozytywnym symptomem jest również dynamika produkcji w kategorii górnictwo i kopalnictwo, która zwiększyła się w czerwcu 2020 r. do -6,5% r/r (wobec -14,4% w maju), pomimo decyzji o czasowym zamknięciu na początku czerwca 2020 r. 12 kopalń.<sup>38</sup> W najbliższym czasie można się spodziewać lepszych wyników branży motoryzacyjnej oraz sektora górniczego.

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na bardzo silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce i odzwierciedlają wpływ pandemii koronawirusa na procesy gospodarcze. W I półroczu 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 43,0 pkt (w tym wyniósł 46,0 pkt w I kwartale i jedynie 39,9 pkt w II kwartale 2020 r.) w stosunku do średniego poziomu 47,9 pkt w 2019 r. (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury w sektorze przetwórstwa przemysłowego).<sup>39</sup>

<sup>33</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>34</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>35</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>36</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>37</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>38</sup> WNP

<sup>39</sup> Markit IHS

W I półroczu 2020 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS wyniósł średnio -15,9 pkt wobec +6,7 pkt w I półroczu 2019 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy).<sup>40</sup> Po I kwartale 2020 indeks koniunktury GUS dla przemysłu jeszcze utrzymywał się na plusie (+1,2 pkt), jednakże w II kwartale spadł już do poziomu -33,0 pkt (w tym w kwietniu indeks ten spadł do poziomu -44,2 pkt, tj. najniższego w całej historii badania).<sup>41</sup>

Zgodnie z zebranymi przez GUS informacjami, około 45,1% dużych przedsiębiorstw z sektora przetwórstwa przemysłowego wskazywało, że w czerwcu 2020 r. negatywne skutki pandemii będą miały poważny wpływ na ich działalność i to głównie duże firmy planowały wdrożenia działań silnie wpływających na ich działalność (44,9%).<sup>42</sup> Jednocześnie wszyscy ankietowani przez GUS przedsiębiorcy prognozowali w czerwcu spadek nowych zamówień na półprodukty, surowce, towary lub usługi itp. – zamówień zarówno składanych, jak i otrzymywanych. Największy spadek w tym zakresie przewidywały jednostki małe (odpowiednio o 16,8% oraz 18,5%). Wśród przedsiębiorców z sektora przetwórstwa przemysłowego przeważała opinia, że zatory płatnicze nie powinny być znaczącym problemem (57,0% odpowiedzi w małych jednostkach). Jeżeli bieżące działania i ograniczenia powzięte w celu zwalczania koronawirusa przez władze w Polsce (ale także wynikające z działań innych krajów, np. w zakresie ruchu granicznego) utrzymywałyby się przez dłuższy czas - wśród małych jednostek, w czerwcu br. najczęstszą była opinia, że firmy te są w stanie przetrwać 2-3 miesiące (34,6%), natomiast wśród jednostek średnich i dużych, że powyżej 6 miesięcy (odpowiednio 40,0% i 50,8%).<sup>43</sup>

W I półroczu 2020 r. pozostałymi istotnymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w kluczowych (z uwagi na potencjalne przewozy Grupy PKP CARGO) sektorach przemysłu były:



### Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w I półroczu 2020 r. o 4,3 mln ton do poziomu 26,5 mln ton (-14,0% r/r). Jeszcze po I kwartale 2020 r. różnica r/r wynosiła jedynie 0,3 mln ton (-1,8% r/r).<sup>44</sup> Natomiast już w kwietniu 2020 r. spadek produkcji surowca r/r wyniósł -1,1 mln ton (-20,5% r/r), a w maju 2020 r. miesięczny poziom krajowego wydobycia węgla kamiennego w Polsce zmniejszył się do poziomu najniższego w historii, tj. do 3,2 mln ton (spadek o 2,1 mln ton, tj. o -39,4% r/r). Z uwagi na pogarszającą się gwałtownie sytuację epidemiologiczną zwłaszcza na Śląsku i liczne zarażenia koronawirusem wśród górników podaż węgla kamiennego została silnie ograniczona. Po początkowym ograniczeniu, a następnie czasowym wstrzymaniu pracy większości zakładów wydobywczych Polskiej Grupy Górniczej i Jastrzębskiej Spółki Węglowej, w czerwcu 2020 r. wydobycie wyniosło 3,8 mln ton, tj. było mniejsze niż w czerwcu ubiegłego roku (o 0,9 mln ton, tj. o 18,3% r/r), lecz jednocześnie o 0,6 mln ton, tj. o 20,2% wyższe niż w maju br.<sup>45</sup>;
  - zmniejszenie sprzedaży węgla kamiennego w I półroczu 2020 r. o 4,7 mln ton r/r (-16,4% r/r) do poziomu 24,2 mln ton. Pomimo wyższego poziomu sprzedaży węgla kamiennego w stosunku do jego wydobycia w maju i czerwcu 2020 r. (odpowiednio o 0,3 mln ton i 0,2 mln ton), sprzedaż węgla kamiennego ogółem w I półroczu 2020 r. okazała się mniejsza od jego wydobycia w tym czasie o 2,3 mln ton, co z kolei przełożyło się na wzrost zapasów<sup>46</sup>;
    - utrzymujący się bardzo wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach. Pomimo znaczącego spadku produkcji węgla kamiennego w maju i w czerwcu 2020 r., na koniec czerwca 2020 r. na zwałach znajdowało się 7,3 mln ton surowca, co wobec 4,0 mln ton zapasów w czerwcu 2019 r. oznacza ich wzrost o 83% r/r.<sup>47</sup> Według materiałów prasowych Ministerstwa Aktywów Państwowych obecny stan zapasów obejmujący węgiel kamienny składowany zarówno na zwałach przy kopalniach, jak również przy elektrowniach elektrociepłowniach w Polsce sięga około 15 mln ton<sup>48</sup>;
    - bardzo silny spadek importu węgla kamiennego w okresie 5 miesięcy 2020 r. do poziomu 4,3 mln ton (-39,1% r/r). Od początku 2020 roku utrzymuje się stała tendencja zmniejszenia importu – największy spadek r/r odnotowano w kwietniu (-55,0% r/r) oraz w lutym (-46,7% r/r), w maju spadek już wyraźnie wyhamował i wyniósł jedynie (-16,0% r/r). Głównymi kierunkami importu surowca w tym okresie były: Rosja (spadek o -43,3% r/r do poziomu

<sup>40</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>41</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>42</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>43</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>44</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>45</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>46</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>47</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>48</sup> Ministerstwo Aktywów Państwowych

2,7 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 62,1% całkowitego sprowadzonego do Polski wolumenu), Australia (-26,7% r/r do 0,5 mln ton) oraz Kolumbia (+4,4% r/r do 0,4 mln ton)<sup>49</sup>;

- pogłębienie trendów spadkowych cen węgla kamiennego na międzynarodowym rynku – ceny w portach ARA systematycznie obniżają się w każdym kwartale od początku 2019 r. W I kwartale 2020 r. średnia cena węgla ARA wyniosła 56,2 USD/t wobec 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. (-30,3% r/r) i 58,6 USD/t w IV kwartale 2019 r. (-3,4% kw/kw). II kwartał 2020 r. okazał się i w tym przypadku mocno zróżnicowany, tzn. kwiecień i maj przyniósł dalsze znaczne spadki cen węgla na świecie (ceny węgla w portach ARA zmalały odpowiednio o 4,3% w porównaniu do marca 2020 r. i były niższe niż w analogicznym okresie roku ubiegłego aż o 21,6% r/r, w maju zanotowano spadek cen o 16,1% w porównaniu do kwietnia br. i była to wartość niższa niż przed rokiem o 31,8%). Łączna produkcja energii z węgla w Niemczech, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii oraz Francji w maju, w ujęciu r/r, obniżyła się o 57% i wyniosła średnio 2,4 GW (konsumpcja węgla dla celów energetyki w tych krajach wyniosła ok. 660,6 tys. ton wobec poziomu 1,5 mln ton rok wcześniej). Czerwiec natomiast przyniósł jednak odbicie i pewne oznaki ożywienia (wynikające z nadziei na wzrost popytu w kluczowych terminalach węglowych). Oczekiwane ożywienie popytu na rynkach największych odbiorców (głównie w efekcie łagodzenia restrykcji związanych z epidemią koronawirusa) sprzyjało wzrostowi cen ARA o 17,1% w porównaniu do maja 2020 r. Nadal były to jednak ceny niższe niż przed rokiem (o 7,9% r/r). Do spadku cen węgla w I półroczu 2020 r. przyczyniły się m.in. brak równowagi popytowo-podażowej w połączeniu ze wzrostem produkcji energii ze źródeł odnawialnych (głównie elektrowni wiatrowych), niskimi cenami gazu oraz słabymi prognozami w zakresie popytu na surowiec. Obecna nadpodaż na międzynarodowym rynku węgla, szacowana na około 40 mln ton, aby zapobiec dalszemu spadkowi cen, zmusza producentów do ograniczenia produkcji<sup>50</sup>;
- stabilizacja krajowych indeksów węglowych dla energetyki zawodowej (PSCMI 1) i ciepłownictwa (PSCMI 2) na najwyższych poziomach od początku 2013 r. (pomimo znacznego spadku cen węgla na rynku globalnym). W I półroczu 2020 r. średnia wartość indeksu PSCMI1 wyniosła 265,2 PLN/t (+2,65% r/r), w tym w I kwartale 264,2 PLN/t (+3,1% r/r), a w II kwartale 2020 r. 266,2 PLN/t (w porównaniu z II kwartałem poprzedniego roku wzrost on o 2,22%). Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w I półroczu 2020r. wynosił natomiast 316,97 PLN/t (+2,0% r/r), w tym w I kwartale 2020 r. wyniósł 314,0 PLN/t (+3,2% r/r), a w II kwartale 319,9 PLN/t (w porównaniu z II kwartałem poprzedniego roku wzrost o 0,9% r/r).<sup>51</sup> Znaczny rozdzwiał pomiędzy krajowymi a zagranicznymi cenami węgla wynika w dużej mierze ze sposobu kontraktowania węgla dla polskiej energetyki (w przypadku PGG, umowy opierające się na zmiennych formułach uwzględniających m.in. światowe ceny surowca zostały zamienione na bazujące na stałych i z góry ustalonych poziomach cen). Choć ten mechanizm wpływa na zwiększoną przewidywalność cen na krajowym rynku, to jednocześnie przekłada się on na rosnące koszty firm energetycznych i silny spadek międzynarodowej konkurencyjności polskiego węgla;
- zmniejszone zużycie energii elektrycznej w Polsce. W I półroczu 2020 r. konsumpcja energii elektrycznej spadła o -5,2% r/r do 80,6 TWh (szczególnie odczuwalne było to w II kwartale 2020 r., gdy dynamika spadku popytu na energię zauważalnie przyspieszyła do -9,8% r/r w kwietniu, -8,8% r/r w maju i -7,0% r/r w czerwcu). Było to związane z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 (w tym z niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych). Choć po gwałtownym spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce na przełomie marca i kwietnia 2020 r., popyt na prąd ponownie zwiększył się, lecz w wartościach bezwzględnych wolumen średniodobowego zużycia energii kształtuje się w dalszym ciągu wyraźnie poniżej wartości notowanych w analogicznym okresie 2019 r. Zgodnie z danymi PSE, w II kwartale 2020 r. konsumpcja energii w Polsce spadła o 8,5% r/r;<sup>52</sup>
- równocześnie z silnym spadkiem zużycia energii w Polsce, w jeszcze większym stopniu zmniejszyła się jej krajowa produkcja – w I półroczu 2020 r. zanotowano spadek produkcji energii elektrycznej o -7,9% r/r do poziomu 74,1 TWh. W największym stopniu produkcja energii zmniejszyła się r/r w elektrowniach opalanych węglem kamiennym (-13,5% r/r) oraz brunatnym (-12,9% r/r). W tym okresie silnie zwiększyła się natomiast r/r produkcja w elektrowniach gazowych (+16,9% r/r) oraz wiatrowych (+7,0% r/r). W samym II kwartale 2020 r. produkcja krajowa spadła jeszcze mocniej (-11,7% r/r), w tym zwłaszcza z węgla kamiennego (aż o -21,4% r/r);<sup>53</sup>
- niekorzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym. W I półroczu 2020 r. udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii obniżył się do 45,7% (-3,0 p.p. r/r);<sup>54</sup>

<sup>49</sup> Eurostat

<sup>50</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>51</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

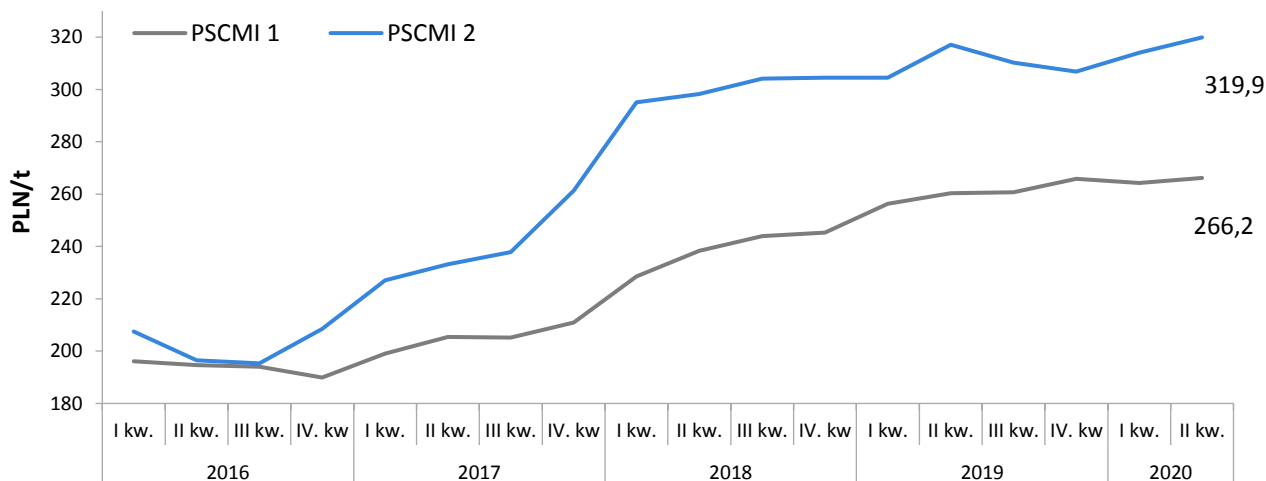
<sup>52</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>53</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>54</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- postępujący dynamiczny wzrost importu prądu, wypełniającego lukę pomiędzy niższą produkcją krajową energii a jej zużyciem. Ceny energii w państwach ościennych kształtują się obecnie na wyraźnie niższym niż w Polsce poziomie, co przekłada się na zwiększoną opłacalność importu. W I półroczu 2020 r. import netto energii był równy 6,5 TWh (+42,6% r/r) i stanowił 8,1% całkowitej konsumpcji energii w Polsce (+2,7 p.p. r/r);<sup>55</sup>
- prognozowane przez Departament Górnictwa w Ministerstwie Aktywów Państwowych zmniejszenie zapotrzebowania krajowej energetyki na węgiel kamienny w 2020 r. o 4,5 mln ton od zakładanego wcześniej przez spółki energetyczne, a w 2021 r. o 7 mln ton.<sup>56</sup>

**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

- w I półroczu 2020 r. produkcja budowlano-montażowa wzrosła o 2,3% r/r (wobec wzrostu w analogicznym okresie ubiegłego roku o 6/6% r/r). Było to wynikiem wzrostu notowanego w I kwartale, przy niewielkim spadku w II kwartale 2020 r. W ciągu 6 miesięcy 2020 r. w nieco większym stopniu wzrosła sprzedaż robót remontowych (o 2,9% r/r) niż inwestycyjnych (o 2,0% r/r).<sup>57</sup> Epidemia COVID-19 ogółem nie wyhamowała więc znacznie trwających prac budowlanych, nie wpłynęła na terminowość realizacji inwestycji drogowych i kolejowych oraz pozwoliła utrzymać na względnie stabilnym poziomie kondycję sektora budowlanego;
- w I półroczu 2020r. niższa niż w analogicznym okresie 2019 r. była jedynie produkcja w podmiotach zajmujących się głównie budową budynków (spadek o 1,8% r/r). Wzrost produkcji zanotowano natomiast w jednostkach specjalizujących się w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o 6,6% r/r) oraz robotach budowlanych specjalistycznych (o 1,8% r/r).<sup>58</sup> W dziale robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej największy wzrost produkcji wystąpił w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (o 8,3%), podczas gdy w jednostkach specjalizujących się w budowie pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej zanotowano wzrost o 4,2%, a przy budowie rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych o 3,1%. Wśród podmiotów zajmujących się głównie robotami budowlanymi specjalistycznymi znaczny wzrost produkcji notowano w jednostkach specjalizujących się w rozbiórce i przygotowaniu terenu pod budowę o 26,0%;<sup>59</sup>
- postępowi prac w budownictwie w I kwartale 2020 r. sprzyjały utrzymujące się korzystne warunki pogodowe (łagodna i ciepła zima, bez silnych opadów śniegu i długich okresów ujemnych temperatur). Pandemia COVID-19 nie miała wtedy silnego negatywnego wpływu na podmioty z sektora budowlanego, w tym firmy realizujące duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu

<sup>55</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>56</sup> Ministerstwo Aktywów Państwowych

<sup>57</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>58</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>59</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

Kolejowego” (oprócz czasowo zwiększonej absencji pracowników).<sup>60</sup> Dodatkowo, w I kwartale 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowy na dokończenie odcinków dróg, na które w 2019 r. zerwano kontrakty z uwagi na niesatysfakcjonujący postęp prac (m.in. fragmenty dróg ekspresowych S5 czy S7).<sup>61</sup> W II kwartale 2020 r. Rząd zwiększył pulę środków pieniężnych na drogi krajowe i przeznaczył na budowę dróg dodatkowe 21,8 mld zł - zwiększenie wydatków Programu Budowy Dróg Krajowych ma nastąpić po 2021 r. (6,5 mld zł w 2022 r. oraz 15,2 mld zł w latach 2023-2025), a spodziewanym efektem będzie pobudzenie gospodarki oraz dodatkowe miejsca pracy. Przewidziane jest dofinansowanie budowy: drogi ekspresowej S6 od Koszalina do obwodnicy Trójmiasta (dodatkowe 9 mld zł), drogi ekspresowej S10 Toruń–Bydgoszcz (2,8 mld zł) oraz na inne inwestycje drogowe (ok. 9,8 mld zł). Projekt pozwoli na realizację kolejnych odcinków dróg ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 o łącznej długości ponad 500 km;<sup>62</sup>

- do końca 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje ogłosić w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych jeszcze 22 przetargi na kolejne odcinki szybkich tras (o łącznej długości prawie 326 km) oraz 11 przetargów w ramach programu budowy obwodnic (o łącznej długości 86 km). W ciągu 7 miesięcy 2020 r. ogłoszonych zostało 13 postępowań na odcinki o łącznej długości 160 km;<sup>63</sup>
- wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w budownictwie (badanie GUS) spadł poniżej zera już w marcu 2020 r. (-1,9 pkt), podczas gdy miesiąc wcześniej wynosił +0,1 pkt. Natomiast odczyt tego wskaźnika z kwietnia 2020 r. przyniósł zdecydowany spadek do poziomu -47,1, czego przyczyną można upatrywać w zagrożeniach skutkami pandemii COVID-19 i związanego z nią spowolnienia gospodarczego. W kolejnych miesiącach wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w budownictwie ulegał stopniowej poprawie (w maju 2020 r. wyniósł -38,8 oraz w czerwcu 2020 r. -25,9 pkt) nadal pozostając jednak na alarmująco niskim poziomie. Poprawę koniunktury w czerwcu 2020 r. sygnalizowało 8,6% firm budowlanych, a jej pogorszenie 34,5%. Pomimo utrzymującej się niepewności związanej z dalszym rozwojem sytuacji epidemiologicznej w kraju i za granicą, nastroje firm budowlanych stopniowo poprawiają się, a ogólny klimat koniunktury w budownictwie oceniany jest przez branżę nieco mniej negatywnie niż w poprzednich miesiącach. Przedsiębiorcy rzadziej sygnalizują możliwość ograniczenia zatrudnienia oraz przewidują spadek cen robót budowlano-montażowych.<sup>64</sup> Do głównych problemów branży budowlanej można obecnie zaliczyć przede wszystkim kłopoty z dostawami części materiałów budowlanych, odpływ pracowników z wschodniej granicy oraz opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych;
- Polski Związek Pracodawców Budownictwa (PZBZ) szacuje, iż wydajność dużych firm budowlanych w I półroczu 2020 r. spadła ok. 5-20%. Jednocześnie większość przedsiębiorców branży budowlanej sygnalizuje posiadanie wystarczających rezerw gotówki, by działać w warunkach epidemii bez większych zakłóceń.<sup>65</sup> Zdaniem PZPB kondycja finansowa sektora jest względnie stabilna, a sam przemysł budowlany okazał się jednym z nielicznych w polskiej gospodarce wykazujących do tej pory relatywnie dużą odporność na utrudnienia wywołane pandemią koronawirusa i związane z nią ograniczenia gospodarcze wpływające na krajowy przemysł<sup>66</sup>;



### Przemysł hutniczy

- znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowane przez skutki globalnej pandemii. Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) są jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki.<sup>67</sup>
- zmniejszenie produkcji stali na świecie w I półroczu 2020 r. do poziomu 873,1 mln ton (-6,0% r/r). Jednocześnie w czerwcu 2020 r. spadek produkcji wyniósł aż -7,0% r/r.<sup>68</sup> W I półroczu 2020 r. w największym stopniu zmniejszyła się produkcja stali w Unii Europejskiej (o -18,7% r/r do poziomu 68,3 mln ton). W Azji wyprodukowano w tym czasie 642,0 mln ton tj. o -3% mniej niż w I połowie 2019 r.;<sup>69</sup>

<sup>60</sup> Gazeta Giełdy Parkiet

<sup>61</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

<sup>62</sup> Rzeczpospolita

<sup>63</sup> Rzeczpospolita

<sup>32</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>65</sup> Rzeczpospolita

<sup>66</sup> Rzeczpospolita

<sup>67</sup> World Steel, Główny Urząd Statystyczny

<sup>68</sup> World Steel Association

<sup>69</sup> World Steel Association



- spadek produkcji stali surowej w Polsce w I półroczu 2020 r. o -15,5% r/r do 4,1 mln ton oraz wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio -11,1% r/r do 4,4 mln ton, przy jednoczesnym wzroście produkcji prętów i płaskowników o -4,6% r/r do 1,75 mln ton;<sup>70</sup>
- zmniejszenie produkcji koksu w I półroczu 2020 r. o 16,7% r/r do poziomu 3,8 mln ton. W samym czerwcu produkcja koksu zmniejszyła się w stosunku do wyniku z analogicznego okresu ubiegłego roku aż o 26,9%. Po I kwartale spadek wyniósł jeszcze -6,4% r/r, a produkcja była na poziomie 2,1 mln ton;<sup>71</sup>
- w listopadzie 2019 r. ArcelorMittal Polska poinformował o czasowym wstrzymaniu działalności wielkiego pieca w hucie w Krakowie, a następnie w wyniku pandemii projekt wznowienia produkcji został odroczone, co przełożyło się na spadek produkcji stali oraz jednoczesne silne ograniczenie zapotrzebowania na surowce używane jako wkład do produkcji (m.in. koks czy rudy żelaza), a tym samym silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy ładunków. Z uwagi na spadek popytu na stal spowodowany pandemią COVID-19 w I półroczu 2020 r. w całej Grupie ArcelorMittal zanotowano obniżenie wysyłek stali o 23,7% oraz zmniejszenie dostaw o 23% r/r.;<sup>72</sup>
- Zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) wynikało z ogólnego bardzo silnego spadku zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, przekładającego się na spadek ogólnego wolumenu produkcji czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych.

## Przemysł w Czechach



W I półroczu 2020 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach spadł o 13,9% r/r wobec wzrostu o 0,4% r/r w analogicznym okresie 2019 r.<sup>73</sup> Czeski sektor przemysłowy pozostaje w recesji od października 2019 r., a w II kwartale 2020 r. tempo spadku produkcji r/r gwałtownie przyspieszyło, na co wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia aktywności gospodarczej. W tym okresie wolumen produkcji przemysłowej skurczył się aż o 23,6% r/r, i choć w czerwcu 2020 r. produkcja silnie wzrosła m/m po gwałtownym załamaniu w kwietniu i maju 2020 r., to w wartościach bezwzględnych ukształtowała się na wyraźnie niższym poziomie niż na początku 2020 r. (w okresie sprzed pandemii COVID-19).<sup>74</sup>

Oprócz czynników podażowych (przestoje w działalności zakładów przemysłowych, zaburzenia w ramach łańcuchów dostaw), przyczyną silnego skurczenia wolumenu produkcji przemysłowej r/r w I półroczu 2020 r. był także dynamiczny spadek nowych zamówień, zarówno ze strony podmiotów krajowych, jak i zagranicznych. W tym okresie nowe zamówienia zmniejszyły się o 16,4% r/r, w tym krajowe spadły o 14,9% r/r, a eksportowe o 17,0% r/r.<sup>75</sup> W samym II kwartale 2020 r. dynamika spadku nowych zamówień wyraźnie przyspieszyła i wyniosła -27,5% r/r (w tym krajowych -25,7% r/r, a zagranicznych -28,3% r/r).<sup>76</sup>

Do silnego spadku czeskiej produkcji przemysłowej w I półroczu 2020 r. przyczyniły się jej wszystkie główne sektory: przetwórstwo przemysłowe (-14,5% r/r), segment związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (-9,2% r/r) oraz - w największym stopniu - górnictwo i wydobywanie surowców (-16,3% r/r).<sup>77</sup>

Spśród kluczowych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów spółek z Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu, w zdecydowanej większości odnotowano w I półroczu 2020 r. silny spadek produkcji r/r. W tym okresie skurczyła się r/r m.in. produkcja pojazdów silnikowych (-26,9% r/r), wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-23,2% r/r), produkcja metali (-14,4% r/r), produkcja wyrobów z metali (-13,3% r/r), produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (-11,1% r/r) oraz produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-6,8% r/r).<sup>78</sup> Względem analogicznego okresu 2019 r. wzrosła natomiast produkcja drewna i wyrobów z drewna (+3,1% r/r).<sup>79</sup>

Na utrzymującą się słabą koniunkturę w czeskim sektorze przemysłowym wskazują także ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI. W I połowie 2020 r. był on równy średnio 42,1 pkt wobec 45,8 pkt w całym 2019 r., a w samym II kwartale 2020 r. obniżył się względem początkowych miesięcy 2020 r. i wyniósł średnio 39,9 pkt (wartości poniżej poziomu 50,0 pkt sygnalizują techniczną recesję w sektorze przemysłowym).<sup>80</sup> Obniżenie średniej wartości indeksu PMI w II kwartale 2020 r. było

<sup>70</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>71</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>72</sup> Wirtualny Nowy Przemysł

<sup>73</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>74</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>75</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>76</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>77</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>78</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>79</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>80</sup> Markit PMI

spowodowane przede wszystkim jej bardzo silnym spadkiem w kwietniu 2020 r. (do najniższego poziomu od czasu globalnego kryzysu finansowego w latach 2008-2009), do czego przyczyniły się m.in. związane z pandemią COVID-19 obostrzenia natury ekonomicznej i społecznej. Jednocześnie w kolejnych miesiącach indeks PMI stopniowo rósł, a w czerwcu 2020 r. osiągnął 44,9 pkt, tj. ukształtował się na najwyższym poziomie od lutego 2020 r. (początku pandemii). Do poprawy wskaźnika PMI w czerwcu 2020 r. przyczynił się głównie komponent bieżącej produkcji (m.in. przywracanie działalności operacyjnej przez zakłady i związane z tym odrabianie zaległości produkcyjnych), podczas gdy subindeksy związane z nowymi zamówieniami (zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi) oraz zatrudnieniem pozostały na głęboko recesyjnym terytorium.<sup>81</sup> Pomimo odnotowanej poprawy komponentu przyszłej produkcji, analitycy Markit PMI spodziewają się, że z uwagi na utrzymujący się w otoczeniu makroekonomicznym słaby popyt czeski sektor przemysłowy w 2020 r. pozostanie w silnej recesji, ze spadkiem produkcji zbliżonym do -10% w ujęciu rok do roku.<sup>82</sup>

Przewozy towarowe realizowane przez podmioty z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim opierają się głównie na transporcie węgla kamiennego i koksu, paliw ciekłych, kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych, chemikaliów i wyrobów chemicznych czy też ładunków intermodalnych (wśród których duże znaczenie mają wyroby sektora *automotive*). W konsekwencji, zmiany poziomu aktywności czy produkcji w każdym z powiązanych segmentów przemysłu (m.in. wydobywaniu surowców, hutnictwie, budownictwie czy produkcji pojazdów silnikowych) przekładają się w sposób bezpośredni na wolumeny ładunków potencjalnie dostępne do przewozu przez spółki z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech.

W I półroczu 2020 r. głównymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w wymienionych powyżej sektorach przemysłu były:

- epidemia COVID-19, bezpośrednio bądź pośrednio przekładająca się na poziom produkcji większości gałęzi przemysłu. Czechy są gospodarką otwartą (o wysokiej relacji importu i eksportu do PKB), silnie zintegrowaną w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej i dostaw. Znaczna część produkcji czeskiego sektora przemysłowego jest eksportowana, a kluczowymi gałęziami są sektor *automotive* i maszynowy – jedne z najsilniej dotkniętych przez wywołaną pandemią COVID-19 globalną recesję gospodarczą. Silny spadek popytu w otoczeniu makroekonomicznym, a także ograniczenia natury podażowej (ogniska epidemiczne, problemy z dostępnością komponentów) wpłynęły w rezultacie na ograniczenie poziomu produkcji, czy też jej całkowite wstrzymanie przez zakłady przemysłowe;<sup>83</sup>
- nasilenie trendu spadkowego wydobywania węgla kamiennego, co było spowodowane m.in. całkowitym wstrzymaniem działalności operacyjnej przez należącą do OKD kopalnię Darkov w maju 2020 r. oraz ograniczeniem wydobywania surowca w pozostałych kopalniach OKD (m.in. w wyniku pojawienia się ognisk zakażeń, konieczności stosowania dodatkowych obostrzeń sanitarnych czy też ogólnego spadku zapotrzebowania na węgiel kamienny);<sup>84</sup>
- zmniejszenie produkcji stali w I połowie 2020 r. do poziomu 2,2 mln ton (-8,6% r/r). Równocześnie w horyzoncie kolejnych miesięcy recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym przełoży się na spadek popytu ze strony stalochłonnych gałęzi gospodarki, w konsekwencji prawdopodobnie wpłynie również na skurczenie całkowitego wolumenu produkcji w czeskim sektorze hutniczym;<sup>85</sup>
- zmniejszenie produkcji budowlano-montażowej o 3,9% r/r (w tym dział związany z budową budynków odnotował spadek o 7,2% r/r, natomiast produkcja budownictwa inżynierskiego wzrosła o 6,9% r/r). Jednocześnie inwestycje infrastrukturalne (współfinansowane w ramach zarówno już przydzielonych, jak i zaplanowanych funduszy UE) powinny stabilizować koniunkturę w sektorze budowlanym w horyzoncie nadchodzących kwartałów;<sup>86</sup>
- gwałtowne załamanie produkcji r/r wyrobów sektora *automotive* – w I połowie 2020 r. wytworzono w Czechach blisko 507 tys. pojazdów silnikowych różnych kategorii (osobowych, ciężarowych, autobusów czy motocykli), tj. o 32,5% r/r mniej niż w analogicznym okresie 2019 r. W II kwartale 2020 r. dynamika spadku produkcji r/r była jeszcze większa i wyniosła -53,4% r/r (przy czym kwiecień 2020 r. przyniósł prawie całkowite wstrzymanie produkcji). Produkcja pojazdów silnikowych jest jednym z najsilniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki, z uwagi na gwałtowne załamanie popytu i pozrywane łańcuchy dostaw. Pomimo stopniowego przywracania działalności zakładów, w czerwcu 2020 r. miesięczny wolumen produkcji sektora *automotive* w Czechach był w dalszym ciągu o ponad 10% mniejszy niż na początku 2020 r. (w okresie przed pandemią COVID-19).<sup>87</sup>

<sup>81</sup> Markit PMI

<sup>82</sup> Markit PMI

<sup>83</sup> ING

<sup>84</sup> OKD

<sup>85</sup> Worldsteel.org

<sup>86</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>87</sup> AutoSAP

## 4.2 Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO.

### 4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W I półroczu 2020 r. na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych usługi transportu ładunków oferowały łącznie 84 spółki, posiadające licencję prezesa UTK i świadczące na jej podstawie usługi przewozowe.<sup>88</sup> Oznacza to, że w samym II kwartale 2020 r. pojawiło się na rynku aż 10 czynnych operatorów. Na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce działają trzy podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s).<sup>89</sup>

W I półroczu 2020 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali w sumie 105,2 mln ton ładunków (-11,0% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 24,5 mld tkm (-13,3% r/r).<sup>90</sup> Bardziej dynamiczny spadek wolumenu przewozu rynku w ujęciu pracy przewozowej wynikał ze zmniejszenia średniej odległości przewozu, która w I kwartale 2020 r. ukształtowała się na poziomie 233 km wobec 239 km w analogicznym okresie 2019 r. (-2,6% r/r).<sup>91</sup>

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce kurczy się r/r nieprzerwanie od grudnia 2018 r.<sup>92</sup> Jednocześnie w I półroczu 2020 r. do wzmocnienia trendu spadkowego r/r przyczyniły się pandemia COVID-19 oraz związane z nią obostrzenia aktywności ekonomicznej czy społecznej w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym. Wywołana przez pandemię COVID-19 recesja w sektorze przemysłowym wpłynęła m.in. na gwałtowny spadek konsumpcji energii i w rezultacie popytu na surowce energetyczne, ograniczenie produkcji sektora hutniczego, zmniejszenie zapotrzebowania na wyroby chemiczne oraz paliwa, czy też gwałtowny spadek przeładunków kontenerów w portach morskich.<sup>93</sup>

W ciągu 5 miesięcy 2020 r. spadek przewozów r/r odnotowano dla zdecydowanej większości wyszczególnianych przez GUS grup towarowych<sup>94</sup>, w tym zwłaszcza dla:

- węgla kamiennego (spadek o 16,6% r/r do poziomu 31,6 mln ton). Skurczenie wolumenu przewozów węgla kamiennego r/r było rezultatem m.in. silnego spadku zużycia energii elektrycznej w Polsce i w rezultacie mniejszego zapotrzebowania na ten surowiec ze strony elektrowni, ograniczenia, a następnie czasowego wstrzymania wydobywania w części kopalń śląskich (w celu przeciwdziałania rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19), utrzymującego się wysokiego stanu zapasów surowca, niższego niż w 2019 r. wolumenu importu, czy też okresowych remontów bloków energetycznych w elektrowniach i elektrociepłowniach;
- kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (spadek o 15,7% r/r do poziomu 17,0 mln ton). Zmniejszenie r/r transportowanych wolumenów kruszyw wynikało bezpośrednio ze spadku popytu ze strony odbiorców realizujących duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”, m.in. na skutek nagromadzenia przez nich zapasów, opóźnień związanych z podejmowanymi próbami rewaloryzacji podpisanych wcześniej umów, a także trudnościami w przeprowadzaniu i rozstrzyganiu nowych przetargów. Dodatkowo, zaobserwowano powiązane z pandemią COVID-19 problemy podażowe - ograniczenia w wydobywaniu i produkcji kruszyw u producentów oraz niższą przepustowość na punktach ładunkowych i rozładunkowych związaną z wymogami epidemiologicznymi;
- rud żelaza (spadek o 48,3% r/r do poziomu 2,4 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-10,5% r/r do 3,8 mln ton) oraz koksu (-10,1% r/r do 3,8 mln ton). Zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) wynikało z ogólnego bardzo silnego spadku zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, co pociągnęło za sobą m.in. spadek ogólnego wolumenu produkcji czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych. Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) są bowiem jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki. Dodatkowo, w listopadzie 2019 r. ArcelorMittal Polska poinformował o czasowym wstrzymaniu działalności wielkiego pieca w hucie w Krakowie (jednocześnie w wyniku pandemii projekt wznowienia produkcji został odroczone), co przełożyło się na silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy wolumenów rud;

<sup>88</sup> Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK, natomiast na rynku są obecne również spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej.

<sup>89</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>90</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>91</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>92</sup> Urząd Transportu Kolejowego

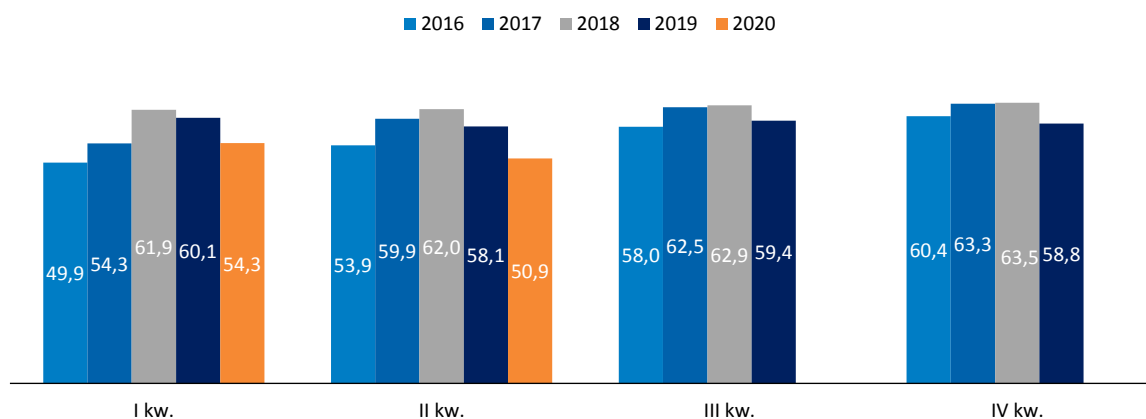
<sup>93</sup> Główny Urząd Statystyczny, Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>94</sup> Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2020 r. Dane za czerwiec i całe I półrocze 2020 r. będą dostępne pod koniec sierpnia 2020 r.

- produktów rafinacji ropy naftowej (spadek o 7,3% r/r do 6,5 mln ton). Skurczenie przewozów paliw ciekłych wynikało głównie z powiązanego z epidemią COVID-19 spadku popytu (wystarczające zasoby krajowe, i w rezultacie brak konieczności importu);

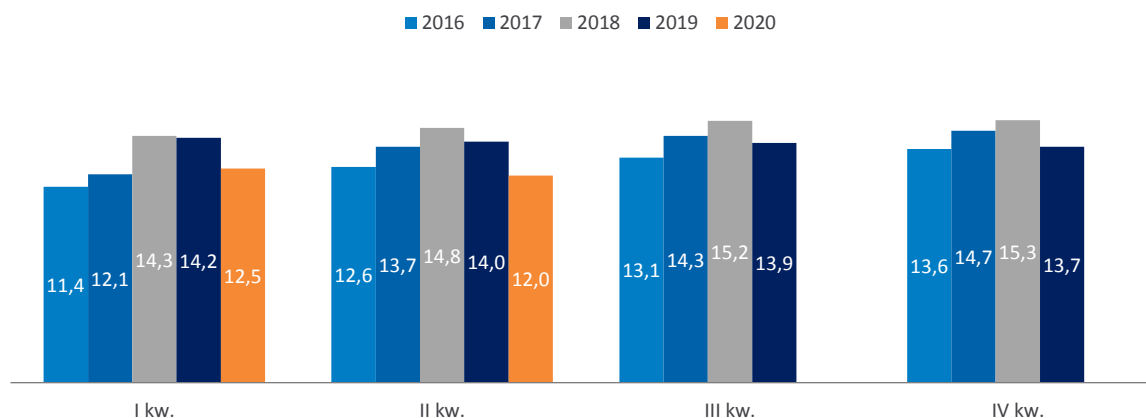
łącznie powyższe grupy towarowe stanowiły w okresie 5 miesięcy 2020 r. ponad 76% całkowitych przewozów towarowego rynku kolejowego w Polsce.

**Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

**Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm)**

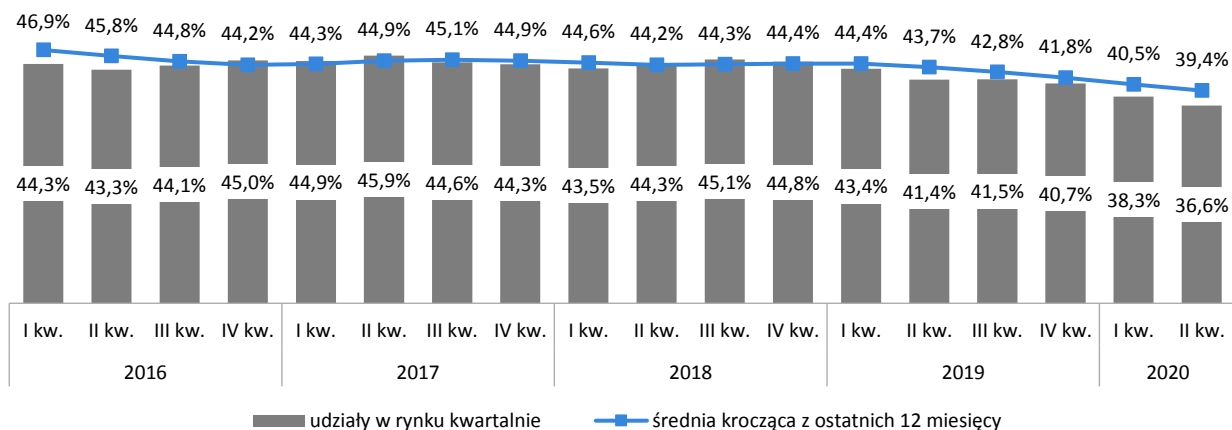


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

#### 4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Polsce

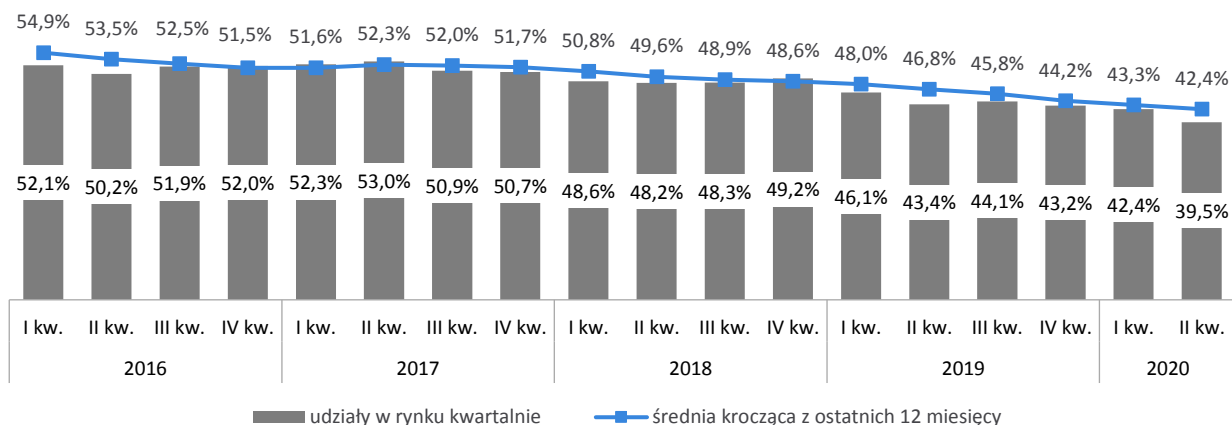
Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w I półroczu 2020 r. Grupa PKP CARGO<sup>95</sup> utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, z udziałami na poziomie 37,5% (-5,0 p.p. r/r) według masy towarowej i 41,0% (-3,8 p.p. r/r) według pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. były w tym okresie równe odpowiednio 36,2% (-4,9 p.p. r/r) oraz 40,7% (-3,8 p.p. r/r).<sup>96</sup>

Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020

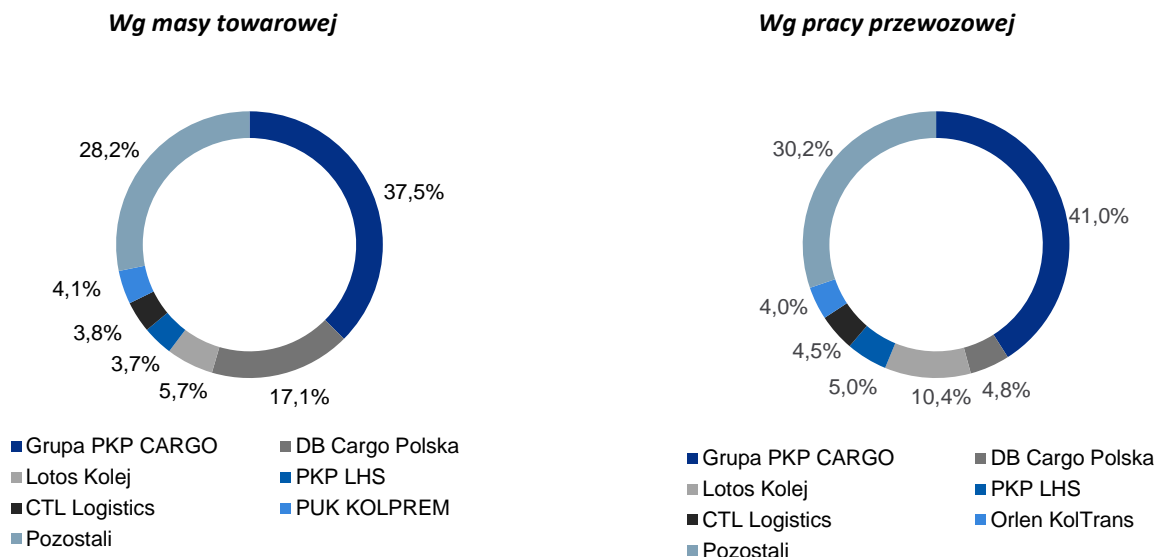


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

<sup>95</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również transportowane przez PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s.) na terytorium Polski

<sup>96</sup> Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

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

W I półroczu 2020 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 65,8 mln ton ładunków (-3,3% r/r). W tym okresie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (18,0 mln ton, spadek o 9,7% r/r), Lotos Kolej (6,0 mln ton, spadek o 1,8% r/r) oraz PUK Kolprem (4,3 mln ton, wzrost o 8,2% r/r).<sup>97</sup>

Równocześnie w I półroczu 2020 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa skurczyła się o 7,3% r/r do poziomu 14,5 mld tkm. Przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (2,6 mld tkm, spadek o 3,3% r/r), PKP LHS (1,2 mld tkm, spadek o 27,0% r/r) oraz DB Cargo Polska (1,2 mld tkm, spadek o 25,4% r/r).<sup>98</sup>

W I półroczu 2020 r. dynamika spadku przewozów konkurencyjnych operatorów kolejowych w ujęciu pracy przewozowej była przeszło dwukrotnie wyższa niż w ujęciu masy towarowej. Wynikało to ze znacznego skrócenia średniej odległości przewozu konkurencyjnych wobec Grupy PKP CARGO przewoźników w tym okresie, która w I półroczu 2020 r. wyniosła 220 km względem 229 km w analogicznym okresie 2019 r. (-4,1% r/r).<sup>99</sup>

W ujęciu masy towarowej, spośród konkurentów Grupy PKP CARGO najmocniejszy spadek udziałów rynkowych r/r w I półroczu 2020 r. odnotowali PKP LHS (-0,9 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o blisko 30% r/r), STK (-0,3 p.p. r/r, spadek przewozów o blisko 65% r/r) oraz Rail Polska (-0,2 p.p. r/r). Pod względem wykonanej pracy przewozowej, w największym stopniu skurczyły się natomiast r/r udziały rynkowe spółek: PKP LHS (-0,9 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 27% r/r), STK (-0,8 p.p. r/r, spadek o blisko 85% r/r – operator nie świadczył jakichkolwiek usług przewozowych w maju i czerwcu 2020 r.) oraz DB Cargo Polska (-0,8 p.p. r/r, spadek przewozów o ponad 25% r/r).<sup>100</sup>

W I półroczu 2020 r. w największym stopniu zwiększyły się r/r udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%), w tym m.in. spółek poszerzających skalę działalności w segmencie intermodalnym. Wzrost przewozów i udziałów r/r odnotowała również większość spółek wyspecjalizowanych (będących podmiotami zależnymi dużej grupy kapitałowej i koncentrujących działalność na obsłudze transportowej masy zlecanej przez spółkę-matkę), takich jak m.in. PUK Kolprem i JSW Logistics (segment paliw stałych i hutniczy), Rail Polonia (segment budowlany) czy Orlen KolTrans (segment paliw ciekłych). Duże konkurencyjne wobec Grupy PKP CARGO spółki jak DB Cargo Polska, Lotos Kolej, CTL Logistics czy PKP LHS wykazały w I półroczu 2020 r. spadek przewozów r/r.<sup>101</sup>

<sup>97</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>98</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>99</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>100</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>101</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

### 4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I kwartale 2020 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 109,5 mln ton towarów (-8,4% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 14,6 mld tkm (+14,6% r/r)<sup>102</sup>. W tym czasie spadek przetransportowanych wolumenów r/r odnotowały wszystkie (za wyjątkiem wodnego śródlądowego) gałęzie transportu, podczas gdy w ujęciu pracy przewozowej jej wzrost zaobserwowano wyłącznie dla transportu drogowego oraz rurociągowego<sup>103</sup>. Wzrost pracy przewozowej r/r rynku ogółem przy jednoczesnym silnym spadku przewiezionej masy wynikał z zauważalnego wydłużenia średniej odległości dla wszystkich – za wyjątkiem wodnego śródlądowego gałęzi transportu. W I kwartale 2020 r. średnia odległość przewozu ładunków w Czechach wzrosła aż o 25,1% r/r i wyniosła 134 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie aż o 39,3% r/r do poziomu 121 km<sup>104</sup>. Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego pozostaje w dalszym ciągu wyraźnie krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei<sup>105</sup>.

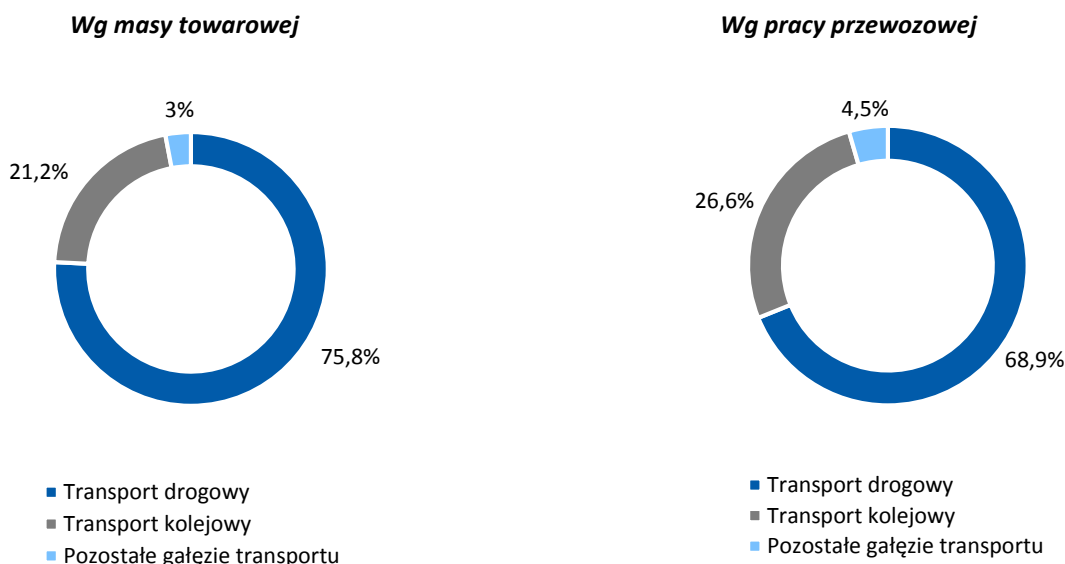
Tabela 11 Rynek transportu towaru w Czechach w I kwartale 2020 r.

	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
<b>Rynek ogółem</b>	109,5	-10,0	-8,4%	14,6	1,9	14,6%	133,6	26,8	25,1%
<b>Transport drogowy</b>	83,1	-7,2	-8,0%	10,1	2,2	28,2%	121,4	34,3	39,3%
<b>Transport kolejowy</b>	23,2	-2,2	-8,6%	3,9	-0,4	-8,5%	168,0	0,1	0,1%
<b>Pozostałe gałęzie transportu</b>	3,3	-0,7	-17,0%	0,7	0,01	1,1 %	199,9	35,7	21,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

W I kwartale 2020 r. transport kolejowy w Czechach odnotował spadek r/r zarówno wolumenu przewiezionej masy, jak i wykonanej pracy przewozowej - do poziomu odpowiednio 23,2 mln ton (-8,6% r/r) oraz 3,9 mld tkm (-8,5% r/r)<sup>106</sup>. Zestawiając powyższe wartości z wynikami przewozowymi całej gałęzi transportu w Czechach, przełożyło się to na spadek udziałów kolei w ujęciu masy towarowej (-0,04 p.p. r/r) i pracy przewozowej (-6,7 p.p. r/r).<sup>107</sup>

Rysunek 12 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w I kwartale 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

<sup>102</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2020 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2020 r.

<sup>103</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

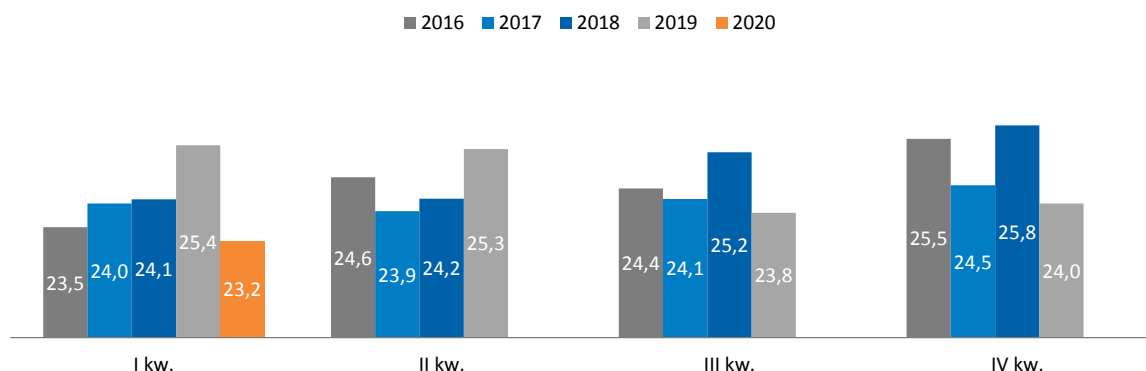
<sup>104</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

<sup>105</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

<sup>106</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

<sup>107</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

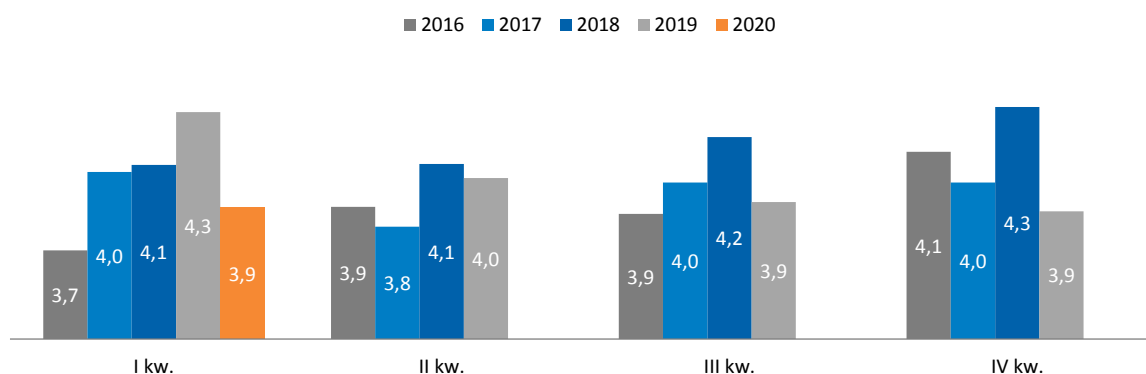
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton)



\*dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm)



\*dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

#### 4.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury (SŽDC) w I połowie 2020 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 115 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym dwie spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>108</sup>

W I połowie 2020 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 4,1 mln ton ładunków (-15,1% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,6 mld tkm (-4,5% r/r).<sup>109</sup> Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się w tym okresie do 133 km (+12,5% r/r), tym samym zbliżając się do średniej dla całego rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach.<sup>110</sup> Dynamiczny wzrost średniej odległości w I połowie 2020 r. był m.in. rezultatem zwiększenia relatywnego znaczenia w całkowitym wolumenie transportowanych przez spółkę PKP CARGO International takich grup towarowych jak paliwa ciekłe, drewno i wyroby z drewna czy ładunki intermodalne charakteryzujących się przeciętnie wyższą odległością przewozu niż średnia ogółem.<sup>111</sup>

<sup>108</sup> SŽDC

<sup>109</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>110</sup> statystyka własna PKP CARGO International

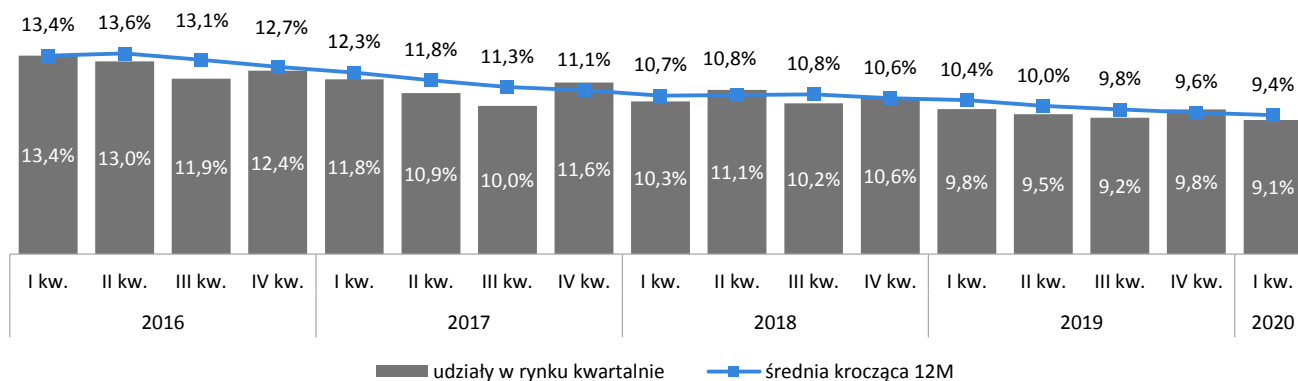
<sup>111</sup> statystyka własna PKP CARGO International



Zgodnie z danymi SŽDC, pomimo spadku wykonanej pracy przewozowej r/r w I połowie 2020 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku poprawiła się. W tym okresie jej udział rynkowy w ujęciu pracy przewozowej zwiększył się o 0,5 p.p. r/r do poziomu 7,7%.<sup>112</sup> W rezultacie, spółka ugruntowała swoją pozycję jako trzeciego największego przewoźnika na rynku czeskim.<sup>113</sup>

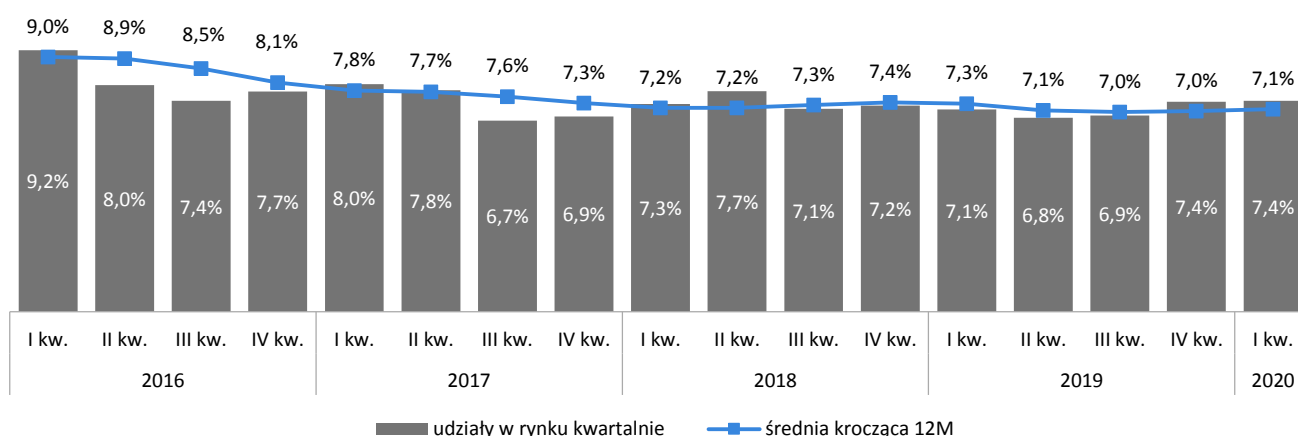
Pandemia COVID-19 oraz związana z nią recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym miały silny negatywny wpływ na wyniki przewozowe PKP CARGO International a.s. w I połowie 2020 r. W tym okresie spółka wykazała spadek przewozów r/r m.in. dla takich grup towarowych jak węgiel kamienny (-30,3% r/r do 1,4 mln ton), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-29,0% r/r do 0,2 mln ton) czy też koksu i węgla brunatnego (-13,9% r/r do 0,7 mln ton).<sup>114</sup> Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających wpływ pandemii (m.in. spadku zużycia energii czy załamania popytu na wyroby sektora hutniczego), zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury produktowej przewozów (a w rezultacie podniesienia rentowności i efektywności). W I połowie 2020 r. spółka PKP CARGO International odnotowała natomiast wzrost przewozów r/r m.in. w przypadku paliw ciekłych (+82,0% do 0,5 mln ton) czy ładunków intermodalnych (+2,1% r/r do 0,7 mln ton).<sup>115</sup>

Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020\*



\* dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie II i IV kw. 2020 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International

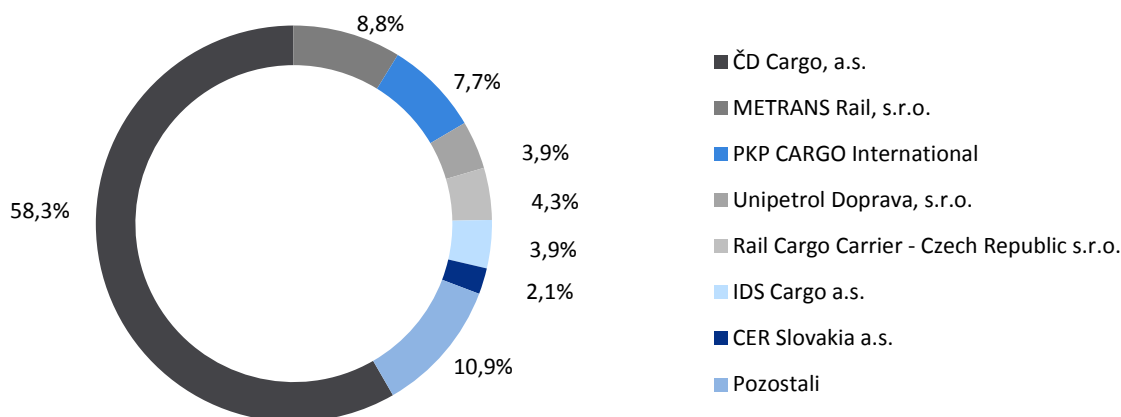
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020\*



\* dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2020 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International.

<sup>112</sup> SŽDC  
<sup>113</sup> SŽDC  
<sup>114</sup> statystyka własna PKP CARGO International  
<sup>115</sup> statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I połowie 2020 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I połowie 2020 r. pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych utrzymała spółka ČD Cargo a.s., choć równocześnie jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł w tym okresie 58,3% (-2,5 p.p. r/r).<sup>116</sup> Niższe niż w analogicznym okresie 2019 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak Unipetrol Doprava (-0,1 p.p. r/r do poziomu 3,9%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), IDS Cargo (-0,03 p.p. r/r do 3,9%) oraz SD - Kolejová doprava. Jednocześnie w największym stopniu zwiększył się r/r udział rynkowy spółek Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,8 p.p. r/r do 4,3%) oraz Metrans Rail (+0,6 p.p. r/r do 8,8%), tj. podmiotów opierających model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza. Równocześnie druga z powyższych spółek wzmocniła tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach.<sup>117</sup> W I półroczu 2020 r. zauważalny wzrost udziału rynkowego r/r odnotowała również spółka PKP CARGO International (+0,5 p.p. r/r do 7,7%).<sup>118</sup>

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I połowie 2020 r. nie obejmuje natomiast spółki PKP CARGO S.A. Jest to prawdopodobnie rezultat znacznego spadku transportowanego przez spółkę wolumenu ładunków w stosunku do analogicznego okresu 2019 r. W I połowie 2020 r. zmniejszyły się r/r przewozy rud realizowane przez spółkę PKP CARGO S.A. na terytorium Czech (z uwagi na spadek zapotrzebowania klienta oraz utratę części przewozów na rzecz konkurencji), drewna w eksporcie na Słowację i do Rumunii oraz metali w imporcie z Węgier do Polski. Jednocześnie w ujęciu rok do roku wzrosły z uwagi na przejęcie kontraktów od konkurencji m.in. przewozy węgla kamiennego z polskich portów do Czech oraz koksu w odwrotnym kierunku.<sup>119</sup>



<sup>116</sup> SŽDC

<sup>117</sup> SŽDC

<sup>118</sup> SŽDC

<sup>119</sup> statystyka własna PKP CARGO S.A.

#### 4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2019 r. i I półrocze 2020 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz 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 Primol Rail d o.o.

W 2019 r. spółka Primol Rail d o.o. (80% jej udziałów posiada PKP CARGO International a.s.) otrzymała certyfikat B, co oznacza, że może samodzielnie realizować przewozy na terenie Słowenii.

Grupa współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglkoksem, Enea, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper.

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.<sup>120</sup>

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana		6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	II kw. 2020	II kw. 2019	Zmiana	
	<i>(mln tkm)</i>		6 miesięcy 2020/ 6 miesięcy 2019	%	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>		II kw. 2020/ II kw. 2019	%
Paliwa stałe <sup>1</sup>	4 125	5 064	-939	-18,5%	37%	37%	1 695	2 350	-655	-27,9%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	3 398	4 289	-890	-20,8%	31%	31%	1 436	1 947	-511	-26,3%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	1 998	2 710	-711	-26,2%	18%	20%	1 114	1 354	-240	-17,7%
Metale i rudy <sup>3</sup>	969	1 638	-669	-40,8%	9%	12%	508	762	-254	-33,4%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	901	1 075	-174	-16,2%	8%	8%	431	549	-118	-21,6%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	417	484	-67	-13,9%	4%	4%	161	239	-78	-32,6%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	511	536	-26	-4,8%	5%	4%	244	254	-10	-3,8%
Przewozy intermodalne	1 926	1 931	-5	-0,3%	17%	14%	1 045	944	101	10,7%
Pozostałe <sup>7</sup>	286	291	-5	-1,8%	3%	2%	130	159	-29	-18,4%
<b>Razem</b>	<b>11 132</b>	<b>13 728</b>	<b>-2 596</b>	<b>-18,9%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>5 327</b>	<b>6 610</b>	<b>-1 283</b>	<b>-19,4%</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.<sup>121</sup>

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana		6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	II kw. 2020	II kw. 2019	Zmiana	
	<i>(mln ton)</i>		6 miesięcy 2020/ 6 miesięcy 2019	%	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln ton)</i>		II kw. 2020/ II kw. 2019	%
Paliwa stałe <sup>1</sup>	22,0	26,8	-4,8	-17,9%	50%	49%	9,8	12,6	-2,9	-22,6%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	19,7	24,1	-4,5	-18,5%	45%	44%	8,9	11,3	-2,4	-21,1%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	8,1	10,3	-2,1	-20,7%	19%	19%	4,6	5,3	-0,7	-12,6%
Metale i rudy <sup>3</sup>	3,2	5,4	-2,2	-41,0%	7%	10%	1,5	2,5	-1,0	-39,4%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	2,7	3,3	-0,6	-19,2%	6%	6%	1,2	1,6	-0,4	-25,3%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	1,2	1,7	-0,5	-27,0%	3%	3%	0,5	0,8	-0,3	-40,8%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	1,4	1,9	-0,5	-27,8%	3%	4%	0,6	0,9	-0,3	-34,4%
Przewozy intermodalne	4,3	4,7	-0,3	-7,1%	10%	8%	2,3	2,3	0,0	0,7%
Pozostałe <sup>7</sup>	0,9	1,1	-0,2	-18,4%	2%	2%	0,4	0,6	-0,2	-28,5%
<b>Razem</b>	<b>43,9</b>	<b>55,2</b>	<b>-11,3</b>	<b>-20,5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>20,9</b>	<b>26,6</b>	<b>-5,7</b>	<b>-21,5%</b>

Źródło: Opracowanie własne

<sup>120</sup> W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

<sup>121</sup> W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

W I półroczu 2020 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 254 km (+2,0% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.<sup>122</sup>

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana		II kw. 2020	II kw. 2019	Zmiana	
			6 miesięcy 2020/ 6 miesięcy 2019	%			II kw. 2020/ II kw. 2019	%
	(km)				(km)			
Paliwa stałe <sup>1</sup>	188	189	-1	-0,8%	173	186	-13	-6,9%
z czego węgiel kamienny	173	178	-5	-2,8%	161	172	-11	-6,5%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	246	264	-18	-7,0%	242	257	-15	-5,9%
Metale i rudy <sup>3</sup>	307	305	1	0,3%	336	306	31	10,0%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	334	321	12	3,7%	353	336	17	5,0%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	335	284	51	18,0%	336	296	41	13,8%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	366	277	89	32,0%	401	274	127	46,5%
Przewozy intermodalne	443	413	30	7,4%	461	419	41	9,9%
Pozostałe <sup>7</sup>	314	261	53	20,4%	314	275	39	14,2%
<b>Razem</b>	<b>254</b>	<b>249</b>	<b>5</b>	<b>2,0%</b>	<b>255</b>	<b>249</b>	<b>6</b>	<b>2,6%</b>

Źródło: Opracowanie własne

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

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

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

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

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

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

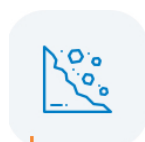
<sup>7</sup> Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2020 r.:



PALIWA STAŁE

- mniejsza r/r sprzedaż węgla kamiennego;
- brak odbioru przez energetykę zakontraktowanego węgla – wzrost zapasów węgla na składach kopalnianych;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym (znaczące pogłębienie w II kwartale 2020 r. z uwagi na pandemię);
- wzrost znaczenia energetyki gazowej, paliw odnawialnych i elektrowni wiatrowych;
- rosnący udział importu energii elektrycznej;
- spadek sprzedaży węgla grubego (wyższej grubości i kaloryczności) dla odbiorców indywidualnych i ciepłowni;
- spadek importu węgla przez porty morskie;
- remont elektrowni oraz opóźnienia w uruchomieniu nowych bloków węglowych;
- przejście części przewozów przez konkurencyjnych przewoźników;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- spadek przewozów koksu (wstrzymanie bądź ograniczenie pracy hut i koksowni w Polsce i Europie);
- mniejsza produkcja węgla w OKD, ograniczone zapotrzebowanie na koks (Grupa PKP CARGO International).



KRUSZYWA I  
MATERIAŁY  
BUDOWLANE

- mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane: zakończeniem inwestycji realizowanych w 2019 r., mniejszą skalą realizowanych obecnie inwestycji, wzrostem cen materiałów budowlanych i robocizny;
- pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji;
- opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej w Polsce (ograniczenia w wydobyciu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów);
- ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane dużą podażą energii wiatrowej oraz wyłączeniem dwóch bloków energetycznych;
- wysoka konkurencja wskutek rozbudowy potencjału przewozowego ze strony innych przewoźników operujących wcześniej na niewielu relacjach;

<sup>122</sup> W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

- mniejsza odległość przewozu wynikająca ze zmiany struktury przewozów kruszyw (wzrost udziału przewozów na krótsze odległości).


**METALE  
I RUDY**

- spadek produkcji stali w Polsce - malejący popyt na stal, utrzymanie się wysokich cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz kosztów energii;
- ograniczanie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją kluczowego klienta o ograniczeniu produkcji stali w Polsce, jak i UE (wielki piec w Krakowie wygaszony 23 listopada 2019 r., a w marcu 2020 r. odłożenie w czasie decyzji o ponownym uruchomieniu z powodu COVID-19);
- czasowe ograniczenie pracy hut w Dąbrowie Górniczej oraz w Ostrawie;
- niższe przewozy żużłu z hut ze względu na trudności w jego pozyskaniu;
- spadek przewozów metali – mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na gotowe wyroby, wysokie zapasy złomu;
- przejmowanie dostaw złomu przez transport drogowy – wysoka konkurencja cenowa;
- zamknięcie hut w Europie, wstrzymanie dostaw złomu, ograniczenie produkcji z uwagi na spadek zamówień na wyroby z metali i posiadane zapasy złomu oraz braki kadrowe związane z COVID-19;
- ograniczone zamówienia związane z przestojami produkcyjnymi fabryk samochodów.


**PRZEWOZY  
INTERMODALNE**

- tendencja spadkowa w przewozach w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku (brak nadania pociągów ze względu na pandemię) – od maja 2020 r. stopniowy powrót wielkości przewozów do stanu sprzed pandemii;
- zmniejszenie przewozów metali w kontenerach związane z trudną sytuacją na rynku stalowym (spadek konkurencyjności i oczekiwanie na obniżenie cen metali);
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej (pełne place składowe, mniejsze zapotrzebowanie ze względu na łagodne warunki atmosferyczne zimą);
- w wyniku epidemii spadek eksportu i importu pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju (przewozy drewna, półproduktów do produkcji mebli, sprzętu AGD);
- dywersyfikacja przewozów przez klientów – zlecenie części przewozów konkurencji m.in. przewoźnikom z własnej grupy kapitałowej;
- wzrost przewozów PKP CARGO International a.s. – realizacja nowych przewozów z/do terminalu w Paskovie.


**PRODUKTY  
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu spowodowany spadkiem popytu, m.in. ze względu na epidemię koronawirusa;
- zmniejszony eksport siarki (ceny poniżej poziomu opłacalności sprzedaży siarki);
- przewozy części wolumenu realizowane z przewoźnikiem należącym do grupy kapitałowej klienta (zwolnione zasoby przewoźnika ze względu na spadek przewozów paliw);
- wzrost przewozów innych art. chemicznych w tranzycie ze Wschodu na Węgry.


**PALIWA  
PŁYNNY**

- niższe zlecenia przewozowe związane ze znacznym ograniczeniem importu paliw, z uwagi na pokrycie zapotrzebowania produkcją krajową;
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej;
- realizacja przewozów w eksporcie paliw do Czech;
- wzrost przewozów realizowanych przez PKP CARGO International a.s. ze Słowacji do Polski i Niemiec oraz na terytorium Czech;
- wzrost średniej odległości przewozów paliw związany ze zmianą strukturą relacji przewozowych.


**DREWNO I  
PŁODY ROLNE**

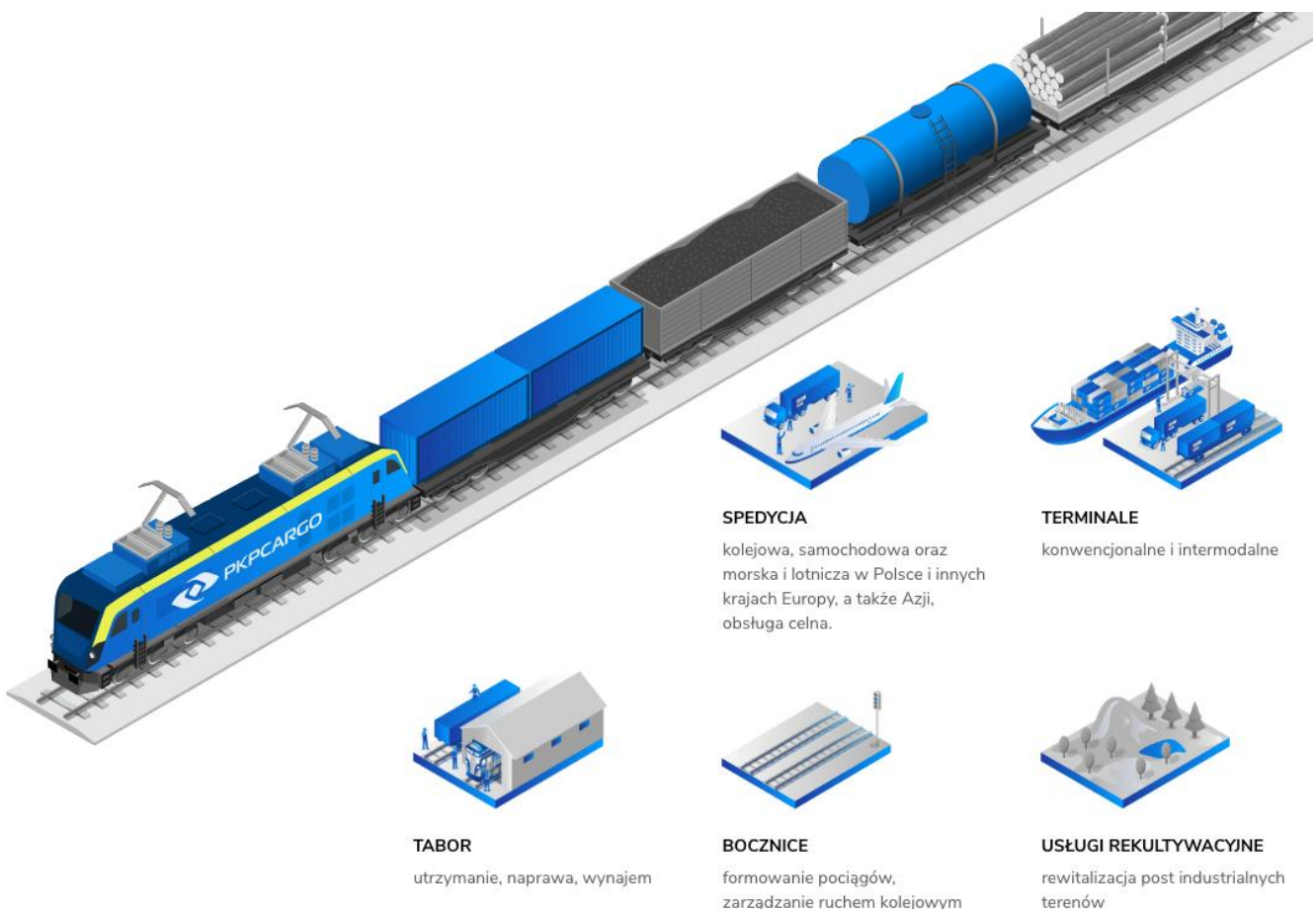
- brak eksportu drewna do Czech, Rumunii i na Węgry (klienci zaopatrują się w drewno w Czechach pochodzące z wycinki w lasach zagrożonych kornikiem);
- zamknięcie fabryk mebli ze względu na panującą pandemię (COVID-19);
- wstrzymanie dostaw biomasy w imporcie morskim i zastąpienie jej krajową zrębką leśną;
- wstrzymanie eksportu drewna do Chin ze względu na COVID-19;
- brak importu cukru trzcinowego przez porty morskie (ze względu na remont nabrzeża i linii kolejowej klient zlecił przewozy transportem samochodowym);
- spadek importu drewna i płyty z Białorusi (ograniczenie produkcji ze względu na COVID-19);

- wzrost średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych (zastąpienie importu morskiego importem lądowym) i pozyskania przewozów śruty rzepakowej.
  - spadek przewozów siarczków, gliny i soli z Ukrainy (ze względu na COVID-19 mniejsze zapotrzebowanie na surowiec);
  - spadek przewozów samochodów z powodu zawieszenia produkcji w branży automotive z powodu epidemii COVID-19;
  - wzrost przewozów popiołów w komunikacji krajowej;
  - spadek przewozów wojskowych (ograniczenia transportów na poligon związane z COVID-19);
  - wzrost średniej odległości przewozów pozostałych towarów związanych ze zmianą struktury relacji przewozowych.



### 4.3 Pozostałe usługi

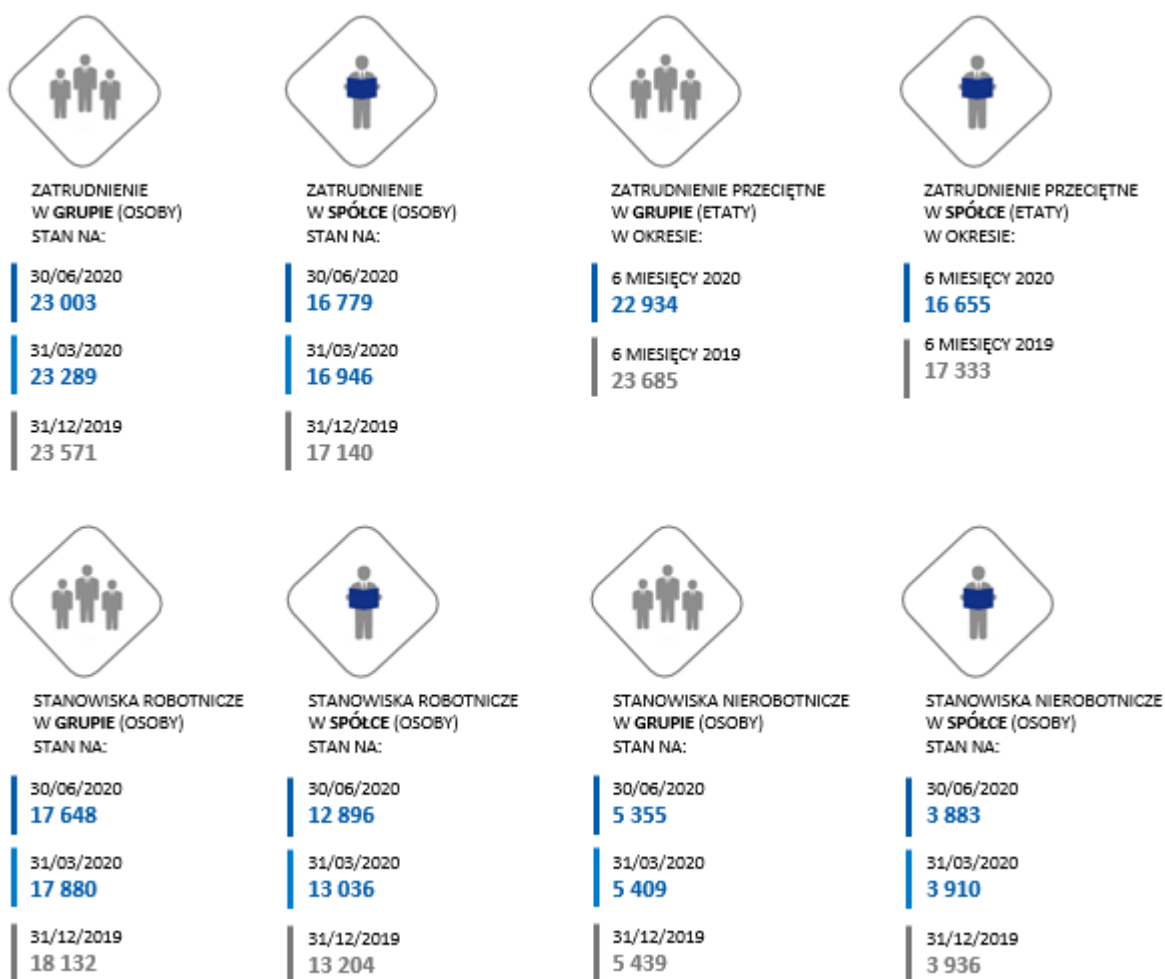
Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie w jakim zostały zaprezentowane w Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymaniu infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.



#### 4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 6 miesięcy 2020 r. oraz 2019 r.

Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w I półroczu i II kwartale 2020 oraz 2019 r.



Od początku 2020 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 568 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 361 osób.

## 4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w I półroczu 2020 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 418,4 mln zł, tj. mniej o 30,6% w stosunku do analogicznego okresu 2019 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3) jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości) wynikające z wejścia w życie MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w I półroczu 2020 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw i wagonów oraz zakup lokomotyw - łącznie 341,3 mln zł (tj. 81,6% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 5,6 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 12,7 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 10,2 mln zł oraz prawa do użytkowania aktywów na poziomie 48,6 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 26,2 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 20,5 mln zł oraz w pozostałych obszarach na poziomie 1,9 mln zł.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w I półroczu 2020 r. w porównaniu do I półrocza 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	12,7	9,1	3,6	39,6%
Zakup lokomotyw	33,0	0,0	33,0	-
Modernizacja lokomotyw	93,1	169,1	-76,0	-44,9%
Zakup wagonów	37,8	47,4	-9,6	-20,3%
Modernizacja wagonów	1,7	0,0	1,7	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,0	7,2	0,8	11,1%
Teleinformatyzacja	5,6	4,4	1,2	27,3%
Pozostałe	2,2	2,3	-0,1	-4,3%
Komponenty w remontach, w tym:	175,7	312,5	-136,8	-43,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	55,8	84,2	-28,4	-33,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	119,9	228,3	-108,4	-47,5%
Prawa do użytkowania aktywów	48,6	51,1	-2,5	-4,9%
<b>Razem</b>	<b>418,4</b>	<b>603,1</b>	<b>-184,7</b>	<b>-30,6%</b>

Źródło: Opracowanie własne



## 4.6 Istotne informacje i zdarzenia

### styczeń

- Podpisanie umowy z Eneą Wytwarzanie sp. z o.o. na transport 1,5 mln ton węgla kamiennego ze Śląska do elektrowni w Koźienicach. Kontrakt będzie realizowany od stycznia 2020 roku do marca 2021 roku. Jego szacowana wartość przekracza 42 mln zł brutto.
- Transgraniczne połączenie spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov jako spółki przejmującej (PKP INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udziałów) ze spółką AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie.
- AWT Rekultivace uzyskała zamówienie na budowę systemu kanalizacyjnego w Olzie. Wartość całego zamówienia wynosi 15,5 mln zł, a umowa została podpisana na 24 miesiące.
- Rejestracja podwyższenia kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimedialny do kwoty 1,5 mln zł, jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników: PKP CARGO S.A. 99,83%, PKP S.A. 0,17%.

### luty

- Zmiana nazwy spółki AWT RAIL HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.
- Zgoda Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania poprzez przyjęcie oferty i zawarcie umowy na sprzedaż energii elektrycznej i świadczenie usług dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 902,5 mln zł netto (1,1 mld zł brutto).

### marzec

- Złożenie rezygnacji z dniem 23 marca 2020 r. przez Pana Grzegorza Fingasa - Członka Zarządu ds. Handlowych. W związku z rezygnacją Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę dotyczącą wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 23 marca 2020 roku Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie czasowego powierzenia Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A. nadzoru nad sprawami oraz nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. do czasu powołania nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.
- W dniu 23 marca 2020 roku, Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzonym zgodnie z MSSF UE w kwocie 8.342.986,75 zł i postanowił wystąpić do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z wnioskiem o podjęcie uchwały o pokryciu tej straty z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych. Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała przedłożony przez Zarząd wniosek.
- W dniu 25 marca 2020 r. Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z EBI umowy kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 200 mln EUR, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego.

### kwiecień

- PKP CARGO i LG CARGO (spółka zależna Kolei Litewskich – Lietuvos Geležinkeliai) podpisały list intencyjny w sprawie ewentualnego powołania spółki joint venture obsługującej kolejowe połączenia intermodalne między Polską a Litwą. Jednocześnie list ten stanowi jedynie wyraz intencji obu spółek podjęcia ze sobą współpracy i nie tworzy żadnych zobowiązań.
- PKP CARGO CONNECT uzyskało możliwość transportu żywności koleją z Polski do Chin tranzytem przez Rosję. Transporty będą organizowane tak, aby zachować rosyjskie restrykcje dotyczące embarga na import żywności z Polski i innych państw unijnych.
- PKP CARGO CONNECT uruchamia regularne pociągi operatorskie pod marką Connect Operator. Na początku na trzech trasach: Gdańsk – Warszawa Praga, Gdańsk – Poznań Franowo i Gdańsk – Gliwice B Kontenerowa, ale sieć takich połączeń będzie systematycznie rozbudowywana.

## maj

- W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy będzie przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie będzie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.
- W dniu 7 maja 2020 roku PKP CARGO S.A. zawarła umowę z EBI na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 mln EUR.
- W dniu 14 maja 2020 r. Zarząd PKP CARGO poinformował o zawarciu odrębnych porozumień pomiędzy Pracodawcami (Centrala Spółki i 7 Zakładów Spółki) i reprezentatywnymi organizacjami związkowymi. Umożliwi to Spółce ubieganie się o wsparcie z FGŚP.
- Tymczasowe zamknięcie z powodu epidemii koronawirusa dwóch kopalń należących do PGG, tj. Murcki – Staszic i Jankowice.
- W dniu 25 maja 2020 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych bez rozstrzygnięcia, a następnie uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

## czerwiec

- W PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarto w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.
- W dniu 29 czerwca 2020 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in.: uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych, uchwałę w sprawie przyjęcia „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.” oraz uchwały w sprawie zmiany Statutu PKP CARGO S.A.
- W Małaszewiczach zostały podpisane umowy na modernizację i rozbudowę terminalu intermodalnego wraz z zakupem wyposażenia. Planowany koszt całkowity projektu to ponad 30,6 mln zł netto. Zadanie to otrzymało unijne dofinansowanie w wysokości ponad 12,8 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. z Wojewódzkiego Urzędu Pracy (“WUP”) w Warszawie w dniu 26 czerwca 2020 r. pierwszej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (“FGŚP”), w wysokości 34,14 mln zł.

## lipiec

- W PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. zawarto w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia. Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. drugiej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł. Przekazanie przez WUP w Warszawie podpisanej umowy o wypłatę świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzenia pracowników objętych przestoje ekonomicznym albo obniżonym wymiarem czasu pracy, w następstwie wystąpienia COVID-19.
- W dniu 15 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A. – akcjonariusza Spółki, oświadczenie o powołaniu do składu Rady Nadzorczej z dniem 16 lipca 2020 r. Pani Izabeli Marii Wojtyczka.
- W dniu 24 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A., oświadczenie o odwołaniu ze składu Rady Nadzorczej z dniem 24 lipca 2020 r. Pani Małgorzaty Kryszkiewicz.
- Wygranie przez PKP CARGO S.A. przetargu na przewozy dla Grupy ENEA. W okresie 15 miesięcy Spółka dostarczy około 6 mln ton węgla kamiennego, a szacowana wartość zawieranych umów wynosi ok. 72 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka do Enea Wytwarzanie w Świerżach Górnych.

## 4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



### Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

#### Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych

Polska i Czechy zaliczają się do istotnych podmiotów europejskiej i globalnej wymiany handlowej, a także pozostają silnie zintegrowane w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw.<sup>123</sup> W konsekwencji, poza czynnikami krajowymi również koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym (zwłaszcza w strefie euro i pozostałych krajach UE, z którymi więzi gospodarcze są najsilniejsze) wpływa w sposób znaczący i bezpośredni na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach, a tym samym też na wyniki operacyjne spółek z Grupy PKP CARGO.

W I połowie 2020 r. koniunktura w światowej gospodarce załamała się, do czego przyczyniły się głównie pandemia COVID-19 i wprowadzone w celu jej przeciwdziałania obostrzenia aktywności ekonomicznej i społecznej. Na koniec czerwca 2020 r. globalna sytuacja epidemiologiczna pozostawała niepewna, a spadającej liczbie zachorowań w większości gospodarek rozwiniętych towarzyszył ich dynamiczny przyrost dla wielu krajów zaliczanych do tzw. *emerging markets*. Znalazło to odzwierciedlenie w opublikowanych w połowie czerwca 2020 r. prognozach Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) dla światowej gospodarki, które zostały mocno negatywnie zrewidowane względem analogicznej projekcji z kwietnia 2020 r. Ekonomiści MFW prognozują, że w 2020 r. globalny PKB skurczy się aż o 4,9% r/r wobec wzrostu o 2,9% r/r w 2019 r., w tym dla gospodarek rozwiniętych spadnie średnio o 8,0% r/r, a dla gospodarek rozwijających się zmniejszy się o średnio 3,0% r/r.<sup>124</sup> Względem projekcji z kwietnia 2020 r. oznacza to rewizję oczekiwanej dynamiki globalnego PKB o -1,9 p.p. (dla porównania, podczas globalnego kryzysu finansowego w latach 2008-2009 światowy PKB spadł o zaledwie -0,1% r/r).<sup>125</sup> W scenariuszu bazowym ekonomiści MFW spodziewają się odbicia dynamiki globalnego PKB w 2021 r., choć również tempo ożywienia gospodarczego ma być wolniejsze od tego oczekiwanego jeszcze w kwietniowej projekcji. Według analityków MFW w 2021 r. światowy PKB zwiększy się o 5,4% r/r, w tym dla gospodarek rozwiniętych o 4,8% r/r, a krajów *emerging markets* o 5,9% r/r.<sup>126</sup> W rezultacie, poziom globalnej produkcji ukształtuje się na poziomie zbliżonym jak w 2019 r., choć jednocześnie dla wielu krajów pozostanie wyraźnie poniżej tej granicy.

Oprócz ryzyk związanych bezpośrednio z dalszym rozwojem pandemii COVID-19 (m.in. dynamiczny niekontrolowany wzrost zakażeń (w tym w krajach, w których epidemia zdawała się wygasać) czy też konieczność przywrócenia części zniesionych już ograniczeń natury ekonomicznej), czynnikami mogącymi zauważalnie wpłynąć na dynamikę PKB na świecie i tym samym w Polsce i Czechach, są zdaniem ekonomistów MFW m.in.:

- trwały ubytek mocy produkcyjnych w gospodarkach przeciwdziałający powrotowi na ścieżkę wzrostu gospodarczego (wynikający m.in. z ograniczenia inwestycji przedsiębiorstw czy też utrzymującego się wysokiego bezrobocia, negatywnie wpływającego na kwalifikacje zawodowe pracowników);
- ryzyko nieefektywnej alokacji środków finansowych w ramach programów stymulacyjnych sektora publicznego i banków centralnych (m.in. z uwagi na sam projekt wsparcia czy też trudności wdrożeniowe), mogące prowadzić do zaburzeń istniejących relacji ekonomicznych;
- potencjalne pogorszenie sentymentu na rynkach finansowych, wzrost awersji do ryzyka i związany z tym m.in. odpływ kapitału z krajów *emerging markets* (warunkujący zacieśnienie warunków finansowych i wzrost kosztów obsługi długu publicznego), co w połączeniu z utrudnionym dostępem do finansowania i ogółem słabszym popytem może prowadzić do powstania nierównowag makroekonomicznych w przypadku wielu gospodarek rozwijających się;
- negatywne, z punktu widzenia całkowitej produktywności, przekształcenia w ramach globalnych łańcuchów dostaw (z uwagi na doświadczenia z okresu pandemii, część przedsiębiorstw może być skłonna do prowadzenia produkcji w sposób bardziej autonomiczny, co jest często związane m.in. ze wzrostem kosztów działalności i ograniczeniem korzyści z tytułu specjalizacji);
- trwała zmiana zachowań ekonomicznych ludności ograniczająca popyt na wiele rodzajów usług (w związku z zasadą dystansowania społecznego);
- oderwanie cen aktywów finansowych od wyników realnej sfery gospodarki (mogące w skrajnej sytuacji prowadzić nawet do pojawienia się wtórnego kryzysu finansowego).

<sup>123</sup> Horyzonty Polityki

<sup>124</sup> Międzynarodowy Fundusz Walutowy

<sup>125</sup> Międzynarodowy Fundusz Walutowy

<sup>126</sup> Międzynarodowy Fundusz Walutowy

## Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Największy udział w całkowitym wolumenie przewozów Grupy PKP CARGO mają ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa i inne materiały budowlane, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne czy też paliwa ciekłe. W konsekwencji, koniunktura panująca w gałęziach gospodarki będących kluczowymi konsumentami powyższych surowców (m.in. energetyce, budownictwie czy sektorze hutniczym) wpływa bezpośrednio na popyt na usługi transportowe, a w rezultacie na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO.

Spowodowana przez pandemię COVID-19 recesja gospodarcza odcisnęła duże piętno na sektorze przemysłowym (w wartościach bezwzględnych poziom produkcji przemysłowej w Polsce spadł początkowo do najniższego poziomu od 2013 r.).<sup>127</sup> Dalszy rozwój sytuacji epidemiologicznej, a także dynamika powrotu polskiej i czeskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu będą w rezultacie kluczowymi determinantami skali przewozów Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów.

Oprócz czynników związanych bezpośrednio z pandemią COVID-19 (m.in. spadek zapotrzebowania na energię elektryczną czy też ogólne osłabienie popytu na wyroby przemysłowe w kraju i zagranicą), istotnymi czynnikami ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO w horyzoncie kolejnych kwartałów są m.in.:

- oczekiwany spadek zużycia węgla energetycznego jako surowca energetycznego w Polsce i Czechach, przy czym wpływ pandemii COVID-19 może jeszcze przyspieszyć tempo spadku udziałów tego surowca w miksie energetycznym. Zmniejszenie skali wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce będzie wynikało zarówno z czynników podażowych (postępujący spadek rentowności wydobywania w kopalniach w Polsce oraz ich planowane zamknięcie w Czechach), jak i popytowych (rosnące znaczenie innych nośników energii w ślad za implementacją założeń polityki klimatycznej UE, spadająca konkurencyjność cenowa produkcji energii z węgla – wysokie opłaty za emisję CO<sub>2</sub>, czy też ogólny wzrost efektywności energetycznej);<sup>128</sup>
- spodziewany relatywnie niski popyt na wyroby sektora hutniczego, a w rezultacie także na surowce wykorzystywane w procesie produkcji (rudy żelaza oraz koks). Stalochłonne sektory przemysłu (produkcja *automotive*, produkcja maszyn czy budownictwo) są jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 gałęzi gospodarki.<sup>129</sup> W wyniku m.in. pozrywanych globalnych łańcuchów dostaw, silnej recesji gospodarczej w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym oraz czynników, które już wcześniej niekorzystnie wpływały na konkurencyjność polskiego i europejskiego hutnictwa (wysokie opłaty za emisję CO<sub>2</sub> i koszty energii, rosnący import stali i wyrobów stalowych spoza UE)<sup>130</sup>, w horyzoncie nadchodzących kwartałów zapotrzebowanie na wyroby hutnicze pozostanie relatywnie niskie, z czym spójne są także prognozy analityków WorldSteel<sup>131</sup>;
- prawdopodobny spadek zapotrzebowania na przewozy paliw ciekłych, z uwagi na recesję gospodarczą (zapotrzebowanie na paliwa jest powiązane z tempem wzrostu gospodarki), a także planowane oddanie do eksploatacji nowych odcinków rurociągów (Boronów-Trzebinia oraz drugiej nitki Gdańsk – Płock)<sup>132</sup>;
- niższa w wyniku recesji gospodarczej produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych, której dynamika jest zbliżona do tempa wzrostu PKB (wyroby sektora chemicznego są najczęściej używane w ramach procesów wytwórczych w innych gałęziach gospodarki);
- długofalowe ograniczenie globalnej wymiany handlowej (według ekonomistów MFW, w samym 2020 r. zmniejszy się ona o ponad 10% r/r), co pośrednio wpłynęłoby również m.in. na niższe przeładunki kontenerów w portach morskich i prawdopodobny spadek popytu na przewozy kontenerów.

W celu przeciwdziałania powyższym ryzykom, Grupa PKP CARGO podejmuje działania pozwalające na dynamiczne reagowanie na zmieniającą się sytuację rynkową i trendy panujące na rynku towarowych przewozów kolejowych. Działania Grupy PKP CARGO są nakierowane na systematyczną dywersyfikację przewozów (czemu służą m.in. inwestycje w specjalistyczny tabor przeznaczony do przewozów intermodalnych oraz w rozbudowę sieci terminali), a także optymalizację całego procesu przewozowego (m.in. w obliczu licznych okresowych zamknięć torowych na sieci PKP PLK).

<sup>127</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>128</sup> Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Portal WysokieNapiecie.pl

<sup>129</sup> Portal moto.rp.pl

<sup>130</sup> Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

<sup>131</sup> World Steel

<sup>132</sup> Portal WNP.pl, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl

## Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Zgodnie z danymi UTK, w I połowie 2020 r. na polskim rynku kolejowym działały łącznie 84 podmioty posiadające licencję prezesa UTK i oferujące na jej podstawie usługi transportu towarów. Zaliczały się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>133</sup> W ostatnich latach walka konkurencyjna na krajowym rynku nasiliła się, a systematycznemu wzrostowi liczby działających na nim operatorów (z 53 w 2012 r. do 84 w 2020 r.) towarzyszyła jednocześnie coraz mniejsza koncentracja udziałów.<sup>134</sup>

Pomimo bardzo silnego spadku przewozów r/r dla rynku ogółem w I połowie 2020 r. (do czego przyczyniła się m.in. spowodowana pandemią COVID-19 recesja gospodarcza), część operatorów odnotowała ich zwiększenie r/r. Dotyczyło to przede wszystkim - zbiorczo - najmniejszych spółek (o jednostkowym udziale w rynku nieprzekraczającym 0,5%), które cechuje wysoka elastyczność prowadzonej działalności, a także relatywnie niski poziom kosztów stałych. Na kurczącym się rynku dobrze radziła sobie również większość podmiotów koncentrujących działalność w segmencie intermodalnym, a także operatorów wyspecjalizowanych w obsłudze własnej grupy kapitałowej (m.in. w segmencie paliwowym, hutniczym, chemicznym czy budownictwie).

Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą pełen zestaw usług przewozowych i okołoprzewozowych, m.in. całopociągowe transporty węgla i koksu, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, paliw płynnych czy też chemikaliów. W przypadku niektórych spółek możliwe są też przewozy w ruchu rozproszonym (pojedyncze wagony) oraz przewozy specjalne (m.in. długie szyny). Część podmiotów oferuje również kompleksową obsługę spedycyjno-logistyczną, bądź zapewnia kursowanie regularnych pociągów operatorskich. Biorąc pod uwagę relatywnie niskie bariery wejścia na rynek (m.in. możliwość korzystania z licencji międzynarodowej czy też leasingu taboru), a także w dalszym ciągu dobre perspektywy rozwojowe m.in. dla segmentu intermodalnego - w nadchodzących kwartałach można oczekiwać dalszego wzrostu liczby konkurentów Grupy PKP CARGO na krajowym rynku, wraz z równoczesnym zwiększeniem skali działalności przez niektóre z już działających podmiotów.

Głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i zdecydowany lider na rynku przewozów), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, koncentrujący działalność w segmencie transportu kontenerów w obszarze Trójmorza), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo), Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw) oraz IDS CARGO.<sup>135</sup> Analogicznie jak w przypadku rynku polskiego, usługi świadczone przez konkurencyjnych operatorów obejmują wszystkie główne segmenty rynku towarowych przewozów kolejowych: paliwa stałe, materiały budowlane, paliwa płynne, chemikalia czy kontenery (intermodal). W ostatnich kwartałach także w Czechach widoczny jest trend stopniowej decentralizacji rynku przewozów (sumaryczny udział rynkowych drobnych spółek stopniowo zwiększa się).<sup>136</sup>

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.

## Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

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. W 2019 r. transport przy wykorzystaniu ciężarówek odpowiadał za ponad 85% całkowitego przewiezionego wolumenu towarów w Polsce i za ponad 80% w Czechach, a dodatkowo w obydwu przypadkach udział transportu drogowego w tym okresie zwiększył się (głównie kosztem kolei).<sup>137</sup> Obserwowane w 2020 r. tendencje rynkowe wskazują na utrzymanie, a nawet pogłębienie niekorzystnych dla transportu kolejowego trendów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.<sup>138</sup>

<sup>133</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>134</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>135</sup> SZDC

<sup>136</sup> SZDC

<sup>137</sup> Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

<sup>138</sup> Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

Wzrost relatywnego znaczenia drogowego transportu towarów jest skutkiem istniejących przewag konkurencyjnych względem alternatywnych gałęzi transportu, do których zaliczają się m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia i koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności;
- utrzymujące się w ostatnich latach na umiarkowanych poziomach ceny ropy naftowej (cena paliwa jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego);
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczny rozwój dróg wysokiej jakości (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach;
- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (siatka dróg, w ramach której obowiązują systemy poboru opłat ViaToll i Premid jest relatywnie mała względem rozmiaru całej sieci drogowej);
- możliwość płynnego dostosowania wolumenu przewozu, a tym samym obsługi zarówno krótko-, jak i długodystansowych relacji (transport drogowy pozostaje rentowny już przy relatywnie małym wolumenie transportowanych towarów – z uwagi na niskie koszty stałe). W konsekwencji, opłacalny może być również przewóz na krótkie dystanse, co jest biznesowo nieosiągalne dla innych gałęzi transportu;
- znacząco wyższą w porównaniu do transportu kolejowego średnią prędkość transportu towarów i możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door (bez konieczności przeładunku w terminalu czy na bocznicy).

Implementowane przez Grupę PKP CARGO inicjatywy operacyjne dążą do uzyskania przez transport kolejowy pozycji komplementarnego, wobec transportu drogowego, środka transportu (m.in. przewozy dużych wolumenów towarów masowych na długie dystanse, przy ich jednoczesnej obsłudze przez ciężarówki na punktach krańcowych - tzw. „ostatnia mila”). Grupa PKP CARGO systematycznie zwiększa też skalę prowadzonej działalności w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej w segmentach rynku, które dominują w przewozach kolejowych i jednocześnie charakteryzują się dużym potencjałem wzrostu (m.in. przewozy intermodalne). Jednocześnie ogólna pozycja konkurencyjna transportu kolejowego powinna ulec poprawie po zakończeniu prac modernizacyjno-inwestycyjnych na sieci PKP PLK, prowadzonych w ramach „Krajowego Programu Kolejowego”. Choć długofalowo rozwój infrastruktury kolejowej przyczyni się do poprawienia pozycji konkurencyjnej kolei jako środka transportu, to obecnie przyczynia się on do obniżenia średniej prędkości handlowej pociągów (co bezpośrednio przekłada się na spadek terminowości oraz wolniejszy obrót taboru), a także wymusza częste stosowanie objazdów (co zwiększa koszty prowadzenia działalności i tym samym obniża rentowność spółek kolejowych).



## Ryzyka w prowadzonej działalności

### Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

W chwili obecnej PLK S.A. wdraża Krajowy Program Kolejowy, który ma na celu m.in. zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych koleją. Nowe inwestycje pozwolą na podniesienie prędkości i przepustowości na szlakach, poprawę dostępu kolejowego do portów morskich oraz umożliwią rozwój transportu towarów. Prace obejmą modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Powyższe prace mogą spowodować czasowe opóźnienia w dostawie towarów do kontrahentów PKP CARGO S.A.

### Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Dominującą rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych odgrywa transport drogowy, który jednocześnie w ostatnich latach przechwytuje większość pojawiającej się na rynku i dostępnej do przewozu masy. W 2018 r. udział transportu drogowego w całym rynku przewozów towarowych wg masy towarowej przekroczył 85% w Polsce i 80% w Republice Czeskiej, a wzrost udziału odbywał się głównie kosztem kolei.<sup>139</sup> Aktualnie dostępne dane za część 2019 r. wskazują na prawdopodobne dalsze pogłębienie niekorzystnego dla transportu kolejowego trendu spadku udziałów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.

Przyczyną systematycznego wzrostu rynkowego znaczenia transportu samochodowego są w dużej mierze jego istniejące przewagi konkurencyjne w stosunku do pozostałych gałęzi lądowego transportu towarów. Można do nich zaliczyć m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia na rynek, a także koszty stałe ponoszone w początkowej fazie działalności;
- utrzymujące się w ostatnich latach na historycznie umiarkowanych poziomach ceny ropy naftowej (cena paliwa jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego);
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczne poszerzanie się siatki dróg wysokiej kategorii (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach. Zgodnie z danymi GDDKiA, w 2019 r. w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych

<sup>139</sup> Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

i Autostrad” oddano do użytku 460 km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, przez co całkowita długość dróg wysokiej jakości wzrosła do blisko 4 150 km<sup>140</sup>. Docelowo ma ona osiągnąć poziom 7 650 km (2 000 km autostrad i 5 650 km dróg ekspresowych), z czego w samym 2020 r. powinno zostać udostępnione ok. 120 km<sup>141</sup>. Również na terytorium Republiki Czeskiej obserwowany jest stopniowy rozrost sieci dróg ekspresowych i autostrad, przy istotnym współudziale środków w ramach funduszy strukturalnych UE<sup>142</sup>;

- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (łączna siatka dróg obejmowana przez systemy ViaToll i Czech Toll jest relatywnie mała w stosunku do rozmiaru całej sieci drogowej);
- wysoką elastyczność pod względem transportowanego wolumenu ładunków, możliwość realizacji rentownych przewozów zarówno na krótkie, jak i długie odległości (z uwagi na niskie koszty stałe transport samochodowy jest opłacalny już przy relatywnie niedużych wolumenach transportowanych ładunków);
- zdecydowanie wyższą w stosunku do transportu kolejowego szybkość transportu towarów i możliwość realizacji przewozów door-to-door (bez konieczności przeładunku);

Podejmowane przez Grupę PKP CARGO działania mitygujące nakierowane są na uzyskanie przez transport kolejowy komplementarnej względem transportu drogowego pozycji (m.in. realizacja przewozów dużych wolumenów towarów masowych na dalsze odległości, przy ich obsłudze przez transport drogowy w ramach „ostatniej mili”, rozwój wymiany kontenerowej z Dalekim Wschodem). Dodatkowo, po ukończeniu prowadzonych obecnie przez PKP PLK w ramach „Krajowego Programu Kolejowego” prac modernizacyjnych, zwiększeniu powinna ulec średnia prędkość handlowa kolei, a eksploatacyjne trasy przewozowe skrócą się (brak konieczności stosowania objazdów). W rezultacie, powyższe czynniki powinny przyczynić się do poprawy pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego na rynku przewozów w Polsce i w obrocie międzynarodowym.

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

Znaczną część kontraktów zawieranych przez Grupę PKP CARGO i jej klientów cechuje ich długoterminowy charakter. W konsekwencji, wymiennie ogranicza to skalę niepewności związanej z prowadzoną działalnością przewozową – umożliwia zakontraktowanie z odpowiednim wyprzedzeniem transportu dużych wolumenów towarów masowych, tj. węgla kamiennego, kruszyw, metali czy rud, wraz z równoczesnym zagospodarowaniem odpowiednich zasobów taborowych czy ludzkich.

W treści umowy zawarty jest deklarowany wolumen przewozu, choć jednocześnie w uzasadnionych przypadkach może on podlegać późniejszej renegotjacji – zarówno w stronę jego zwiększenia, jak i redukcji. W rezultacie, zmiana warunków umowy może wpłynąć na konieczność zapewnienia dodatkowych zasobów w celu przetransportowania nadprogramowej masy towarowej, bądź też negatywnie przełożyć się na poziom faktycznie zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów. Grupa PKP CARGO oferuje usługi przewozowe, których odbiorcami są głównie podmioty działające w kilku gałęziach przemysłu – przemyśle wydobywczym, energetyce, hutnictwie, produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych czy budownictwie. Jednocześnie powyższe gałęzie gospodarki charakteryzuje dość wysoka koncentracja wytworzonej produkcji. W konsekwencji, w obliczu potencjalnego ograniczenia skali produkcji przez jednego z klientów (oraz równoczesnej zaostrzonej walki konkurencyjnej na rynku przewozów), coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie kontrahentów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych, ale niezrealizowanych przewozach.

Równocześnie zmiany w strukturze działalności podmiotów, na rzecz których usługi transportowe świadczy Grupa PKP CARGO mogą przybrać formę całkowitej zmiany lub dywersyfikacji obszaru działalności. Ponadto, część dużych klientów decyduje się również na powołanie spółek zależnych, koncentrujących się na obsłudze transportowej wyprodukowanych przez daną firmę towarów. W połowie 2020 r. na polskim rynku przewozów operowało kilkanaście takich podmiotów, przy czym w ostatnich miesiącach ich znaczenie rynkowe jeszcze zwiększyło się (większość z nich odnotowała wzrost transportowanych wolumenów w ujęciu rok do roku, przy jednocześnie silnie kurczącym się rynku przewozów kolejowych ogółem). Choć w sytuacji „górkii przewozowej” zasoby taborowe czy kadrowe spółek wyspecjalizowanych są często niewystarczające do obsługi całego wolumenu zgłaszanego do transportu przez spółki macierzyste, to w momencie pogorszenia koniunktury na rynku ich potencjał taborowy często pozostaje wystarczający.

Biorąc pod uwagę panujące na rynku przewozowym trendy (w tym systematyczny wzrost wolumenów transportowanych przez spółki wyspecjalizowane), prawdopodobne jest dalsze poszerzenie przez nie skali działalności, w tym również na zasadach komercyjnych (usługi przewozowe świadczone na rzecz innych niż spółka-matka klientów). W konsekwencji, powyższe czynniki mogą negatywnie wpływać na wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym przez Grupę PKP CARGO).

<sup>140</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

<sup>141</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

<sup>142</sup> Portal motorway.cz

Długoterminowa strategia Grupy PKP CARGO zakłada systematyczne zwiększanie efektywności, konkurencyjności i jakości oferowanych usług przewozowych i logistycznych. Dzięki podejmowanym działaniom ryzyko potencjalnej dywersyfikacji przewoźników przez kluczowych klientów jest ograniczane.

#### Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu w Spółce poddawane jest stałemu monitoringowi. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby osób posiadających wymagane kompetencje, co sprzyja realizacji procesów biznesowych.

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Ze względu na sytuację epidemiologiczną i wprowadzone obostrzenia, w tym także dotyczące organizacji szkoleń, w okresie od marca do maja br. wstrzymane zostały wszelkie działania rozwojowe. Od czerwca br. wznowiono obowiązkowe szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów oraz szkolenia fakultatywne. Zarówno szkolenia, pouczenia jak i egzaminy są aktualnie prowadzone z zachowaniem zasad sanitarnych wynikających z przepisów prawa, zaleceń GIS oraz Procedur ZZKS. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego jest nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu.

Wszystkie te działania sprawiają, że ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu zostało zminimalizowane.

#### Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Prowadzenie przez Zarząd PKP CARGO S.A. partnerskiego dialogu społecznego ze Związkami Zawodowymi, a także dokonanie wspólnych ustaleń sprawiło, że w I półroczu 2020 r. strona społeczna nie inicjowała w Spółce sporów zbiorowych i strajku. W konsekwencji prowadzonych działań ryzyko wystąpienia tego typu zdarzeń w kolejnych sześciu miesiącach roku obrotowego zostało ograniczone do minimum.

#### Ryzyko wzrostu płac

W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie przez okres 3 miesięcy wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Jednocześnie Strony zadeklarowały, że w tym czasie Organizacje Związkowe nie będą wysuwać postulatów płacowych, a Pracodawcy nie będą wypowiadać pracownikom umów o pracę z przyczyn nie dotyczących pracowników.

#### Ryzyko związane z występowaniem epidemii COVID-19 w drugim półroczu 2020 r.

- wykonywanie w dłuższym okresie czasu obowiązków pracowniczych w formie zdalnej przez znaczną grupę pracowników może powodować m.in.: utrudnienia na niektórych stanowiskach pracy dotyczące bezpośredniej komunikacji pomiędzy pracownikami, ograniczenia w bieżącej realizacji zadań z uwagi na brak sprzyjających warunków do pracy zespołowej czy obniżenie efektywności. Dodatkowo, przedłużający się stan epidemii powoduje kumulację liczby pracowników, którzy po jego odwołaniu będą musieli w krótkim okresie czasu przystąpić do wykonania badań okresowych.
- ryzyka kontraktowe związane z możliwością uchylenia się przez Klientów od obowiązku zapłaty odszkodowania lub kary umownej, a także ryzyka związane z wygaśnięciem, rozwiązaniem lub odstąpieniem od umowy przez Klientów Spółki,
- zwiększona niepewność prawna związana z możliwością uchwalenia nowych przepisów prawa w związku z pandemią wirusa COVID-19 i przeciwdziałaniem jej skutkom (w konsekwencji czego należy liczyć się z prawdopodobieństwem podjęcia niezwłocznych działań przez Spółkę, również w kontekście prawnym – najczęściej zmiany wprowadzanej z mocą wsteczną albo od dnia publikacji ustawy),
- ryzyko związane z zawieszeniem, na podstawie przepisów ustawy, biegu terminów procesowych i sądowych, w tym w postępowaniach sądowo-administracyjnych, administracyjnych, egzekucyjnych, co skutkować może przedłużeniem w czasie rozpoznania w/w spraw lub odzyskania należności przez Spółkę,
- ryzyko związane z obowiązkiem świadczenia pracy zdalnej przez pracowników Spółki, zatrudnionych na stanowiskach, na których rodzaj wykonywanej pracy umożliwia wykonywanie pracy poza siedzibą pracodawcy, oraz związany z tym obowiązek pracodawcy zapewnienia pracownikom narzędzi niezbędnych do wykonywania pracy zdalnej,



- ryzyko związane z wprowadzeniem ograniczeń w transporcie lub przemieszczaniu się osób, co może skutkować utrudnieniami w prowadzeniu przez Spółkę działalności operacyjnej oraz wpływać na zmniejszone zapotrzebowanie na usługi przewozu świadczone przez PKP CARGO S.A.,
- ryzyko obowiązku zwrotu otrzymanego wsparcia finansowego (w ramach Tarczy Antykryzysowej), jeżeli okazałoby się, że Spółka otrzymała dofinansowanie do wynagrodzeń na podstawie niezgodnego z prawdą oświadczenia i w rzeczywistości nie spełnia warunku jego otrzymania,
- ryzyko zmian regulacji prawnych - w związku z panującą epidemią COVID-19, istnieje ryzyko wprowadzania nowych obostrzeń lub przepisów prawa powszechnie obowiązującego.



### Ryzyka o charakterze finansowym

#### Ryzyko płynności

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

W I półroczu 2020 r. płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym.

Informacja o niewykorzystanych na dzień 30 czerwca 2020 r. liniach kredytowych została przedstawiona w **Nocie 4.1 SSF** do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 30 czerwca 2020 r. 8 spółek z Grupy.

#### Ryzyko rynkowe

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

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu PKP CARGO S.A. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

#### Ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. oraz Spółki zależne narażone są na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności PKP CARGO S.A. wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

Do zarządzania ryzykiem walutowym zastosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu FX Forward.

PKP CARGO S.A. i PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. stosowały w I półroczu 2020 roku rachunkowość zabezpieczeń w zakresie przepływów pieniężnych EUR/PLN z tytułu kredytów inwestycyjnych w EUR oraz zawartych transakcji terminowych typu FX Forward. W skutek powyższego działania nie są generowane przychody lub koszty finansowe (dodatnie lub ujemne różnice kursowe) z tytułu zmiany wartości wyceny (ograniczenie zmienności wyniku finansowego).

### Ryzyko stopy procentowej

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych oraz leasingów opartych częściowo o zmienne stopy procentowe.

W I półroczu 2020 r. odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M.

### Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

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



## 5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r. oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 r. zostały sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757).

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r. oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 r. zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r. oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

### 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 raport z przeglądu niezawierający żadnych zastrzeżeń.



## 5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN <sup>143</sup>		w mln EUR	
	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,4413</b>	<b>4,2880</b>
Przychody z działalności operacyjnej	2 024,0	2 446,8	455,7	570,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-182,0	101,9	-41,0	23,8
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-231,0	68,0	-52,0	15,9
Zysk / strata netto	-191,9	47,9	-43,2	11,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-264,9	45,0	-59,6	10,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-4,28	1,07	-0,96	0,25
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-4,28	1,07	-0,96	0,25
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	218,0	355,5	49,1	82,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-351,0	-305,6	-79,0	-71,3
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	9,9	-170,0	2,2	-39,6
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-123,1	-120,1	-27,7	-28,0
	<b>30/06/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>30/06/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,4660</b>	<b>4,2585</b>
Aktywa trwałe	6 514,0	6 503,8	1 458,6	1 527,3
Aktywa obrotowe	1 260,3	1 487,5	282,2	349,3
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,1	-	0,9	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	501,4	525,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 158,4	3 423,3	707,2	803,9
Zobowiązania długoterminowe	3 284,1	3 115,9	735,4	731,7
Zobowiązania krótkoterminowe	1 335,9	1 452,1	299,1	341,0

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 roku sporządzone według MSSF UE.

<sup>143</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,4413</b>	<b>4,2880</b>
Przychody z działalności operacyjnej	1 466,3	1 839,1	330,2	428,9
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-180,4	66,4	-40,6	15,5
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-158,0	70,8	-35,6	16,5
Zysk / strata netto	-120,9	57,1	-27,2	13,3
Całkowite dochody	-187,4	54,6	-42,2	12,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-2,70	1,27	-0,61	0,30
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,70	1,27	-0,61	0,30
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	211,5	325,6	47,6	75,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-272,4	-266,8	-61,3	-62,2
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	35,0	-147,5	7,9	-34,4
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-25,9	-88,7	-5,8	-20,7
	<b>30/06/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>30/06/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,4660</b>	<b>4,2585</b>
Aktywa trwałe	6 025,2	6 030,5	1 349,0	1 416,1
Aktywa obrotowe	884,6	989,8	198,1	232,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,1	-	0,9	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	501,4	525,8
Kapitał własny	3 023,0	3 210,4	676,8	753,9
Zobowiązania długoterminowe	2 844,4	2 659,0	636,9	624,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 046,5	1 150,9	234,3	270,2

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 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 2020 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

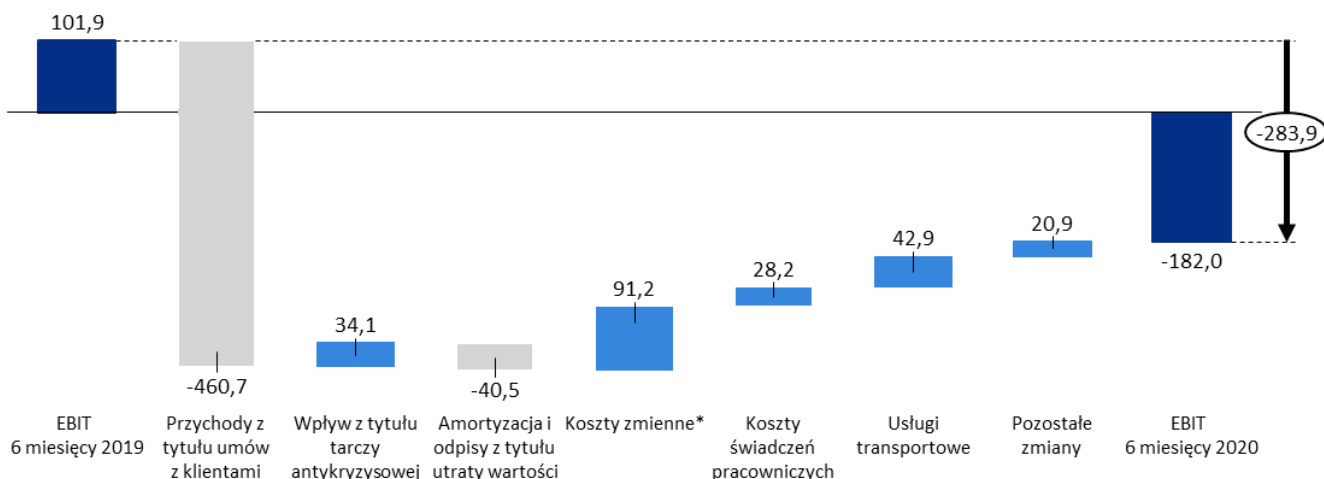
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.06.2020 – 4,4660 PLN/EUR, 31.12.2019 – 4,2585 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.06.2020 - 4,4413 PLN/EUR, 01.01 - 30.06.2019 - 4,2880 PLN/EUR.

### 5.3.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

#### Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2020 r. wynik EBIT wyniósł -182,0 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 283,9 mln zł).

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

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

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2019 r. zostały opisane poniżej:

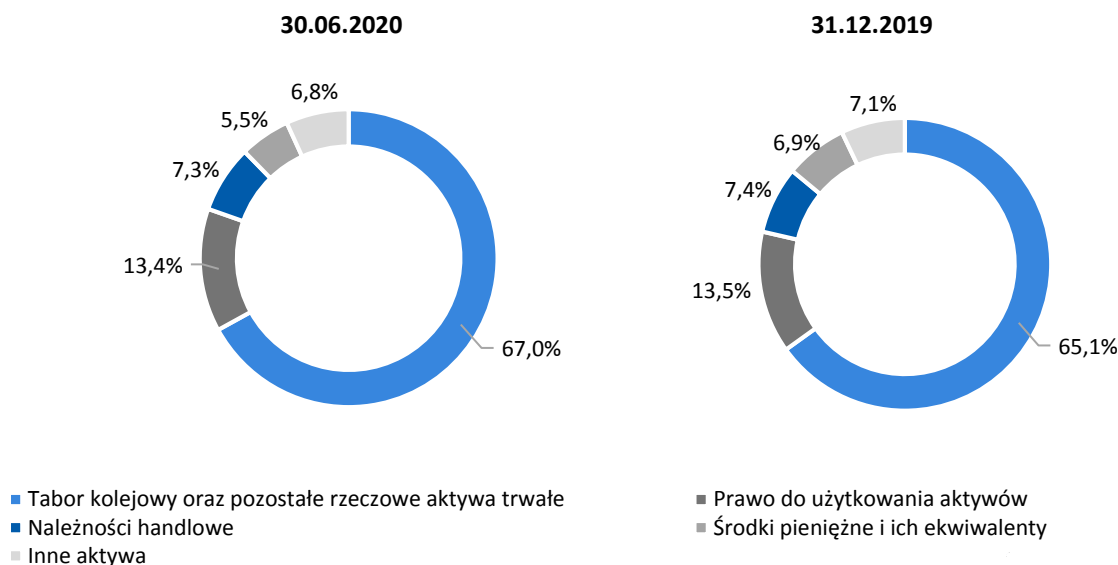
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał przede wszystkim ze spadku przewozów (spadek pracy przewozowej o 18,9%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- otrzymano pierwszą transzę dofinansowania do wynagrodzeń dla pracowników z Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie w ramach środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 34,1 mln zł (przychody klasyfikowane jako pozostałe przychody operacyjne);
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości w związku ze zwiększonymi nakładami inwestycyjnymi dotyczącymi inwestycji taborowych w 2019 r.;
- spadek kosztów zmiennych zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury o 16,0% głównie na skutek spadku pracy przewozowej o 18,9%;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim ze spadku przeciętnego zatrudnienia o 466 osób r/r oraz obniżenia czasu pracy o 10% w czerwcu 2020 r. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia w etatach zaprezentowano w rozdziale **4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek wartości usług transportowych o 21,1% w wyniku spadku przewozów (spadek pracy przewozowej o 18,9%);
- pozycja pozostałe zmiany miała pozytywny wpływ na wynik EBIT m.in. z tytułu spadku kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 9,0 mln zł, zużycia paliwa nietrakcyjnego o 3,4 mln zł, podróży służbowych o 2,6 mln zł oraz usług prawnych, doradczych i podobnych o 2,1 mln zł.

#### Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

##### AKTYWA

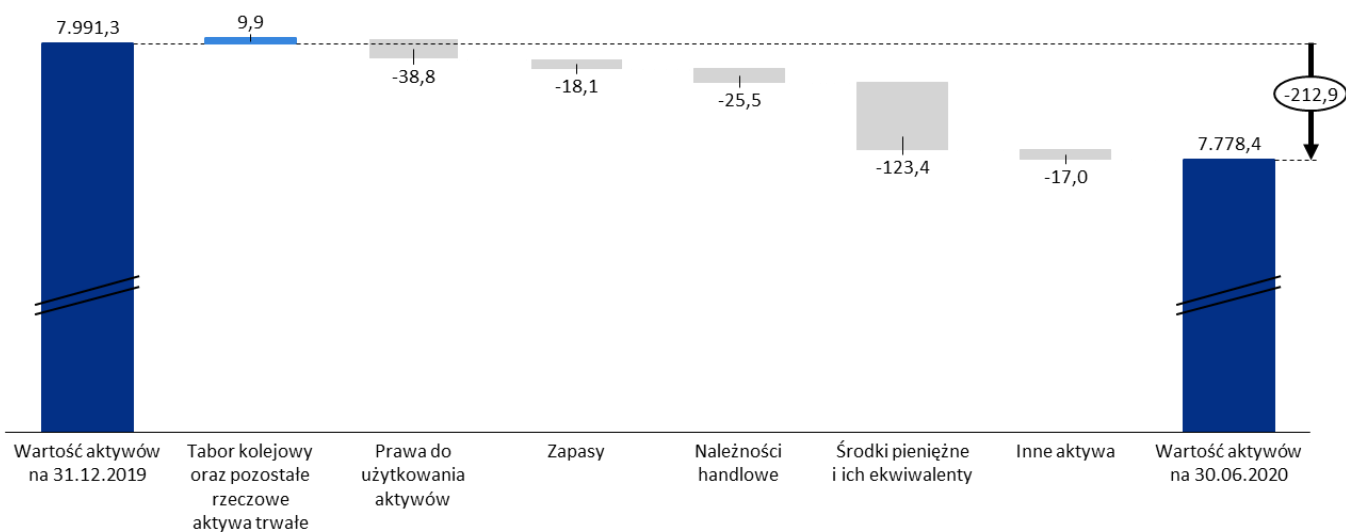
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 30.06.2020 r. posiadał tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły łącznie 67,0% sumy aktywów wobec 65,1% na dzień 31.12.2019 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 30.06.2020 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe, które były równe 7,3% całości aktywów.

Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.06.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

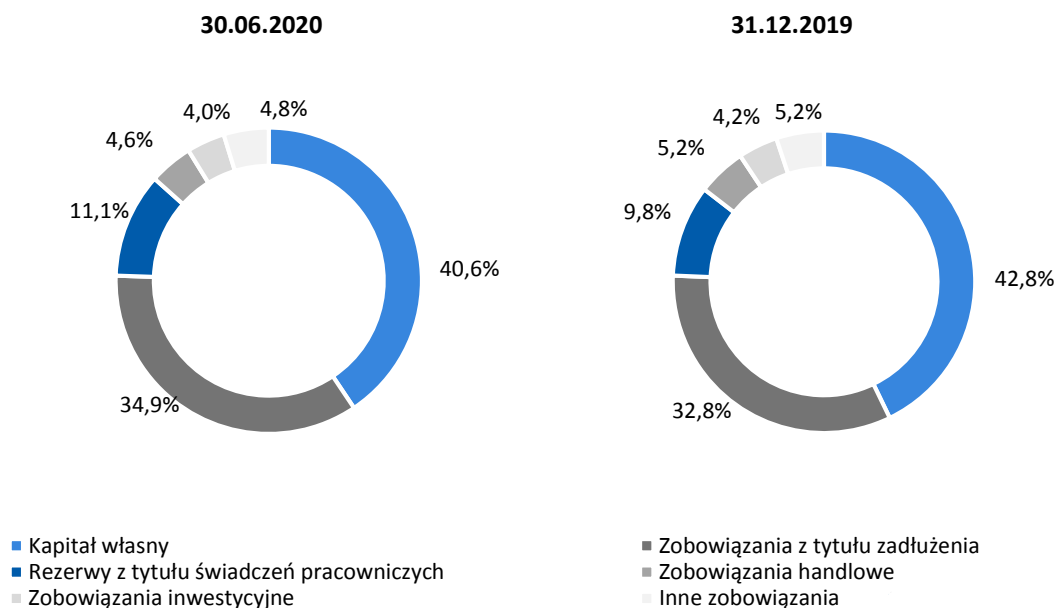
- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych wynikał głównie z wyższych nakładów inwestycyjnych nad kosztem amortyzacji;
- spadek praw do użytkowania aktywów z tytułu wyższego kosztu amortyzacji MSSF 16 nad nakładami inwestycyjnymi MSSF 16;
- spadek wartości zapasów w wyniku ograniczenia zakupów materiałów i części zamiennych przy wykorzystaniu posiadanych zapasów do mniejszej ilości wykonywanych napraw taboru wynikającej ze zmniejszenia przewozów;
- spadek wartości należności handlowych wynika głównie ze spadku pracy przewozowej, przy wydłużeniu terminów płatności dla niektórych kontrahentów w ramach prowadzonych działań handlowych;
- spadek wartości środków pieniężnych wynikał głównie z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 379,9 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek w wysokości 285,5 mln zł;

- spadek wartości innych aktywów głównie na skutek spadku rozrachunków z tytułu podatku VAT będących konsekwencją przede wszystkim spadku przychodów z tytułu umów z klientami.

**KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA**

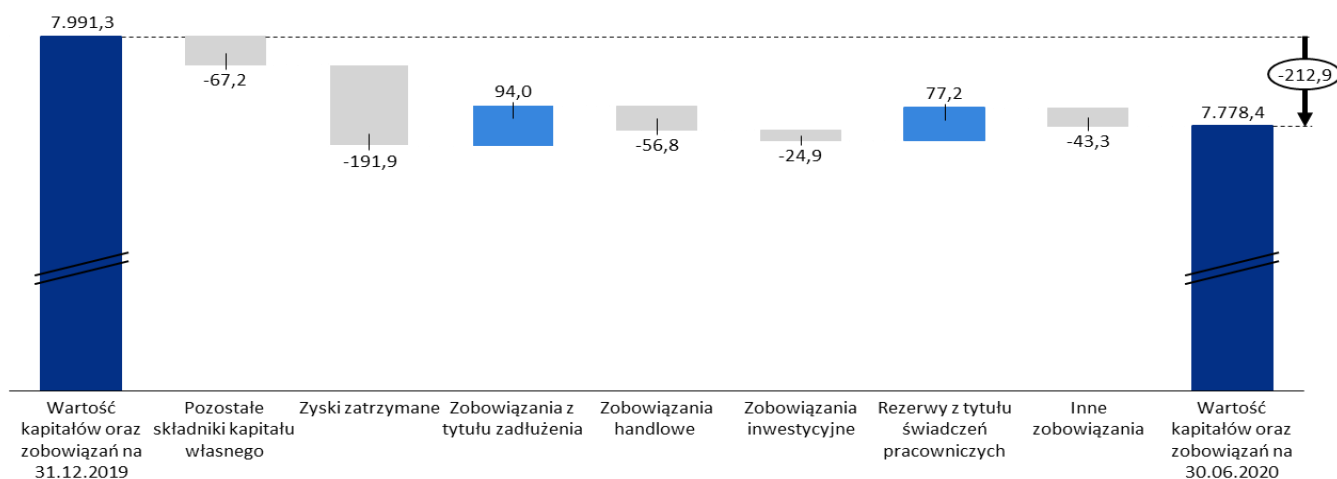
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.06.2020 r. stanowił 40,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,8% na dzień 31.12.2019 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,9% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 32,8% na 31.12.2019 r.

**Rysunek 22** Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

**Rysunek 23** Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne



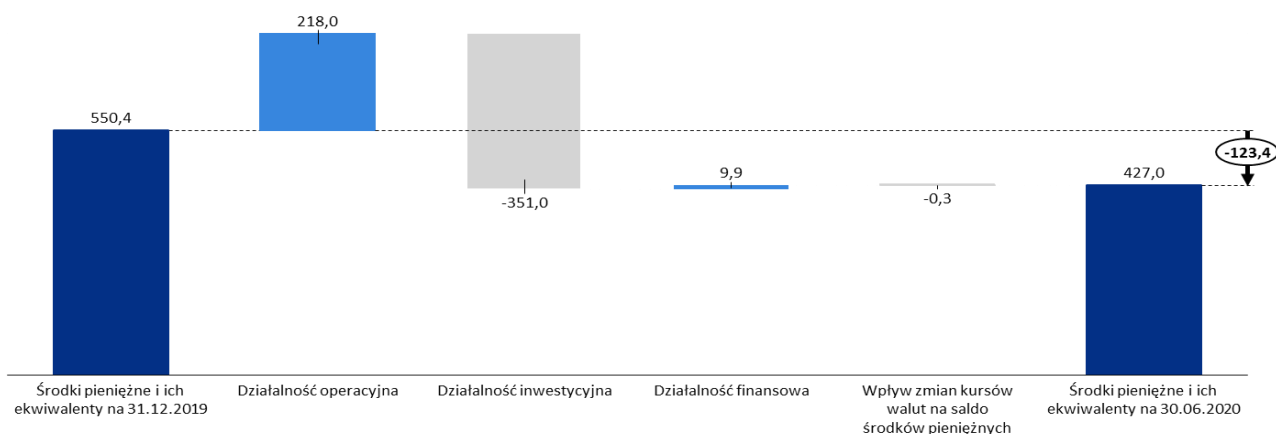
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 30.06.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości pozostałych składników kapitału własnego związany głównie ze stratami aktuarialnymi dotyczącymi świadczeń pracowniczych w wysokości 42,2 mln zł (w wyniku wzrostu rezerw pracowniczych) oraz negatywną wyceną instrumentów zabezpieczających na poziomie 24,3 mln zł;
- spadek zysków zatrzymanych w wyniku osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego Grupy PKP CARGO;
- wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia w związku z zaciągnięciem nowych kredytów bankowych, pożyczek i leasingów w wysokości 315,8 mln zł, przy spłacie kapitału na poziomie 257,4 mln zł oraz wycenie walutowej z tytułu zmian kursów walutowych powodującej wzrost zadłużenia na poziomie 35,0 mln zł;
- spadek zobowiązań handlowych proporcjonalny do spadku pracy przewozowej;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych głównie w związku ze spadkiem zobowiązań z tytułu zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości o 11,1 mln zł (intensyfikacja napraw nieruchomości nastąpiła pod koniec 2019 roku) oraz spadkiem pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 17,4 mln zł (głównie spadek zobowiązań dotyczących obszaru IT oraz maszyn i urządzeń nie związanych bezpośrednio z procesem przewozowym);
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych wynikał głównie z obniżenia stopy dyskonta do poziomu 1,4% (szczegółowe informacje dotyczące zmian rezerw pracowniczych zaprezentowano w **Nocie 1.5. i 5.8 SSF<sup>144</sup>**) oraz ze wzrostu rezerw na niewykorzystane urlopy;
- spadek innych zobowiązań wynikał głównie z obniżenia zobowiązań z tytułu rozrachunków publicznoprawnych o 15,4 mln zł, rozrachunków z pracownikami o 13,2 mln zł, będących skutkiem zmniejszenia zatrudnienia oraz zmniejszeniem kosztów wynagrodzeń brutto (zmniejszony wymiar etatu) stanowiących podstawę wymiaru składek, wartości pozostałych zmian wynikających głównie ze spadku pozostałych rezerw o 7,4 mln zł (m.in. rezerwy utworzone na roszczenia sporne, sprawy sądowe i kary umowne) oraz spadku różnic kursowych z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych o 5,8 mln zł.

## Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2020 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2019 r. spadła o 123,4 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 231,0 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 388,7 mln zł. Ponadto zanotowano zwiększone przepływy z działalności operacyjnej w wyniku rozliczenia podatku dochodowego z Urzędem Skarbowym w wysokości 47,0 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej wynikają głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 379,9 mln zł, przy wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie

<sup>144</sup> Za każdym razem, gdy w poniższym dokumencie będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2020 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

27,0 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej środków trwałych;

- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie z wpływów z tytułu zaciągniętych kredytów na poziomie 285,5 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 14,0 mln zł, przy spłatach kredytów i pożyczek, wydatkach z tytułu leasingu wraz z odsetkami od leasingu oraz odsetkami od kredytów i pożyczek w wysokości 288,0mln zł.

### 5.3.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana	Tempo zmian
			2020 - 2019	2020/2019
Marża EBITDA <sup>1</sup>	10,2%	18,4%	-8,2 p.p.	-44,5%
Marża wyniku netto <sup>2</sup>	-9,5%	2,0%	-11,5 p.p.	-
ROA <sup>3</sup>	-2,6%	1,9%	-4,5 p.p.	-
ROE <sup>4</sup>	-6,5%	4,1%	-10,6 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	216,4	227,9	-11,5	-5,0%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 437,0	1 448,0	-11,0	-0,8%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	13,9	14,8	-0,9	-6,1%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	485,4	579,6	-94,2	-16,3%

Źródło: Opracowanie własne

- Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
- Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
- 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)
- Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
- 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).
- 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.

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**. Informacje dotyczące wskaźnika długu netto do EBITDA zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1. SSF**.
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą również wynika ze spadku przewozów oraz spowodowany jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw wynika z przyczyn opisanych powyżej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej o 18,9% r/r, przy spadku zatrudnienia w etatach o 3,2% r/r.

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



### Sytuacja związana z COVID-19

- Zamknięcie niektórych kopalń wpłynie na niższe wydobycie, a spadek zapotrzebowania na węgiel powoduje niższe przewozy tego surowca.
- Opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej, co wpływa na zapotrzebowanie na przewozy kruszyw.
- Odsunięcie w czasie ponownego uruchomienia pieca w Krakowie przez ArcelorMittal Poland.
- Wzrost dodatkowych kosztów spowodowany wdrożeniem rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.
- Zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wewnętrznych przepisów PKP CARGO S.A. wprowadzone w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.



### Wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych

- Spółka w ramach tzw. "Tarczy Antykryzysowej" skorzystała ze wsparcia Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie. Pomoc w wysokości 102,4 mln zł przekazana została w 3 transzach, przy czym I transza (34,14 mln zł) w czerwcu 2020 r., natomiast II i III transza (łącznie 68,28 mln zł) odpowiednio w lipcu i sierpniu (wpłyną więc na wynik III kwartału 2020 r.).
- Porozumienie z organizacjami związkowymi podpisały również PKP CARGO CONNECT (9 czerwca 2020 r.) oraz PKP CARGOTABOR (2 lipca 2020 r.). Obie spółki zależne wystąpiły również z wnioskiem o przyznanie świadczenia ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie COVID-19. Szacowane wsparcie wyniesie łącznie dla obu spółek około 17,8 mln zł.



### Sytuacja na rynku surowców energetycznych

- Spadek zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce powoduje niższe zapotrzebowanie na przewozy węgla. Jednak ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny nadal będzie najważniejszym sektorem gospodarki.



### Sytuacja na rynku kruszyw

- Mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowany mniejszą skalą inwestycji i wzrostem cen.
- Pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji.



### Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

- Powrót do wolumenów transportu w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze po wcześniejszym wstrzymaniu dostaw produktów z Chin drogą morską oraz lądową.



### Stan infrastruktury kolejowej

- Utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.
- Zamknięcia torowe wpływają na przepustowość wykorzystywanych linii oraz stacji.



### Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal będą stanowić istotną pozycję kosztów operacyjnych
- W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższego kwartału nie przewiduje się znaczących zmian.
- Z uwagi na spadek przewozów towarowych oraz stan epidemii na terenie kraju, PKP PLK S.A. od połowy marca do odwołania odstąpiła od naliczania opłat rezerwacyjnych i niektórych kar.
- 19 czerwca 2020 r. opublikowany został przez Komisję Europejską projekt rozporządzenia zawierający propozycje tymczasowych odstępstw od Dyrektywy 2012/34/UE w odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (w ramach krajowych i międzynarodowych przewozów), w związku z pandemią Covid-19. Proponowane zmiany będą miały na celu złagodzenia negatywnych skutków pandemii na sytuację przewoźników kolejowych i ułatwienia im szybszego wychodzenia z kryzysu. Proponowane przez Komisję Europejską zmiany mają umożliwić m.in. zniesienie, redukcję, odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym możliwość zniesienia również opłat rezerwacyjnych



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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2020 rok.

## 5.6 Informacje o majątku produkcyjnym

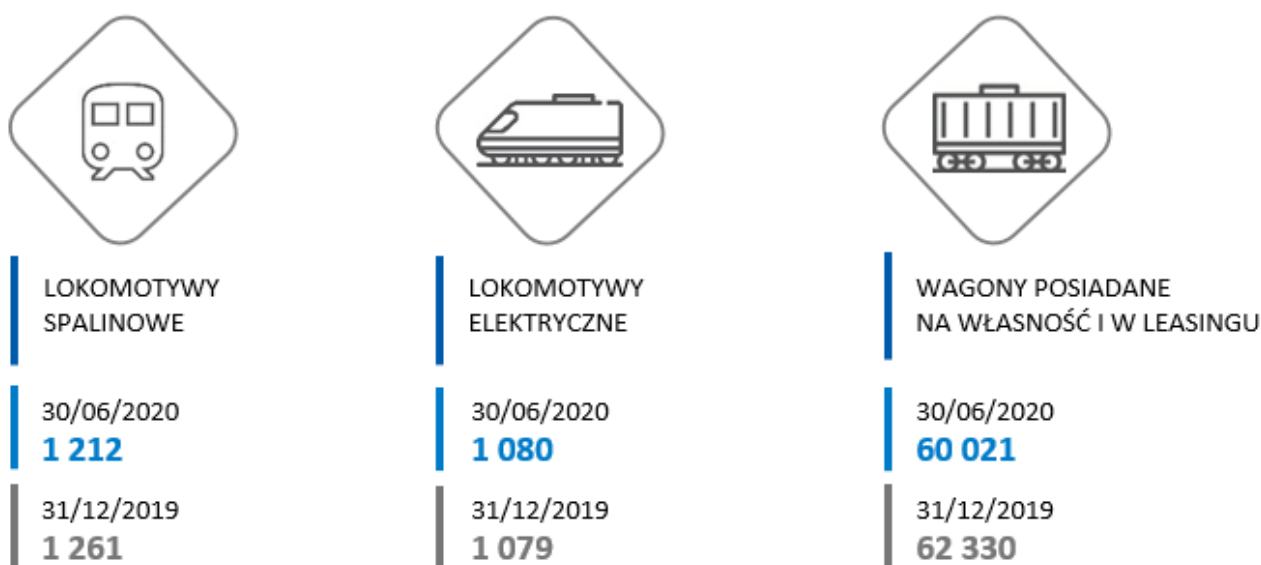
### 5.6.1 Tabor

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

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

W okresie 6 miesięcy 2020 r. nastąpił znaczny spadek wagonów w Grupie. Spadek ten jest bezpośrednio związany ze sprzedażą przez PKP CARGO S.A. części wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Przeznaczone do sprzedaży wagony, ze względu na ich aktualny stan techniczny, a także na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii za- i wyładunku nie są już dzisiaj wykorzystywane przez Spółkę.

Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



### 5.6.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie umów dzierżawy i najmu.

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.

Wyszczególnienie	30/06/2020	31/12/2019	Zmiana 2020/2019
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 426	1 449	-23
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m <sup>2</sup> ]	708 295	723 962	-15 667

Źródło: Opracowanie własne

Zmiana powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miała sprzedaż budynku w Rychvaldĕ oraz zakończenie najmu części powierzchni przez PKP CARGO International.



## 6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

### 6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

Rozprzestrzenianie się wirusa COVID-19 miało w I półroczu 2020 r. negatywny wpływ na działalność Grupy PKP CARGO z uwagi na spowolnienie gospodarcze, decyzje administracji państwowej dotyczące ograniczeń lub zawieszenia działalności niektórych sektorów gospodarki oraz ograniczenia w sferze społecznej związane z utrudnionym przemieszczaniem się ludzi. Dotychczasowe skutki rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19 oraz restrykcje z tym związane, miały znaczący wpływ na działalność Grupy PKP CARGO.

Pandemia spowodowała spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym - przełożyło się bezpośrednio na spadek przewozów surowców energetycznych. Tendencję spadkową odnotowano również w przewozach kruszyw – ograniczenia w wydobywaniu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów istotnie wpłynęły na opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Istotny wpływ na bieżący poziom przewozów miała również marcowa decyzja kluczowego klienta, tj. koncernu ArcelorMittal Poland, o odłożeniu w czasie ponownego uruchomienia wielkiego pieca w Krakowie, podyktowana głównie epidemią COVID-19. Część surowcowa krakowskiej huty została tymczasowo zatrzymana pod koniec listopada 2019 r. Ponadto, z powodu epidemii, działalność zawiesiło bądź zakończyło wiele przedsiębiorstw z branży hutniczej czy meblarskiej. Zawieszona została też produkcja w branży automotive.

Powyższe czynniki w dużej mierze wpłynęły na spadek masy przewozowej Grupy PKP CARGO, a tym samym - na spadek przychodów. Jednocześnie stopniowe znoszenie obostrzeń aktywności ekonomicznej i normalizacja życia gospodarczego, znajduje odzwierciedlenie w delikatnym wzroście zamówień na przewozy towarów masowych czy w stopniowym powrocie wielkości przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku do stanu sprzed pandemii.

Z uwagi na ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (od 20 marca br. do odwołania) w związku z zakażeniem wirusem COVID-19, PKP CARGO S.A., mając na uwadze ciężący na pracodawcy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom Spółki oraz stosując się do przepisów prawa i zaleceń uprawnionych organów władzy publicznej, podjęła niezbędne działania w sferze pracowniczej w celu przeciwdziałania tej epidemii. Zalecane rozwiązania profilaktyczne, polegające w szczególności na zatrudnianiu pracowników w formie zdalnej, uelastycznieniu czasu pracy oraz ograniczeniu do niezbędnego minimum bezpośrednich spotkań i podróży służbowych zostały wprowadzone w możliwie najszerszym zakresie. Wdrożone rozwiązania miały istotny wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywność oraz spowodowały generowanie dodatkowych kosztów.

W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługuje wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie jest ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

W związku z wpływem epidemii COVID-19 tj. spadkiem realizowanych przewozów przekładającym się na spadek przychodów oraz wzrost kosztów jednostkowych, a także z podpisanym porozumieniem z Organizacjami Związkowymi, Zarząd Spółki wnioskuje o wypłatę ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych ("FGŚP") świadczeń na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie wystąpienia epidemii. Spółce przyznano wsparcie za okres od 1 czerwca do 31 sierpnia 2020 r. w wysokości 102,4 mln zł.

Dodatkowo, porozumienie z organizacjami związkowymi podpisały również dwie spółki z Grupy PKP CARGO, tj.:

- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.

Jednocześnie obie spółki zależne wystąpiły z wnioskiem o przyznanie świadczenia ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie COVID-19. Grupa szacuje, że wsparcie z FGŚP wyniesie łącznie dla obu spółek około 17,8 mln zł.

## 6.2 Zmiany regulacji prawnych

Z dniem 12 maja 2020 r. weszła w życie zmiana Ustawy o transporcie kolejowym (u.t.k.) - ma ona wpływ na relacje pomiędzy przewoźnikiem kolejowym (PKP CARGO S.A.) a zarządcą, tj. CARGOTOR sp. z o.o. - wchodzącą w skład Grupy PKP CARGO. Nastąpiło ograniczenie możliwości wypłacania przez zarządcę dywidend na rzecz udziałowca będącego przewoźnikiem kolejowym w zakresie jednego ze strumieni dochodów zarządcy, tj. dochodu CARGOTOR sp. z o.o. pochodzącego z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1 u.t.k. oraz ewentualnych (o ile zostały przyznane) środków publicznych przyznanych na realizację tych zadań. *A contrario*, dochód uzyskiwany przez CARGOTOR z innej działalności może być nadal przeznaczony na wypłatę dywidendy na rzecz PKP CARGO.

Kluczowe znaczenie dla oceny możliwości wypłaty na rzecz PKP CARGO dywidendy ma przedmiot działalności, z którego CARGOTOR sp. z o.o. wypracowałby zysk przeznaczony następnie na wypłatę dywidendy. CARGOTOR sp. z o.o. może bowiem prowadzić działalność w zakresie innym niż zadania zarządcy wskazane w art. 5 ust. 1 u.t.k. i uzyskiwać z tego tytułu dochody. Przewoźnik został pozbawiony prawa powoływania i odwoływania członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Należy przy tym uznać, że na mocy przepisu przejściowego art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400, "Ustawa") w okresie do 12 sierpnia br. (3 miesiące od dnia wejścia w życie ww. ustawy), powołani przez PKP CARGO S.A. przed 12 maja 2020 r. członkowie Rady Nadzorczej CARGOTOR sp. z o.o. sprawowali swoje funkcje na dotychczasowych zasadach.

Zarząd jest w trakcie analizy wpływu Ustawy na Grupę PKP CARGO w dalszych okresach.

## 6.3 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzycielności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w pozostałych rezerwach ([Nota 5.9 SSF](#)) oraz zobowiązaniach warunkowych ([Nota 7.3 SSF](#)).

## 6.4 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w I półroczu 2020 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w [Nocie 7.1 SSF](#).

## 6.5 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

## 6.6 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

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.



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

**Zarząd Spółki**

---

Czesław Warsewicz  
Prezes Zarządu

---

Leszek Borowiec  
Członek Zarządu

---

Witold Bawor  
Członek Zarządu

---

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2020 roku