

Sprawozdanie Zarządu

z działalności Grupy
Kapitałowej PKP CARGO

za I półrocze
2023

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA I PÓŁROCZE 2023 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	4
1.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO i jej zmianach w I półroczu 2023 roku	4
1.2. Jednostki podlegające konsolidacji	7
2. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej	8
2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO	8
2.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	10
2.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	10
2.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	11
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	12
3.1. Otoczenie makroekonomiczne	12
3.2. Działalność przewozowa	18
3.3. Informacje dotyczące segmentów działalności	28
3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia	28
3.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO	28
3.6. Istotne informacje i zdarzenia w I półroczu 2023 roku oraz do dnia sporządzenia sprawozdania	29
3.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	30
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	38
4.1. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	38
4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	39
4.3. Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	46
4.4. Informacje o majątku produkcyjnym	48
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	49
5.1. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	49
5.2. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	49
5.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	49
5.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	49
5.5. 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	49

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	7
Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności	8
Tabela 3. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku	9
Tabela 4. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku	9
Tabela 5. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku	9
Tabela 6. Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku	10
Tabela 7. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	10
Tabela 8. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2023 r.	10
Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień sporządzenia sprawozdania	11
Tabela 10. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia sprawozdania	11
Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby nadzorujące na dzień sporządzenia sprawozdania	11
Tabela 12. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2023 r.	21
Tabela 13. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2023 r. i 2022 r.	25
Tabela 14. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2023 r. i 2022 r.	26
Tabela 15. Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2023 r. i 2022 r.	26
Tabela 16. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2022 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	29
Tabela 17. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	39
Tabela 18. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	40
Tabela 19. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r.	45
Tabela 20. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.	48

Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2023 r.....	5
Rysunek 2. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2019-2022 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2023-2025 - dane niewyrównane sezonowo.....	13
Rysunek 3. Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	16
Rysunek 4. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2019-2022 oraz prognoza na lata 2023-2025 – dane wyrównane sezonowo	17
Rysunek 5. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mln ton)	19
Rysunek 6. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mld tkm).....	19
Rysunek 7. Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2019-2023	20
Rysunek 8. Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2019-2023	20
Rysunek 9. Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2023 r.	21
Rysunek 10. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2023 r.	22
Rysunek 11. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mln ton).....	22
Rysunek 12. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mld tkm).....	23
Rysunek 13. Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2019-2023*	24
Rysunek 14. Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2019-2023*	24
Rysunek 15. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2023 r. (tkm)	24
Rysunek 16. Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. oraz 2022 r.	28
Rysunek 17. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)	41
Rysunek 18. Struktura aktywów – stan na 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.	42
Rysunek 19. Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	42
Rysunek 20. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.	43
Rysunek 21. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2023 r. (w mln zł)	43
Rysunek 22. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. (w mln zł)	44
Rysunek 23. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.	48

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

1.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO i jej zmianach w I półroczu 2023 roku

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

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.



Na dzień 30 czerwca 2023 roku skład Grupy PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. (dalej: „PKP CARGO”) obejmował:

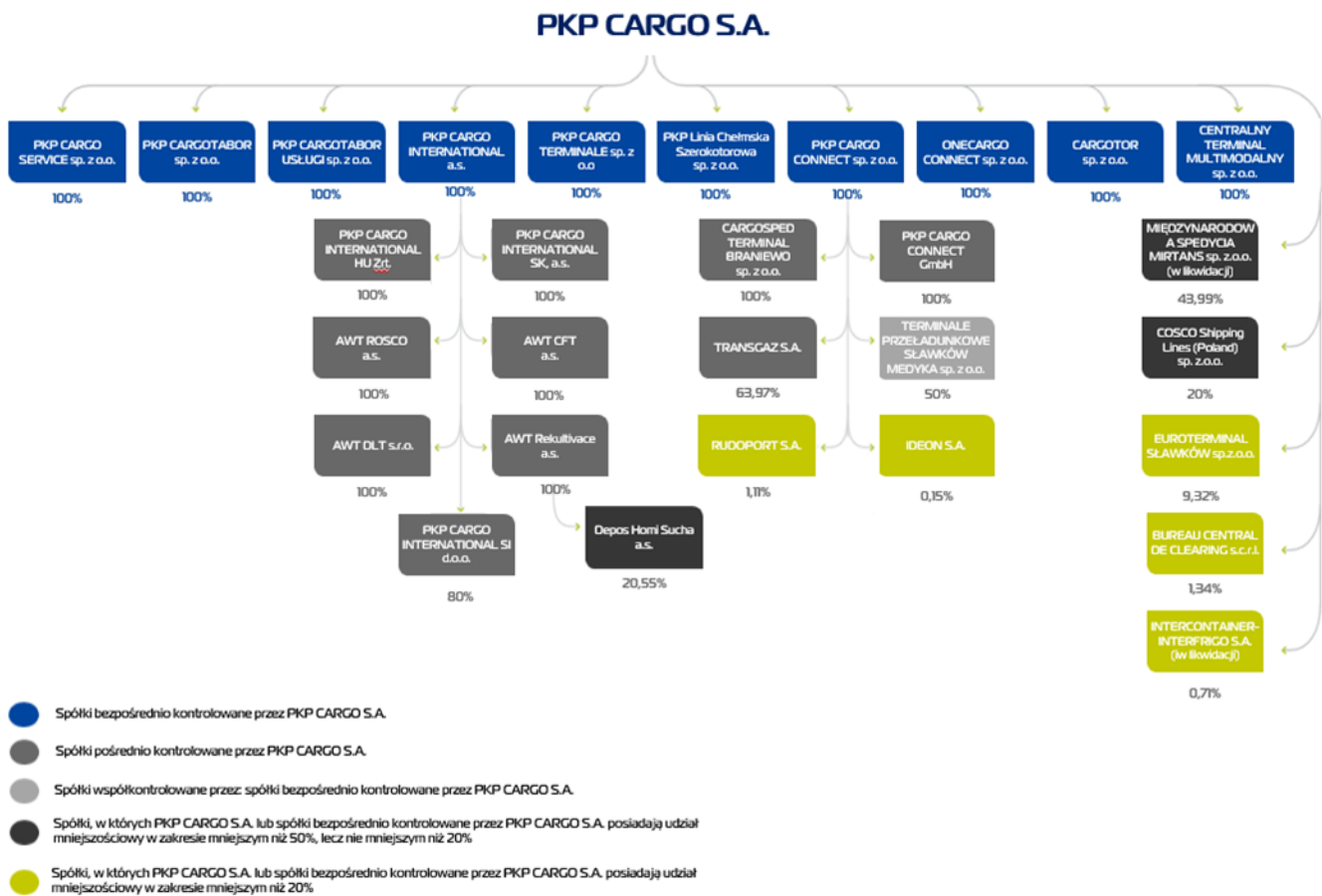
- a) 20 spółek zależnych - kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO,
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio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

Ponadto na dzień 30 czerwca 2023 roku PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

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

Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 czerwca 2023 r.:

Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie I półrocza 2023 roku w ramach organizacji Grupy PKP CARGO zaszły następujące zmiany:

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

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

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

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO

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

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

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO

W dniu 02 marca 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w ramach którego zostały podjęte uchwały NZW „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. m.in. w sprawie:

1. dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o., z kwoty 18.138.000,00 zł do kwoty 46.474.000,00 zł, tj. o kwotę 28.336.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 28.336 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 28.336.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO wkładem niepieniężnym (aportem) o wartości rynkowej 29.764.375,00 zł w postaci prawa własności nieruchomości, prawa użytkowania wieczystego nieruchomości oraz prawa własności znajdujących się gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli, a także prawa własności ruchomości wchodzących w skład dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna S.A., przy czym nadwyżka wartości aportu ponad łączną wartość nominalną nowo ustanowionych udziałów, wynosząca 1.428.375,00 zł została przekazana na kapitał zapasowy spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. w formie agio,
2. wyrażenia zgody na nabycie przez „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. w drodze umowy przeniesienia praw, w wykonaniu zobowiązania wynikającego z obowiązku wniesienia aportu, majątku, na który składają się prawo własności nieruchomości, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli a także prawa własności ruchomości wchodzących w skład dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna S.A.

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

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

Ze skutkiem na dzień 06 marca 2023 r. spółka AWT Čechofracht a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy), w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym, zmieniła nazwę na: AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy). Wysokość kapitału zakładowego spółki AWT CFT a.s. oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.

W I półroczu 2023 roku oraz do dnia publikacji niniejszego raportu, oprócz zdarzeń wskazanych powyżej, nie miały miejsca inne zmiany organizacji Grupy, które wynikałyby z połączenia jednostek, uzyskania lub utraty kontroli nad jednostkami zależnymi oraz inwestycjami długoterminowymi, a także podziału, restrukturyzacji lub zaniechania działalności.

1.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2023 r., obejmuje PKP CARGO oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Dzierżawa nieruchomości.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze) („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek różnych towarów oraz handel węglem. Spółka zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznicie kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy PKP CARGO.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (d. Advanced World Transport a.s.) („PKP CARGO INTERNATIONAL”)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT CFT a.s. (d. AWT Čechofracht a.s.) („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów poprzemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. (d. AWT Rail HU Zrt) („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo w Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2023 roku metodą praw własności wyceniono 7 spółek.

Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności

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

2. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej

2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO

ZARZĄD

Skład Zarządu PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku



Dariusz Seliga
Prezes Zarządu



Jacek Rutkowski
Członek Zarządu
ds. Handlowych



Marek Olkiewicz
Członek Zarządu
ds. Operacyjnych



Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu
ds. Finansowych



Zenon Kozendra
Członek Zarządu –
Przedstawiciel
Pracowników

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Zarządu Spółki nie uległ zmianie.

RADA NADZORCZA

Tabela 3. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	07.07.2022 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Rady Nadzorczej Spółki nie uległ zmianie.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 4. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Komitetu Audytu nie uległ zmianie.

KOMITET DS. NOMINACJI

Tabela 5. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku

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

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Komitetu ds. Nominacji nie uległ zmianie.

KOMITET DS. STRATEGII

Tabela 6. Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2023 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Komitetu ds. Strategii nie uległ zmianie.

2.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2023 roku 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
Razem			44 786 917

Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2023 roku oraz do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania nie miały miejsca zmiany wysokości i struktury kapitału zakładowego Spółki.

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

Struktura akcjonariatu Spółki na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania przedstawiona została w poniższej tabeli.

Tabela 8. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2023 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz PTE*, w tym:	3 691 689	8,24%	3 691 689	8,24%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Generali PTE	2 696 440	6,02%	2 696 440	6,02%
Pozostali akcjonariusze	19 196 151	42,86%	19 196 151	42,86%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

* Allianz Polska OFE, Allianz Polska DFE

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 25 lipca 2023 roku Spółka otrzymała zawiadomienie od Generali Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. (Towarzystwo) z siedzibą w Warszawie, iż w dniu 21 lipca 2023 r., w wyniku likwidacji NNLife Otwartego Funduszu Emerytalnego (dalej „NNLife OFE”) nastąpiło przeniesienie jego aktywów do Generali Otwartego Funduszu Emerytalnego (dalej „Generali

OFE”), w związku z tym udział Generali OFE w kapitale zakładowym oraz w ogólnej liczbie głosów Spółki PKP CARGO przekroczył próg 5%.

Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień sporządzenia sprawozdania

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz PTE*, w tym:	3 691 689	8,24%	3 691 689	8,24%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Generali PTE	2 624 886	5,86%	2 624 886	5,86%
Pozostali akcjonariusze	19 267 705	43,02%	19 267 705	43,02%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

* Allianz Polska OFE, Allianz Polska DFE

Źródło: Opracowanie własne

2.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Zgodnie z posiadanymi przez Spółkę informacjami stan posiadania akcji PKP CARGO lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółką na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania przedstawiał się następująco:

Tabela 10. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia sprawozdania

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

Źródło: Opracowanie własne

Stan ten nie uległ zmianie od dnia przekazania skonsolidowanego raportu za I kwartał 2023 roku.

Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby nadzorujące na dzień sporządzenia sprawozdania

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

Źródło: Opracowanie własne

Stan ten nie uległ zmianie od dnia przekazania skonsolidowanego raportu za I kwartał 2023 roku.

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Otoczenie makroekonomiczne



Przemysł i gospodarka w Polsce

Spadek produkcji sprzedanej przemysłu w I półroczu 2023 r. o -1,7% r/r (wobec +13,6% r/r w I półroczu 2022 r.), co potwierdza utrwalenie silnego spadku aktywności w polskim przemyśle.¹ II kwartał br. charakteryzował się silniejszym zmniejszeniem produkcji r/r od wyniku osiągniętego w I kwartale br. (obniżenie aktywności o -2,8% r/r względem -0,6% r/r). Sektor przemysłowy notuje zauważalne obniżenie koniunktury w tym także popytu konsumpcyjnego w kraju, jak i w zakresie zapotrzebowania na wyroby zagranicą. Kluczowa sekcja, jaką jest przetwórstwo przemysłowe, w I półroczu br. uzyskała wynik ujemny (tj. zmniejszenie aktywności o -0,4% r/r), po dodatnim wyniku jeszcze w I kwartale br. (+0,8% r/r) i zauważalnie ujemnym rezultacie w II kwartale br. (-1,6% r/r), co potwierdza trudną sytuację u odbiorców w krajach zachodnich, ale też spadek nowych zamówień oraz bieżącej produkcji w Polsce.²

Zanotowano zmniejszenie produkcji r/r (styczeń – czerwiec) w 22 działach przemysłu (spośród 34 działów), mających ok. 75% udziału w produkcji sprzedanej sektora - w tym w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-21,2%), produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych (-19,0%), wyrobów z drewna (-17,9%), metali (-15,7%, w tym m.in. surówki, żelazostopów, żeliwa i stali oraz wyrobów hutniczych o -25,5%), pozostałych surowców niemetalicznych (-11,7%), papieru i wyrobów z papieru (-10,9%), mebli (-10,3%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-3,1%) oraz wyrobów z metali (-2,7%). Wzrosła natomiast m.in. produkcja maszyn i urządzeń (+10,4%) oraz pojazdów samochodowych (+21,3%).³

Wzrost PKB w 2022 r. wg danych GUS wyniósł +5,1% r/r (wobec wzrostu o +6,9% r/r w 2021 r. i spadku o -2,0% r/r w 2020 r.).

⁴ W roku bieżącym większość analityków przewiduje utrzymanie dodatniej dynamiki wzrostu, przy czym jej poziom r/r nie powinien przekroczyć +1,0% (tzn. nastąpi znaczne schłodzenie rozgrzanej w dwóch poprzednich latach gospodarki).

Słabe wyniki PKB w I półroczu br. - szybki szacunek GUS dotyczący Produktu Krajowego Brutto za II kwartał br. (dane niewyrównane sezonowo) wskazuje na zmniejszenie PKB o -0,5% r/r (po spadku o -0,3% r/r w I kwartale br.). Jednocześnie wskaźnik obrazujący zmiany kw./kw., po osiągnięciu dobrego wyniku w I kwartale br. (+3,8% kw./kw.), w II kwartale br. odnotował wartość ujemną (-3,7% kw./kw.).⁵



¹ Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

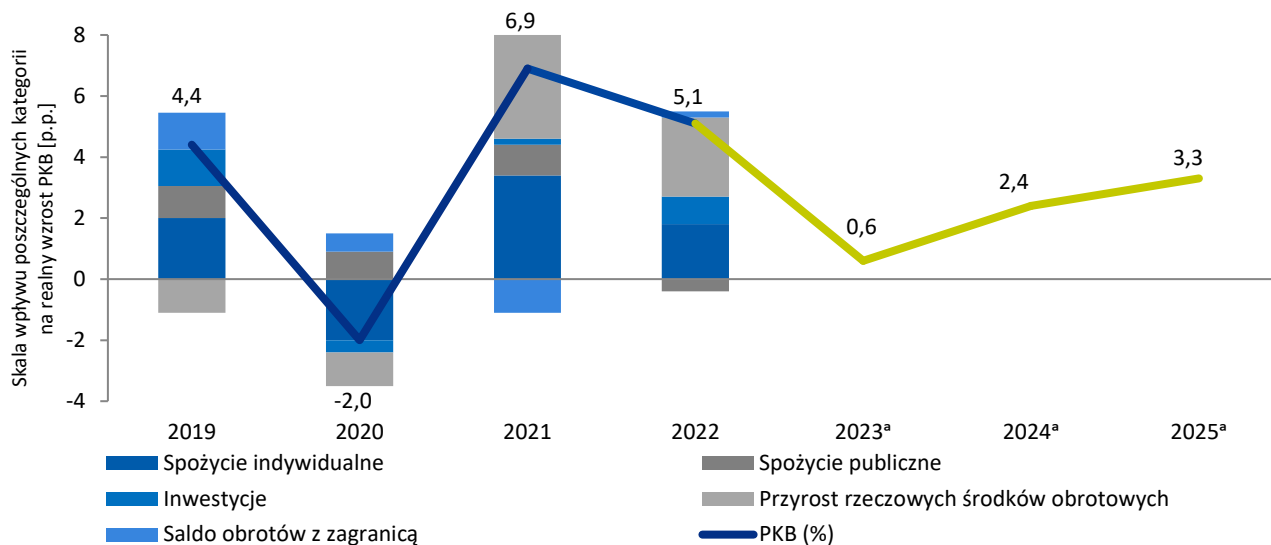
² Główny Urząd Statystyczny

³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 2. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2019-2022 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2023-2025 - dane niewyrównane sezonowo.



a – Projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego na lata 2023-2025 (lipiec 2023 r.)

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

Utrzymanie wysokiego wzrostu cen w I półroczu 2023 r.: pomimo postępujących w II kwartale br. procesów dezinflacyjnych wynikających z wysokiej bazy odniesienia w roku ubiegłym, polska gospodarka nadal zmagająca się z silnym wzrostem cen towarów i usług konsumpcyjnych, które zwiększyły się o +15,0% r/r (wobec wzrostu o +11,8% r/r w I półroczu 2022 r.)⁶. Jednocześnie notowano istotny wzrost cen produkcji sprzedanej przemysłu (+9,3% r/r, w porównaniu z bardzo mocnym wzrostem w I połowie 2022 r., tj. o +21,5% r/r) oraz cen produkcji budowlano-montażowej (+11,9% r/r, po wzroście o +10,8% r/r w I półroczu ub.r.). Podstawową kwestią w przypadku przemysłu, z uwagi na silne schłodzenie koniunktury oraz pojawiający się efekt wysokiej bazy odniesienia (od II kwartału br.) jest wyraźne wyhamowanie wzrostu cen w kolejnych kwartałach w ujęciu r/r (o ile w I kwartale br. przyrost ten był jeszcze dwucyfrowy, tj. +16,1% r/r, to w II kwartale br. ceny zwiększyły się jedynie o +3,1% r/r).⁷

Wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI pozostaje poniżej progu 50,0 pkt. – w czerwcu 2023 r. wskaźnik PMI czternasty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego (odnotowując wynik 45,1 pkt.). Indeks ten w II kwartale 2023 r. zanotował średnią wartość 46,2 pkt. (i jednocześnie 47,2 pkt. w I półroczu), a więc jest to poziom niższy od wyniku w II kwartale 2022 r. i I kwartale br. (choć wyraźnie powyżej wyników z III i IV kwartału ub.r., kiedy to wskaźnik notował odpowiednio 42,0 pkt i 43,7 pkt). Utrzymywanie się PMI poniżej progu wynika ze spadku pozyskiwanych nowych zamówień, zmniejszonej skali realizowanej produkcji oraz małego popytu na wyroby (zarówno w Polsce, jak i w krajach Unii Europejskiej), a także niekorzystnych ocen przyszłej koniunktury w przemyśle przez przedsiębiorców.⁸

Poprawa wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po pogorszeniu wyniku w IV kwartale ub.r. do -20,4, poprawie w I kwartale 2023 do -15,0, w II kwartale osiągnął poziom -11,6. Oznacza to stopniowy, ale wyraźny spadek liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w nadchodzących miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących poprawy warunków (choć cały czas z dużą przewagą ocen negatywnych).⁹

Prognozy: aktualna projekcja Narodowego Banku Polskiego dotycząca inflacji oraz wzrostu PKB podtrzymuje prognozę znacznego spowolnienia aktywności gospodarczej w Polsce w latach 2023-2024. Zgodnie z prognozą wzrost gospodarczy wyniesie odpowiednio: +0,6% r/r w 2023 r. oraz +2,4% r/r w 2024 r. i +3,3% r/r w 2025 r. (a więc oczekuje się wyższej dynamiki w kolejnych latach, przy ograniczeniu tempa wzrostu w roku bieżącym). Jednocześnie w obecnym roku przewiduje się silny dwucyfrowy wzrost cen (tj. +11,9% r/r), by w kolejnych latach zbliżyć się do celu inflacyjnego określonego przez NBP na +2,5% z odchyleniem o jeden punkt procentowy. Inflacja w 2024 r. powinna osiągnąć +5,2% r/r, a w 2025 r. +3,6% r/r, przy czym ekonomiści wskazują na możliwość osiągnięcia celu dopiero w 2026 r.¹⁰

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ IHS Markit

⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰ Narodowy Bank Polski

W I półroczu 2023 r. największy udział w przewozach ładunków koleją miały ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne oraz paliwa ciekłe. Pogarszająca się koniunktura gospodarcza i silne spowolnienie w przemyśle spowodowały zmniejszony popyt na powyższe surowce i towary, co spowodowało obniżenie zapotrzebowania na kolejowe usługi transportowe, co w rezultacie wpłynęło na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO.

Istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację przemysłu w Polsce w I półroczu 2023 r. były m.in.:

- spadek wydobycia węgla kamiennego: do poziomu 23,2 mln ton (-4,6 mln ton, tj. -16,7% r/r), przy jednoczesnym znacznym zmniejszeniu krajowej sprzedaży węgla kamiennego do poziomu 22,0 mln ton (o -6,4 mln ton r/r, tj. o -22,5% r/r).¹¹
- wzrost poziomu zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na koniec czerwca 2023 r. wynosił 3,3 mln ton (tj. wzrost o +1,8 mln ton, czyli o +122,8% względem końca czerwca ub.r.).¹²
- silny wzrost importu węgla kamiennego (zgodnie z danymi zamieszczonymi przez Eurostat w trakcie 6 miesięcy 2023 r. import surowca wzrósł o +82,3% r/r (do poziomu 11,5 mln ton). Głównym kierunkiem zaopatrzenia w węgiel w I półroczu br. była Kolumbia (ze wzrostem o +486,1% r/r, z poziomu niespełna 0,6 mln ton do 3,2 mln ton, co przełożyło się na udział w rynku na poziomie 28,1%). Drugim największym eksporterem węgla do Polski był Kazachstan (2,5 mln ton, +230,7% r/r i udział 22,1%), w dalszej kolejności węgiel przybywał z Australii (1,3 mln ton, +19,2% r/r i udział 11,3%), Indonezji (1,2 mln ton, +1844,9% r/r i udział 10,0%) oraz RPA (1,1 mln ton, +579,8% r/r i udział 9,7%). Wymienieni eksporterzy surowca do Polski uzyskali łącznie blisko 81,3% udziału w całkowitym imporcie węgla przez nasz kraj. Rosja, która w analogicznym okresie 2022 r. posiadała 40,9% udziału w tym rynku (2,6 mln ton), w 2023 r. z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo na surowiec z Federacji Rosyjskiej nie eksportowała w tym czasie węgla do naszego kraju.¹³
- spadek oraz dalsza stabilizacja cen węgla na rynku międzynarodowym: obniżenie cen węgla na rynkach światowych oraz stabilizacja jego stawek na poziomach zbliżonych do tych notowanych pod koniec 2021 r. W II kwartale br. w portach ARA średnia cena węgla spadła o -61,5% r/r i wynosiła 121,56 USD/t (wobec 315,45 USD/t w II kwartale 2022 r.), a równocześnie w I półroczu br. zmniejszyła się o -49,3% r/r (osiągając poziom 134,82 USD/t). Zauważalne jest zmniejszone zainteresowanie węglem w Europie, z uwagi na niskie ceny gazu, którego spalanie pozwala na uzyskanie konkurencyjnych cen energii i stanowi substytut węgla w miksie energetycznym. Jednocześnie nadwyżki surowca z Europy zostały przekierowane do Azji, gdzie węgiel cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem. Analitycy rynku przewidują wzrost stawek węgla na jesieni, z uwagi na sezonowość jego zakupów przez odbiorców z Unii Europejskiej, a także duże zainteresowanie w innych regionach geograficznych. Europa może pochwalić się stosunkowo wysokim stanem zapasów, co wynika ze stabilizacji nastrojów związanych z konfliktem w Ukrainie¹⁴.
- stabilizacja cen na polskim rynku węgla na nowych znacznie wyższych poziomach: w II kwartale 2023 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 718,04 PLN/t (+120,5% więcej niż w analogicznym kwartale 2022 r. oraz +2,5% więcej niż w I kwartale br.). Indeks PSCMI2 w tym okresie osiągnął poziom 1 016,27 PLN/t (+129,3% więcej niż w II kwartale 2022 r. oraz -3,7% mniej niż w poprzednim kwartale br.). Wzrost w ujęciu r/r uwzględnia podwyższenie cen surowca w wyniku renegocjacji wcześniej zawartych kontraktów na dostawy węgla przez polskie spółki węglowe z kontrahentami, co wynikało ze znacznego wzrostu cen na rynkach światowych w trakcie ub.r.¹⁵
- spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce o -4,9% r/r do poziomu 83,1 TWh.¹⁶
- spadek produkcji energii elektrycznej o -9,4% r/r do 80,8 TWh. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -13,0% r/r (do 37,6TWh) oraz znaczne zmniejszenie dla węgla brunatnego na poziomie -26,6% r/r (do 17,4 TWh). Jednocześnie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +23,3% r/r, w elektrowniach wiatrowych spadła o -0,5% r/r, natomiast z innych źródeł odnawialnych wzrosła o +41,4% r/r.¹⁷
- odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 46,5% (-1,9 p.p. r/r).¹⁸

¹¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹² Agencja Rozwoju Przemysłu

¹³ Eurostat

¹⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu, WNP

¹⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu - komunikat

¹⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- wzrost produkcji budowlano-montażowej: o +3,8% r/r (wobec wzrostu o +12,0% r/r w I półroczu 2022 r.).¹⁹ Wzrost produkcji zanotowano w działach produkcji budowlano-montażowej, w których podmioty wykonują obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+10,8% r/r) oraz realizują roboty budowlane specjalistyczne (+6,6% r/r). Widoczny spadek produkcji zanotowały przedsiębiorstwa zajmujące się budową budynków (-5,3% r/r), co wynikało ze wzrostu kosztu finansowania (zwłaszcza w zakresie budownictwa mieszkaniowego), ale także zamrożenia części inwestycji (z uwagi na spadek koniunktury na rynku).²⁰
- spadek produkcji cementu w Polsce o -17,7% r/r do poziomu 7,6 mln ton, a także klinkieru cementowego o -17,7% r/r do poziomu 5,6 mln ton.²¹
- zmniejszenie produkcji stali w Polsce o -20,0% r/r do poziomu 3,4 mln ton.²²
- stabilizacja światowej produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 943,9 mln ton (-1,1% r/r). W tym zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej (produkcja osiągnęła poziom 66,3 mln ton, tj. spadek o -10,9% r/r), przy wzroście produkcji stali w Azji i Oceanii (do 708,2 mln ton tj. +0,7% r/r). Chiny wyprodukowały 535,6 mln ton stali (+1,3% r/r) i posiadały ok. 55% udziału w rynku światowym.²³
- zmniejszenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -20,0% r/r do 0,7 mln ton, produkcji sztab i prętów walcowanych na gorąco o -16,0% r/r do 0,6 mln ton, wyrobów walcowanych na gorąco o -12,7% r/r do 4,0 mln ton oraz prętów i płaskowników o -11,0% r/r do 1,6 mln ton oraz produkcji blach cienkich (tj. o -3,5% r/r do 0,6 mln ton).²⁴
- spadek produkcji koksu w Polsce o -12,2% r/r do poziomu 4,1 mln ton,²⁵ co wynika z dwóch podstawowych przesłanek, tj. drogiej energii i wysokich kosztów procesów produkcyjnych (zwłaszcza w Europie), a także spadającego popytu na wyroby stalowe (co skutecznie prowadziło do obniżenia cen produktów na rynku i spadku zapotrzebowania na surowiec).
- spadek produkcji nawozów w Polsce – w tym nawozów azotowych (-29,8% r/r do 0,7 mln ton), nawozów fosforowych (-47,0% r/r do niespełna 0,1 mln ton) oraz nawozów potasowych (-43,6% r/r do blisko 0,1 mln ton).²⁶
- spadek produkcji kwasu siarkowego (-14,0% r/r do 0,6 mln ton), tworzyw sztucznych (-19,2% r/r do 1,5 mln ton), kwasu azotowego (-24,2% r/r do 0,9 mln ton) oraz amoniaku (-35,8% r/r do 0,8 mln ton).²⁷
- wzrost produkcji automotive: w Polsce wyprodukowano łącznie 149,9 tys. samochodów osobowych (wobec 119,5 tys. w I półroczu 2022 r), co pozwoliło na realizację zaległych zamówień oraz podtrzymanie dobrych wyników polskiego eksportu (w konsekwencji uzyskano wzrost o +25,4% r/r). Równocześnie o +63,0% r/r wzrosła produkcja samochodów ciężarowych i ciągników (z 92,4 tys. w I półroczu 2022 r. do 150,6 tys. w I półroczu br.), a dwucyfrowy wzrost (+11,1% r/r) uzyskali także producenci autobusów (zwiększając produkcję z 2,4 tys. do 2,7 tys. sztuk).²⁸

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

²⁰ Główny Urząd Statystyczny

²¹ Główny Urząd Statystyczny

²² Główny Urząd Statystyczny

²³ Worldsteel.org

²⁴ Główny Urząd Statystyczny

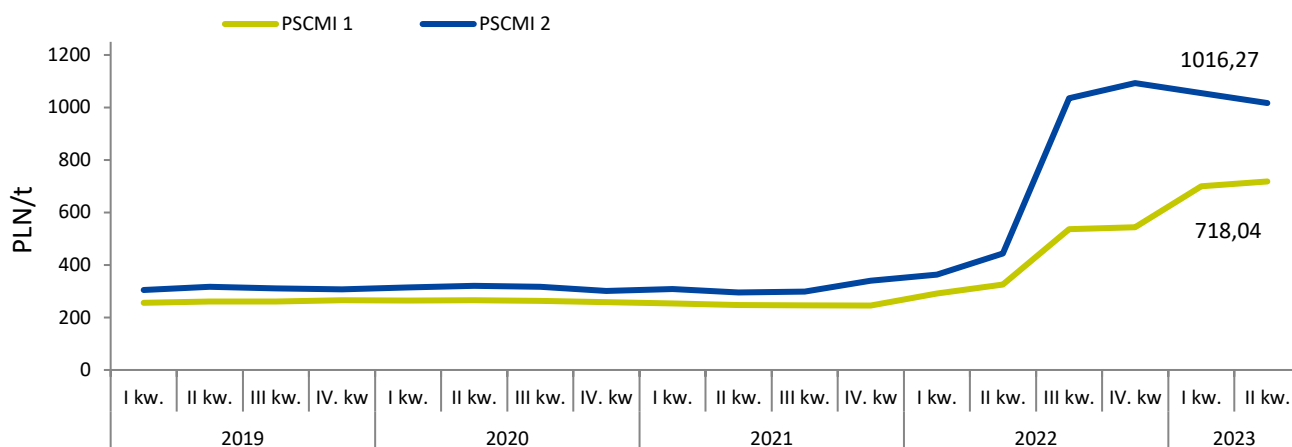
²⁵ Główny Urząd Statystyczny

²⁶ Główny Urząd Statystyczny

²⁷ Główny Urząd Statystyczny

²⁸ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Rysunek 3. 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 i gospodarka w Czechach

- Produkcja przemysłu w II kwartale 2023 r. (po uwzględnieniu efektu kalendarzowego) była wyższa o +1,1% r/r (po wzroście o +1,2% r/r w I kwartale br. oraz +0,7% r/r w II kwartale ub.r.).²⁹ W tym okresie znacznie zwiększyła się produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+21,8% r/r) oraz w mniejszym stopniu produkcja sprzętu elektrycznego (+5,8% r/r) i produkcja maszyn i urządzeń (+4,7% r/r). Zmniejszenie wyników odnotowano natomiast w produkcji: metali (-17,8% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-12,8% r/r), drewna i wyrobów z drewna (-6,0% r/r), papieru i wyrobów z papieru (-8,4% r/r), produkcji metalowych wyrobów gotowych (-1,4% r/r), a także w wytwarzaniu i dystrybucji energii elektrycznej, gazu, ciepła i klimatyzacji (-14,1% r/r) oraz górnictwie i kopalnictwie (-19,0% r/r).³⁰
- Wartość nowych zamówień w II kwartale 2023 roku (po uwzględnieniu efektu kalendarzowego) spadła o -2,7% (po wzroście +2,1% r/r w I kwartale br. oraz +9,8% r/r w II kwartale ub.r.), m.in. z uwagi na jedynie niewielkie zwiększenie zamówień krajowych (o +1,5% r/r) oraz zauważalny spadek zamówień z zagranicy (tj. o -4,8% r/r).³¹
- Nadal słaba koniunktura w gospodarce: zmniejszająca się ilość składanych nowych zamówień oraz mocno ograniczona skala produkcji, zarysowuje obraz postępującego silnego spowolnienia w Europie oraz stosunkowo dobrą odporność czeskiej gospodarki na liczne zawirowania (zwłaszcza u głównych partnerów handlowych). Pomimo ustępującej presji inflacyjnej, społeczeństwo nadal odczuwa skutki m.in.: szybkiego wzrostu cen oraz wysokiego kosztu kapitału, co wpływa w znaczny sposób na spożycie gospodarstw domowych, a w konsekwencji ogranicza popyt krajowy. Przedsiębiorcy odczuwają presję wysokich kosztów (w tym m.in. energii, czy finansowania inwestycji), przy malejącym zapotrzebowaniu na produkty (co prowadzi do ograniczenia poziomu cen i zyskowności produkcji).
- Spadek PKB w 2023 r. - według wstępnego szacunku CZSO PKB za II kwartał br. był niższy o -0,6% r/r (po spadku -0,5% w I kwartale br. oraz wzroście o +0,1% r/r w IV kwartale ub.r.), jednocześnie wzrósł o +0,1% kw/kw (po utrzymaniu wyniku w I kwartale 2023r., tj. w stosunku do IV kwartału ub.r.). Postępujące obniżenie dynamiki w ujęciu r/r wynikało ze słabego popytu indywidualnego, na który po raz kolejny nakładała się malejąca akumulacja brutto. Negatywnym wynikiem popytu wewnętrznego przeciwstawił się pozytywny wynik wymiany międzynarodowej, a także wzrost zatrudnienia.³²
- Wzrost PKB w 2022 r. - według szacunku CZSO (po korektach dynamiki w ostatnich 2 latach) PKB był wyższy o +2,4% r/r (po wzroście do +3,6% r/r w 2021 r. oraz pandemicznym 2020 roku, kiedy to PKB Czech spadło o -5,5% r/r).³³

²⁹ Czeski Urząd Statystyczny

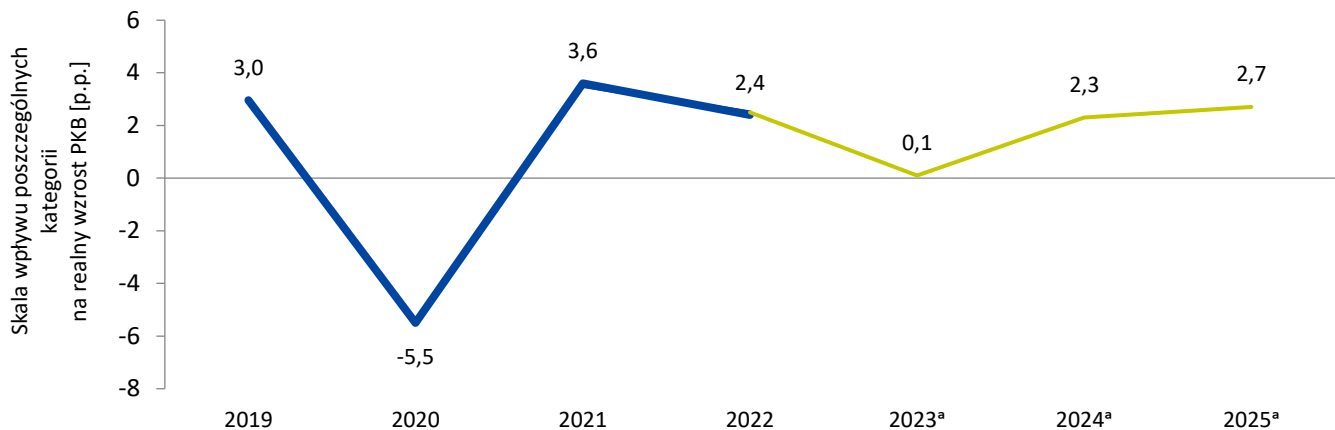
³⁰ Czeski Urząd Statystyczny

³¹ Czeski Urząd Statystyczny

³² Czeski Urząd Statystyczny

³³ Czeski Urząd Statystyczny

Rysunek 4. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2019–2022 oraz prognoza na lata 2023–2025 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Narodowego Banku (CNB)

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

- Inflacja: w I półroczu 2023 r. osiągnęła poziom +13,7% r/r (po spadku z +16,4% r/r w I kwartale do +11,1% r/r w II kwartale br.). Zauważalny jest comiesięczny spadek tempa wzrostu cen (inflacja obniżała się z +17,5% w styczniu do +9,7% w czerwcu br.), co spowodowane było stabilizacją i zmniejszeniem cen surowców energetycznych oraz efektem statystycznym odnoszącym się do wysokiej bazy z ubiegłego roku, na co silnie wpływa znaczące ograniczenie popytu.³⁴
- Prognozy: zgodnie z prognozą Czeskiego Narodowego Banku z sierpnia 2023 r. antycypuje się, że po spadku PKB r/r w pierwszych dwóch kwartałach br., w trzecim i czwartym kwartale gospodarka osiągnie wzrost o odpowiednio: +0,3% r/r i +1,3% r/r. Równocześnie predykcja przewiduje, że w 2023 r. PKB wzrośnie jedynie o +0,1% r/r, a następnie po powrocie koniunktury w przyszłym roku, wzrost gospodarczy powróci na ścieżkę w miarę umiarkowanego rozwoju. Czeska gospodarka będzie przyrastać w tempie ok. +2,5% r/r (tj. +2,3% r/r w 2024 r. i +2,7% w 2025 r.). Zgodnie z analizami poziom cen dla konsumentów w 2023 r. wzrośnie o +11,0% r/r (wobec +15,1% r/r w 2022 r.), by w kolejnych latach osiągać wyniki na poziomie ok. +2,0% r/r, a więc poziom zbliżony do celu inflacyjnego.³⁵
- Wyraźne pogorszenie poziomu nowych zamówień oraz produkcji przełożyło się na niskie notowania Indeksu PMI: w II kwartale 2023 r. indeks PMI dla Czech wyniósł średnio 42,1 pkt. (wobec 44,4 pkt. w I kwartale br. oraz 42,0 pkt. w IV kwartale ub.r.) tj. nadal kształtował się poniżej prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.³⁶ Po stopniowym wyhamowaniu tendencji spadkowej z ub.r. na początku bieżącego roku ponownie nastąpiło pogorszenie nastrojów na rynku. Słabnący popyt na wyroby skutkowało malejącą ilością wpływających nowych zamówień oraz ograniczoną skalą produkcji. W czerwcu br. wskaźnik osiągnął 40,8 pkt., a więc poziom niewiele wyższy niż w maju 2020 r. (tj. centralnym okresie silnych ograniczeń wywołanych pandemią). Silne obniżenie dynamiki czeskiej gospodarki (nastawionej na rynki zewnętrzne) wywołane jest w głównej mierze przeszkodami po stronie popytu w eksporcie wytwarzanych dóbr oraz głębszym od spodziewanego spowolnieniem gospodarek państw zachodnich, które są odbiorcami większości bieżącej produkcji kluczowych branż przetwórstwa przemysłowego. Pozytywnym zjawiskiem jest ustępująca presja kosztowa, w tym spadek cen surowców energetycznych i energii.³⁷

W I półroczu 2023 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:

- spadek wydobycia węgla: wyprodukowano 0,67 mln ton węgla kamiennego (-5,8% r/r), w tym 0,27 mln ton węgla koksującego (-53,6% r/r) oraz 0,40 mln ton węgla energetycznego (+192,8% r/r). Wydobycie węgla koksującego w II kwartale br. pozostało na relatywnie niskim poziomie zbliżonym do wyników z II połowy ub.r. i jednocześnie nieco wyższym niż w I kwartale br. (+17,2% kw/kw). Równocześnie wzrost w zakresie węgla energetycznego wynikał z dramatycznie niskiej bazy odniesienia w I połowie 2022 r. (zarazem wydobycie jest blisko o połowę niższe niż w II połowie ub.r.). W I połowie br. zmniejszyła się także produkcja węgla brunatnego, z wydobyciem 14,21 mln

³⁴ vdb.czso.cz

³⁵ cnb.cz

³⁶ Markit PMI

³⁷ Markit PMI

ton (o -13,5% mniej w ujęciu r/r). Kluczowy jest spadek w II kwartale br., podczas którego wydobyto jedynie 5,52 mln ton surowca, co jest wynikiem nawet gorszym od wyników produkcji w najgorszym okresie pandemii, tj. w II i III kwartale 2020 r. (kiedy to osiągnięto najgorsze wyniki ostatnich lat na poziomie ok. 6,0 mln ton).³⁸

- spadek produkcji koksu: produkcja koksu wyniosła 1,04 mln ton (-15,9% r/r). Jednocześnie zanotowano zmniejszenie importu (0,09 mln ton, spadek o -23,1% r/r) oraz eksportu surowca (0,26 mln ton, spadek o -11,7% r/r). Silne obniżenie aktywności w hutnictwie było przyczyną ograniczenia produkcji, a także obrotu surowcem, na co najmocniej wpływało globalne obniżenie cen wyrobów gotowych (wynikające ze słabego popytu) oraz wysoki poziom kosztów związanych z pozyskaniem energii.³⁹
- wzrost produkcji sektora automotive: w II kwartale 2023 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie blisko 386,6 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +13,7% r/r. II kwartał br. był piątym z rzędu kwartałem z produkcją aut osobowych na poziomie powyżej 0,3 mln sztuk (384,7 tys. szt.). Najsilniejszy wzrost zanotowano w produkcji samochodów osobowych (+13,9% r/r), nieco słabszy w produkcji autobusów (+2,2% r/r), spadła natomiast produkcja samochodów ciężarowych (-17,9% r/r) i motocykli (-58,4% r/r). Jednocześnie w I półroczu 2023 r. to produkcja samochodów osobowych z wynikiem na poziomie 738,5 tys. sztuk (z czego 685,0 tys. sztuk z przeznaczeniem na eksport), była motorem napędowym całej branży i osiągnęła wzrost o +21,7 r/r, co było związane z możliwością realizacji zaległych zamówień, po okresie zawirowań w łańcuchach dostaw, które wynikały głównie z pandemii oraz wycieku wojny w Ukrainie.⁴⁰
- spadek produkcji budowlano-montażowej (dane wyrównane sezonowo) – w II kwartale br. produkcja zmniejszyła się o -2,7% r/r (po spadku o -1,9% w I kwartale br.). Jest to już czwarty kwartał z rzędu z ujemnymi zmianami r/r. Przy czym w przedsiębiorstwach realizujących prace budowlane związane z budową budynków po wzroście o +1,4% r/r w I kwartale br., w II kwartale nastąpił spadek o -2,0% r/r. Podmioty realizujące roboty inżynierskie po silnym spadku (o -9,5% r/r w I kwartale br.) w II kwartale br. zanotowały zmniejszenie wyniku o -4,4% r/r.⁴¹

3.2. Działalność przewozowa

3.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Pomimo trudnej sytuacji w gospodarce istnieje wciąż duże zainteresowanie realizacją przewozów towarowych koleją. Na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 120 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na dzień 04 sierpnia 2023 r.)⁴². Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE oraz PKP CARGO International realizują kolejowe przewozy towarowe.⁴³

W I półroczu 2023 r. przewieziono koleją ponad 115,2 mln ton towarów, co stanowi spadek w stosunku do wyniku z analogicznego okresu ubiegłego roku o -9,9 mln ton (-7,9%). W tym samym czasie praca przewozowa wszystkich przewoźników kolejowych wyniosła 30,8 mld tkm (+0,2 mld tkm) tj. zwiększyła się jedynie o +0,6% r/r, co z uwagi na wydłużenie relacji handlowych i zmiany strukturalne w przewozach oznacza realne zahamowanie wzrostu również w tym obszarze. Jedynie w styczniu 2023 r. rynkowi kolejowemu udało się zwiększyć wolumen przewieziony w 2022 r. Od lutego br. notowane były jedynie spadki r/r masy ładunków przewożonych przez operatorów działających na rynku polskim. Widoczne było zdecydowane ograniczenie przepływów towarów z kierunków dalekowschodnich oraz znaczne schłodzenie na rynku węgla (przekładające się na rosnące stany zapasów przy kopalniach). Średnia odległość przewozu dla całego rynku w trakcie 6 miesięcy 2023 r. wyniosła 267 km, tj. ukształtowała się na wyższym poziomie niż w analogicznym okresie 2022 r. (+23 km, tj. o +9,3% r/r). W tym czasie znacznie wzrosła średnia odległość przewozu zarówno u konkurencyjnych operatorów kolejowych łącznie (+27 km, tj. o +11,5% r/r), jak i w mniejszym stopniu w Grupie PKP CARGO (+17 km, tj. o +6,4% r/r). Na wzrost średniej odległości przewozów wpłynęły zarówno zmiany kierunków dostaw i nowe kanały dystrybucji ładunków, jak i prowadzone na dużą skalę remonty na infrastrukturze kolejowej. W I kwartale 2023 r. (podobnie jak w 2022 roku) dynamika wzrostu wolumenu przewożonego transportem kolejowym malała z miesiąca na miesiąc.⁴⁴

³⁸ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

³⁹ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁴⁰ AutoSap

⁴¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁴² Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK po aktualizacji z dnia 04 sierpnia 2023 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej;

⁴³ Urząd Transportu Kolejowego

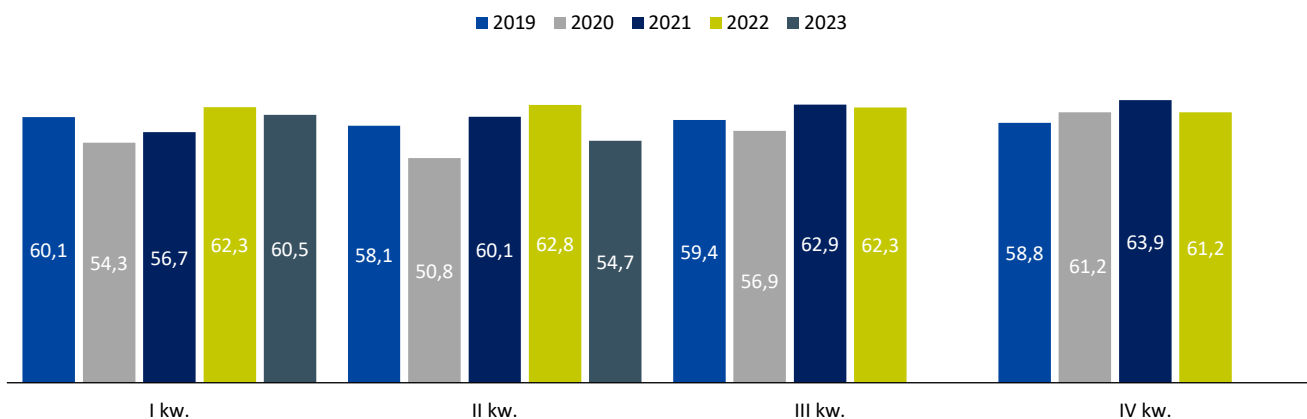
⁴⁴ Urząd Transportu Kolejowego

W trakcie 5 miesięcy 2023 r. w kolejowym transporcie towarowym dominującą w przewozach grupą towarową⁴⁵ był węgiel kamienny, którego w strukturze przewozów kolejną, stanowiły 35,6% ogółu wolumenu. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁴⁶:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -8,5% r/r do poziomu 34,3 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 4,1% r/r do poziomu 19,3 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 11,1% r/r do 8,8 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -0,9% r/r do 4,7 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -3,3% r/r do 4,6 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -14,0% r/r do 3,8 mln ton),
- produkty rolnictwa (wzrost o 43,5% r/r do poziomu 3,0 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o -28,9% r/r do poziomu 2,4 mln ton).

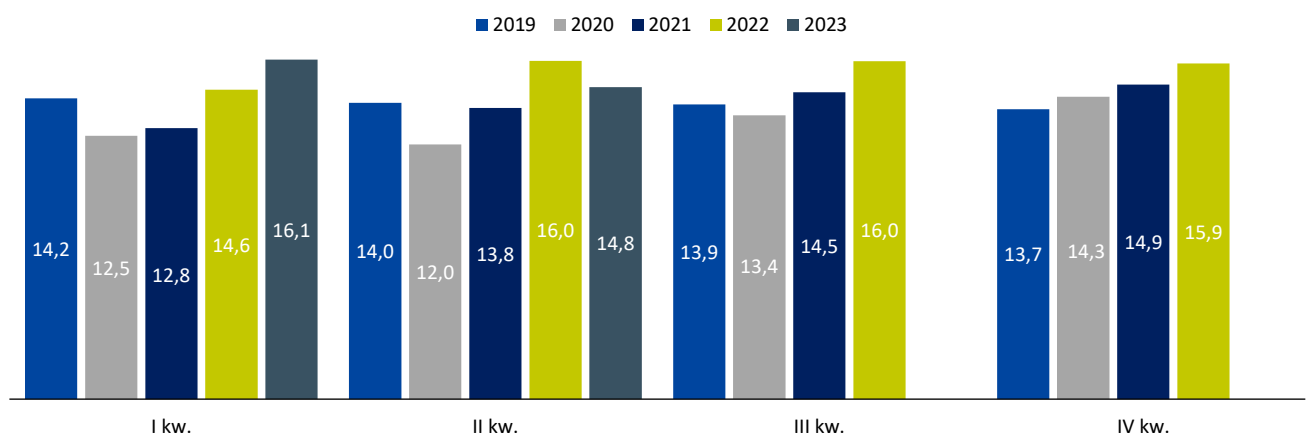
Znaczne zmniejszenie wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 zanotowano w przewozach węgla kamiennego (-3,2 mln ton), rud żelaza (-1,0 mln ton), pozostałych ładunków (-0,7 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (-0,6 mln ton) oraz drewna i wyrobów (-0,5 mln ton).⁴⁷ Jednocześnie zanotowano wzrost przewozów kolejowych produktów rolnictwa (+0,9 mln ton r/r), produktów rafinacji ropy (+0,9 mln ton), kruszywa, kamienia, piasku i żwiru (+0,8 mln ton r/r).⁴⁸

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 6. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁴⁵ Na podstawie klasyfikacji NST

⁴⁶ Główny Urząd Statystyczny dane za 5 miesięcy 2023 r.

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2023 r.

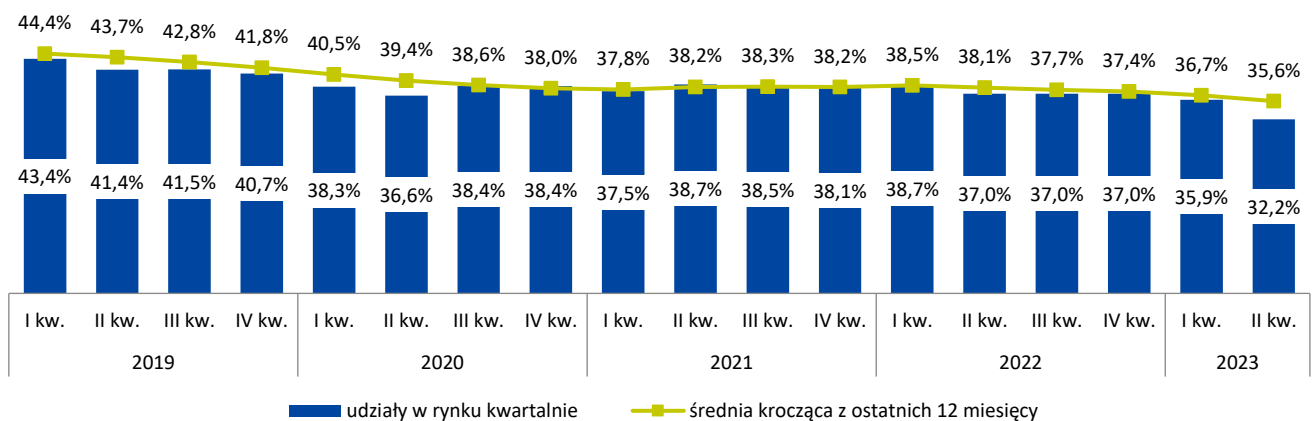
⁴⁸ Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2023 r.

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

W trakcie I półrocza 2023 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego już 30 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył 0,5%. W tym gronie znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO oraz PKP CARGO SERVICE.

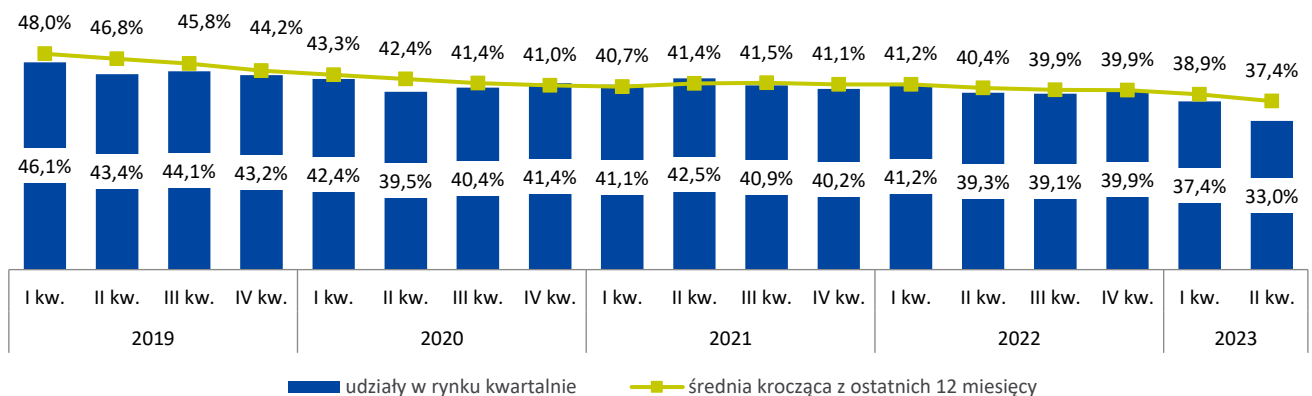
Grupa PKP CARGO⁴⁹ niezmiennie posiada pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO wyniosły 34,1% (-3,7 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 35,3% w pracy przewozowej (-4,9 p.p. r/r).⁵⁰ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO w I półroczu 2023 r. były równe 32,4% (-3,8 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 34,9% (-4,7 p.p. r/r) w pracy przewozowej.⁵¹

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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



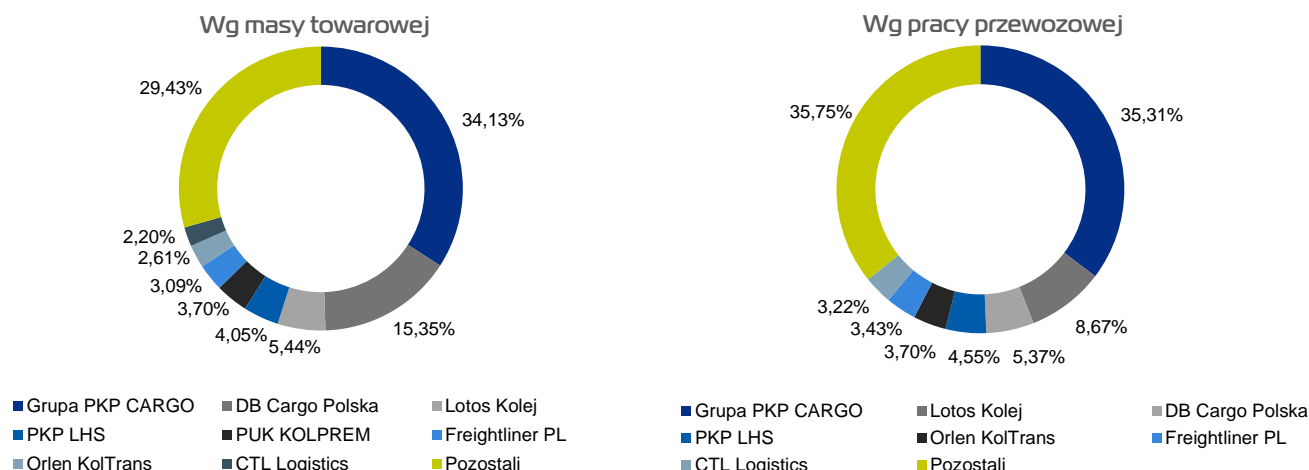
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁴⁹ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁵⁰ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁵¹ Urząd Transportu Kolejowego

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W omawianym okresie konkurencyjni przewoźnicy przetransportowali łącznie 75,9 mln ton ładunków (-2,4% r/r). W I półroczu 2023 r. w zakresie masy towarowej największe wzrosty udziałów rynkowych r/r wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano w Freightliner PL (+0,8 p.p. r/r) oraz LTG Cargo Polska (+0,6 p.p. r/r). Swoje udziały rynkowe po +0,5 p.p. r/r poprawiły też CD Cargo Poland, PCC Intermodal, FDM-REW oraz Alza Cargo. Największy spadek udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano u DB Cargo Polska (-0,8 p.p. r/r) oraz PKP LHS (-0,5 p.p. r/r).⁵²

Jednocześnie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +8,9% r/r do poziomu 19,9 mld tkm. W największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe LTG Cargo Polska (+1,0 p.p. r/r), który w kwietniu 2022 rozpoczął dopiero realizację przewozów. Swoje udziały znacząco poprawił Rail STM (+0,8 p.p. r/r) oraz Orion Rail Logistics i PCC Intermodal (po +0,6 p.p. r/r). Po +0,5 p.p. r/r zyskali również CD Cargo Poland oraz Rail Polska. Nowy operator Cargoway wypracował sobie 0,5 p.p. rynku. Największy spadek udziałów wśród konkurentów zanotowano w PKP LHS (-0,7 p.p. r/r) oraz w Lotos Kolej (-0,5 p.p. r/r).⁵³

3.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I kwartale 2023 r. w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 120,1 mln ton towarów (-11,5% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 19,4 mld tkm (-4,8% r/r).⁵⁴ W tym czasie zanotowano zmniejszenie r/r zrealizowanej masy oraz pracy przewozowej w transporcie samochodowym oraz transporcie kolejowym, przy jednoczesnym niewielkim wzroście wolumenów masy towarowej przewiezionej przez pozostałe gałęzie transportu łącznie*.

Średnia odległość przewozu ładunków na rynku wzrosła o +7,6% r/r i wyniosła 161,5 km, w tym w transporcie drogowym zanotowano wzrost o +9,1% r/r (do poziomu 156,8 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zwiększył się jedynie o +0,5% r/r (do 172,7 km).⁵⁵

Tabela 12. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2023 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek przewozów ogółem	120,1	-15,7	-11,5%	19,4	-1,0	-4,8%	161,5	11,5	7,6%
Transport drogowy	95,3	-13,9	-12,8%	14,9	-0,8	-4,8%	156,8	13,1	9,1%
Transport kolejowy	21,9	-1,8	-7,7%	3,8	-0,3	-7,2%	172,7	0,9	0,5%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	2,9	0,1	4,3%	0,7	0,1	12,9%	230,2	17,5	8,2%

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

⁵² obliczenia własne na podstawie danych UTK

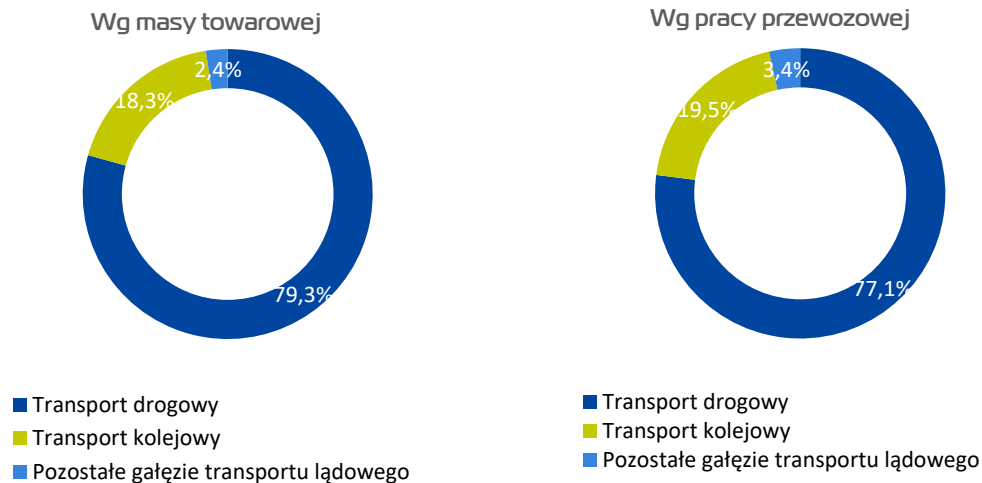
⁵³ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁵⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2023 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2023 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁵⁵ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

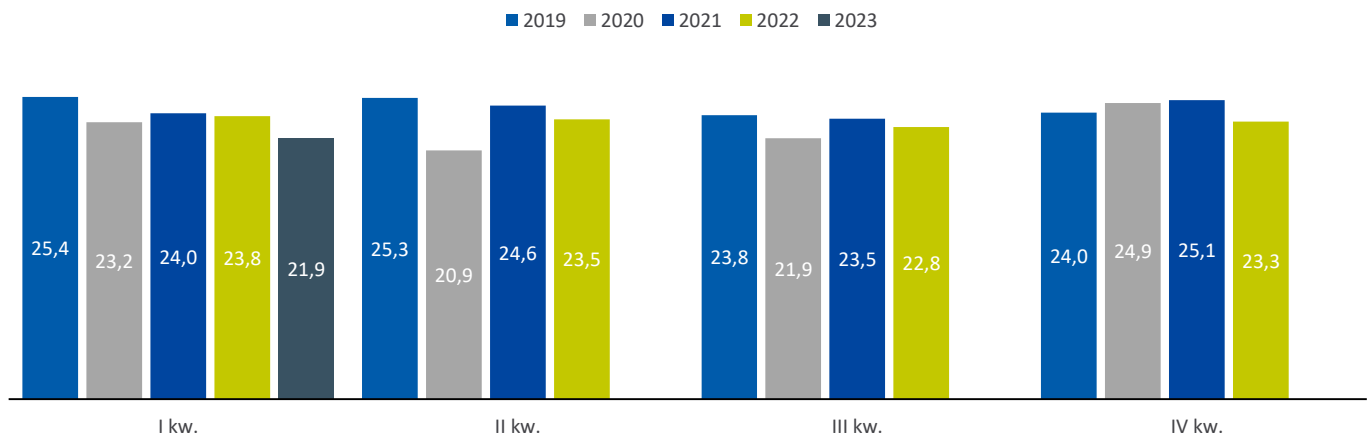
Transport kolejowy w Czechach w I kwartale 2023 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 21,9 mln ton (-7,7% r/r), przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej do 3,8 mld tkm (-7,2% r/r).⁵⁶ W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym spadły o -12,8% w ujęciu masy oraz zmniejszyły się o -4,8% w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na widoczny spadek udziału transportu drogowego w lądowym rynku transportowym w ramach masy towarowej (-1,1 p.p. r/r), przy zwiększeniu udziału transportu kolejowego (+0,8 p.p. r/r). Jednocześnie kolej zanotowała nieznaczny spadek udziału w zakresie pracy przewozowej (-0,5 p.p. r/r), przy minimalnym spadku udziału transportu drogowego (-0,02 p.p. r/r).⁵⁷

Rysunek 10. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2023 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

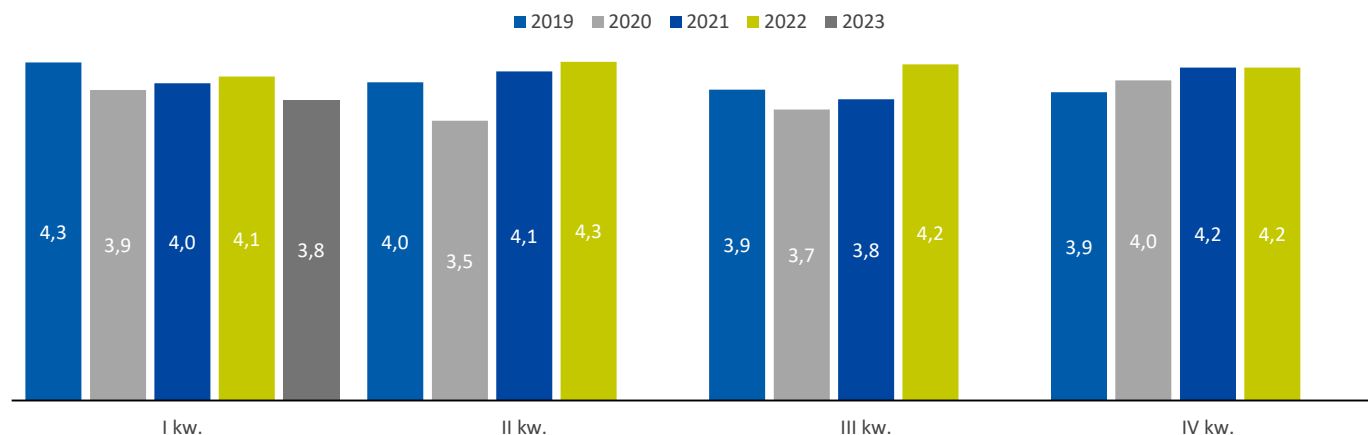


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁵⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁵⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 117 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO oraz PKP CARGO International.⁵⁸

W I półroczu 2023 r. Spółka PKP CARGO International przetransportowała 2,9 mln ton ładunków (-13,4% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,3 mld tkm (-32,9% r/r).⁵⁹ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmniejszyła się do 100,6 km (-22,5% r/r) z uwagi m.in. na zmianę struktury przewożonych towarów.⁶⁰ Znacznemu zmniejszeniu uległy szczególnie przewozy intermodalne (-55,8% r/r do 0,4 mln ton), które stanowiły już jedynie 12,7% udziału w strukturze przewozów Spółki. Spadek przewozów wystąpił dodatkowo w grupach towarowych takich jak: metale i rudy (-73,5% r/r), paliwa płynne (-32,0% r/r) oraz produkty chemiczne (-27,0% r/r). W analizowanym okresie 68,0% udziału w przewozach PKP CARGO International stanowiły paliwa stałe, których wolumen zwiększył się o +13,6% r/r (w tym przewozy węgla kamiennego stanowiącego 38,1% przewozów Spółki, wzrosły o +13,5% r/r). Zanotowano również znaczny wzrost przewozów kruszyw i materiałów budowlanych (+97,6% r/r, do 0,1 mln ton).⁶¹

Zmniejszenie przewozów w wybranych obszarach działalności było rezultatem podjętych przez Grupę działań, których konsekwencją ma być podniesienie marżowości realizowanych przewozów, przy optymalizacji wykorzystania użytkowanych przez Spółkę zasobów. Należy jednak podkreślić, że część zmian było konsekwencją wojny w Ukrainie, ale przede wszystkim spadku popytu na wyroby przemysłu czeskiego z uwagi na pogarszającą się koniunkturę u odbiorców w Europie Zachodniej (przykładem mogą być liczne prace modernizacyjne i remontowe w zakładach hutniczych, gdzie spadek popytu był silnie skorelowany w czasie z wysokim poziomem kosztów energii, co jednocześnie silnie wpływało na niską opłacalność produkcji oraz konieczność realizacji przestojów).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie I półrocza 2023 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International na czeskim rynku zmniejszył się o -1,1 p.p. r/r do poziomu 4,1%.⁶² Spółka w konsekwencji sukcesywnej utraty udziałów w rynku (a także wzrostu znaczenia przewoźników konkurencyjnych), straciła pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku przewozów towarowych kolejaj i zajmuje obecnie miejsce szóste (z niewielką stratą do operatorów LOKORAIL a.s. i Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.).⁶³

⁵⁸ SŽDC

⁵⁹ statystyka własna PKP CARGO International

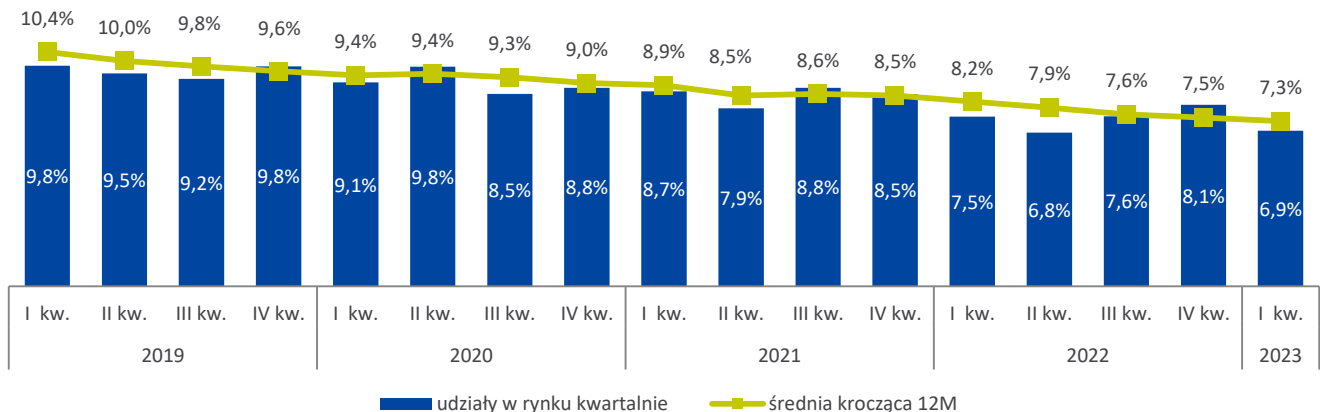
⁶⁰ statystyka własna PKP CARGO International

⁶¹ statystyka własna PKP CARGO International

⁶² SŽDC

⁶³ SŽDC

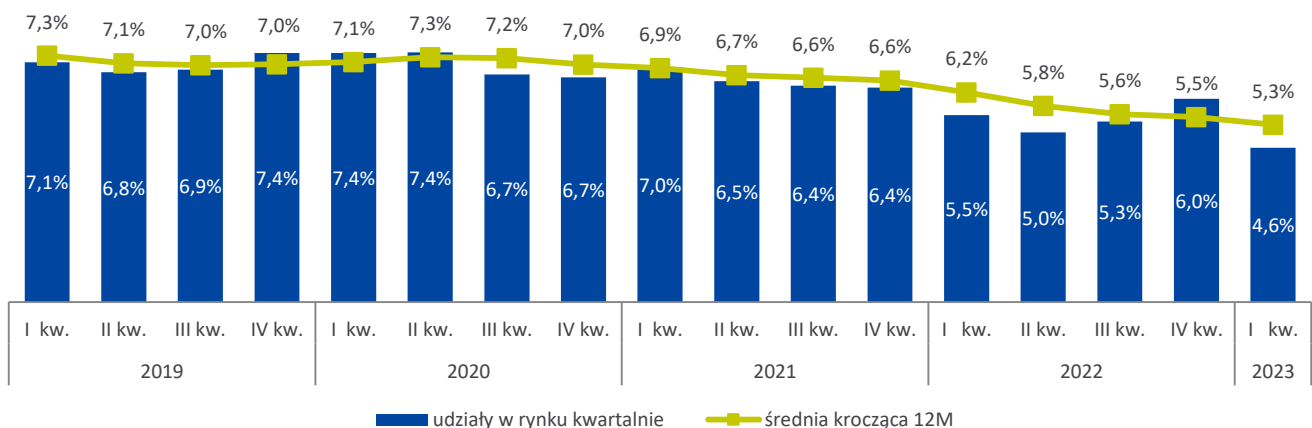
Rysunek 13. Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2019-2023*



* dane za II kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2023 r.

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

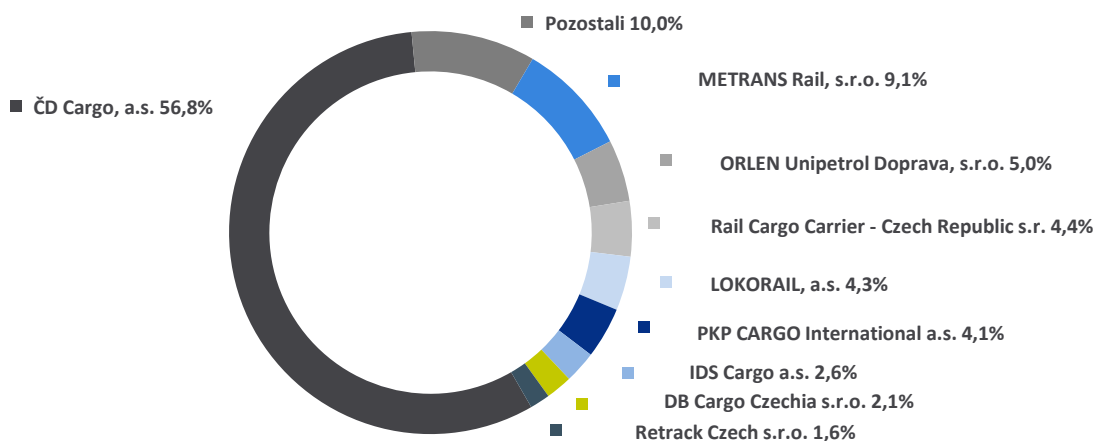
Rysunek 14. Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2019-2023*



* dane za II kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2023 r.

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

Rysunek 15. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2023 r. (tkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, choć jej udział rynkowy uległ zauważalnemu zmniejszeniu i wyniósł 56,8% r/r (-1,2 p.p. r/r).⁶⁴ Znaczny wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowali natomiast LOKORAIL a.s. (+1,5 p.p. r/r do 4,3%) oraz ORLEN Unipetrol Doprava (+1,3 p.p. r/r do poziomu blisko 5,0%), tj. operator stanowiący część Grupy Orlen i koncentrujący swą działalność w segmencie przewozów paliw oraz produktów chemicznych (zajmuje on obecnie trzecie miejsce na rynku, przy awansie o jedną lokatę). W zestawieniu (drugi kwartał z rzędu) pojawił się Retrack Czech s.r.o. (poprzednio Carbo Rail CZ s.r.o.), który osiągnął 1,6% udziału rynkowego. Spółką, która również poprawiła swoją pozycję jest Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,2 p.p. r/r do 4,4%). PKP CARGO International stracił status trzeciego operatora w Czechach, przesuwając się na szóste miejsce w zestawieniu, m.in. z uwagi na wyraźne zmniejszenie udziału w rynku (-1,1 p.p. r/r do 4,1%). Jednocześnie swoje udziały zmniejszył Metrans Rail (-0,6 p.p. r/r do 9,1%), nadal broniąc jednak pozycji wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. Minimalnie niższe niż w I półroczu 2022 r. były też udziały rynkowe spółki IDS Cargo a.s., tj. niezależnego operatora logistycznego realizującego przewozy na terytorium Czech i Słowacji (-0,3 p.p. r/r do 2,6%) oraz DB Cargo Czechia s.r.o. (-0,1 p.p. r/r do 2,1%). Spółka CER Slovakia a.s. (która w II kwartale 2022 r. posiadała 1,3% udziału, obecnie w ogóle nie zakwalifikowała się do zestawienia, co oznacza zmniejszenie jej udziału powyżej -0,3 p.p. r/r).⁶⁵

Sporządzone przez SZDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim nie wyszczególnia PKP CARGO. W trakcie I półrocza 2023 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez Spółkę przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy, nie były realizowane przewozy importowe rudy przez port w Gdańsku. Mniejsze były też przewozy topnika wapniowego, metali, kontenerów, cementu i artykułów chemicznych. Jednocześnie odnotowano zwiększenie przewozów automotive w tranzycie między Polską a Włochami.⁶⁶

3.2.5. Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2023 r. i I półrocze 2022 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE, PKP CARGO International, PKP CARGO International HU, PKP CARGO International SK oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI.

Tabela 13. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	I	I	Zmiana		I	I	II kw.	II kw.	Zmiana	
	półrocze 2023	półrocze 2022	I półrocze 2023/ I półrocze 2022	%	półrocze 2023	półrocze 2022	2023	2022	II kw. 2023/ II kw. 2022	%
	<i>(mln tkm)</i>				<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>			
Paliwa stałe ¹	5 485	5 240	245	4,7%	47%	39%	2 065	2 419	-353	-14,6%
z czego węgiel kamienny	4 561	4 404	158	3,6%	39%	33%	1 601	2 028	-427	-21,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	2 563	2 603	-40	-1,5%	22%	20%	1 368	1 437	-69	-4,8%
Metale i rudy ³	828	1 262	-433	-34,3%	7%	9%	400	737	-337	-45,7%
Produkty chemiczne ⁴	773	1 097	-325	-29,6%	7%	8%	393	552	-159	-28,8%
Paliwa płynne ⁵	240	417	-176	-42,3%	2%	3%	103	238	-135	-56,8%
Drewno i płody rolne ⁶	490	435	55	12,7%	4%	3%	209	230	-21	-9,1%
Przewozy intermodalne	1 002	2 033	-1 032	-50,7%	9%	15%	546	1 030	-484	-47,0%
Pozostałe ⁷	251	248	3	1,3%	2%	2%	131	142	-11	-7,8%
Razem	11 632	13 335	-1 702	-12,8%	100%	100%	5 215	6 785	-1 570	-23,1%

Źródło: Opracowanie własne

⁶⁴ SZDC

⁶⁵ SZDC

⁶⁶ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 14. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2023	I półrocze 2022	Zmiana		I półrocze 2023	I półrocze 2022	II kw. 2023	II kw. 2022	Zmiana	
	(mln ton)		I półrocze 2023/ I półrocze 2022	%	udział w całości (%)		(mln ton)		II kw. 2023/ II kw. 2022	%
Paliwa stałe ¹	22,7	25,5	-2,7	-10,8%	53%	50%	9,3	11,3	-2,0	-17,6%
z czego węgiel kamienny	19,9	22,8	-2,9	-12,8%	47%	45%	7,9	10,0	-2,1	-21,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	9,4	10,0	-0,7	-6,8%	22%	20%	4,9	5,5	-0,5	-9,6%
Metale i rudy ³	2,5	3,9	-1,4	-36,1%	6%	8%	1,1	2,2	-1,1	-48,6%
Produkty chemiczne ⁴	2,3	3,0	-0,7	-23,8%	5%	6%	1,2	1,5	-0,3	-19,9%
Paliwa płynne ⁵	0,9	1,2	-0,3	-24,3%	2%	2%	0,4	0,7	-0,3	-42,4%
Drewno i płody rolne ⁶	1,3	1,6	-0,3	-17,3%	3%	3%	0,5	0,9	-0,4	-48,4%
Przewozy intermodalne	2,6	4,8	-2,2	-46,2%	6%	9%	1,3	2,4	-1,1	-44,2%
Pozostałe ⁷	0,8	0,9	-0,1	-16,4%	2%	2%	0,4	0,5	-0,2	-28,1%
Razem	42,5	51,0	-8,5	-16,7%	100%	100%	19,2	25,0	-5,8	-23,4%

Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2023 roku Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 274 km (wzrost odległości r/r o +12 km). Wzrost średniej odległości wystąpił w II kwartale 2023 (+1km r/r).

Tabela 15. Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2023	I półrocze 2022	Zmiana		II kw. 2023	II kw. 2022	Zmiana	
	(km)		I półrocze 2023/ I półrocze 2022	%	(km)		II kw. 2023/ II kw. 2022	%
Paliwa stałe ¹	241	206	36	17,3%	222	214	8	3,6%
z czego węgiel kamienny	230	193	36	18,8%	202	202	0	0,0%
Kruszywa i materiały budowlane ²	274	259	15	5,6%	277	263	14	5,3%
Metale i rudy ³	332	323	9	2,7%	349	331	18	5,6%
Produkty chemiczne ⁴	335	363	-28	-7,7%	337	379	-42	-11,1%
Paliwa płynne ⁵	254	334	-79	-23,8%	243	324	-81	-25,1%
Drewno i płody rolne ⁶	373	274	99	36,2%	449	255	194	76,2%
Przewozy intermodalne	389	424	-35	-8,4%	405	426	-21	-5,0%
Pozostałe ⁷	330	273	58	21,1%	340	265	75	28,3%
Razem	274	262	12	4,7%	272	271	1	0,3%

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Źródło: Opracowanie własne

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2023 r.:


 paliwa
stałe

- Dynamika zmian zachodzących na międzynarodowym i krajowym rynku węgla wpływały na decyzje klientów o dostawach węgla w I półroczu 2023 roku, co przełożyło się na ilość i kierunki przewozów zrealizowanych przez PKP CARGO,
- nagromadzenie zapasów (intensyfikacja przewozów w 2022 roku),
- produkcja energii przez elektrownie zawodowe tylko z węgla kamiennego w okresie styczeń – czerwiec 2023 roku wyniosła 37 571 GWh i była o 13,0% niższa w porównaniu do analogicznego okresu roku 2022 (w okresie 6 miesięcy 2022 roku z węgla kamiennego wyprodukowano 43 176 GWh),
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 36 km (18,8%), w związku ze zmianą kierunku dostaw,
- PKP CARGO International - zwiększone przewozy węgla kamiennego, mniejsze przewozy koksu i węgla brunatnego do elektrociepłowni i elektrowni.



kruszywa
i materiały
budowlane

- Zmniejszenie masy towarowej w przewozach materiałów budowlanych spowodowane było przede wszystkim spadkiem zapotrzebowania klientów na materiały budowlane w związku z nagromadzeniem zapasów,
- ograniczone możliwości eksploatacyjne PKP CARGO (priorytet przewozów węgla kamiennego),
- zmniejszone przewozy kamienia wapiennego do huty w Czechach, i do elektrowni Niemieckich,
- spadek przewozów kwarcytu w eksporcie przez porty do Islandii - zmniejszone zapotrzebowanie odbiorcy,
- wzrost średniej odległości przewozu o 15 km (5,6%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw, w I półroczu 2023 r. PKP CARGO realizowało zwiększone dostawy kamienia pokruszonego z kopalni z Dolnego Śląska do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski,
- PKP CARGO International a.s. - zmniejszone przewozy dla jednego z głównych producentów w tym segmencie, który zawiesił w lutym produkcję cementu ze względu na jego wysoką cenę.



metale
i rudy

- Na poziom przewozów w tym segmencie rynku duży wpływ ma sytuacja gospodarcza w Polsce i na świecie, wpływająca na wielkość podaży i popytu na stal. Wojna w Ukrainie w 2022 roku spowodowała zawirowania finansowe, załamanie handlu z Rosją i Białorusią, co przełożyło się na wzrost presji cenowej m.in. na rynkach metali. W 2023 roku utrzymująca się wysoka inflacja i wysokie stopy procentowe w większości gospodarek, ograniczały ożywienie popytu na stal,
- światowa produkcja stali według World Steel Association w okresie styczeń-czerwiec 2023 r. wyniosła 943,9 mln ton, co oznacza spadek o 1,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2022 roku. Jednocześnie zanotowano znaczne zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej (gdzie produkcja osiągnęła poziom 66,3 mln ton, tj. spadek o 10,9% r/r). W Polsce w trakcie I półroczu 2023 r. produkcja stali spadła o 20,0% r/r do poziomu 3,4 mln ton, średnia odległość przewozu wzrosła o 9 km (2,7%), czyli pozostała na poziomie zbliżonym do analogicznego okresu roku ubiegłego.



paliwa
płynne

- Spadek przewozów jest wynikiem realizacji przez Orlen Koltrans (obecnie Lotos Kolej) coraz większej części przewozów krajowych i importu z Litwy, utrata przewozów dla Slovnaft,
- spadek średniej odległości przewozu o 79 km (-23,8%), ze względu na zwiększony udział przewozów realizowanych na krótkie odległości przy granicy z Ukrainą.



drewno
i płody rolne

- Brak przewozów drewna w imporcie przez polskie porty morskie,
- zmniejszenie przewozów drewna w imporcie z Białorusi i Litwy,
- zmniejszenie krajowych przewozów drewna (z powodu znacznego osłabienia rynku producentów papieru i wyrobów z drewna),
- wzrost średniej odległości przewozu o 99 km (+36,2%) w wyniku zmiany struktury przewozów.



produkty
chemiczne

- Spadek produkcji nawozów przez największego polskiego producenta ze względu na problemy ze zbytem w kraju (wysokie koszty produkcji) i w eksporcie (duża konkurencyjność ze względu na wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji),
- spadek średniej odległości przewozu o 28 km (-7,7%).



intermodal

- Trudna sytuacja panująca na rynku intermodalnym w świecie: wojna w Ukrainie, spowolnienie gospodarcze, presja inflacyjna, które przełożyły się znacząco na wzrost cen przewozów intermodalnych i spowodowały zmniejszenie ilości przewiezionych ładunków (na rzecz transportu samochodowego i morskiego), priorytet przewozów węgla,
- remonty infrastruktury na korytarzu wschód-zachód, niedostateczna przepustowość infrastruktury w związku z realizacją przewozów z/na Ukrainę,
- spadek średniej odległości przewozu o 35 km (-8,4%), ze względu na zmianę struktury przewozów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – brak realizacji przewozów dla dotychczasowego znaczącego klienta.



pozostałe

- Utrzymanie przewozów pozostałych towarów w I półroczu 2023 r. na zbliżonym poziomie w porównaniu do tego samego okresu 2022 r.

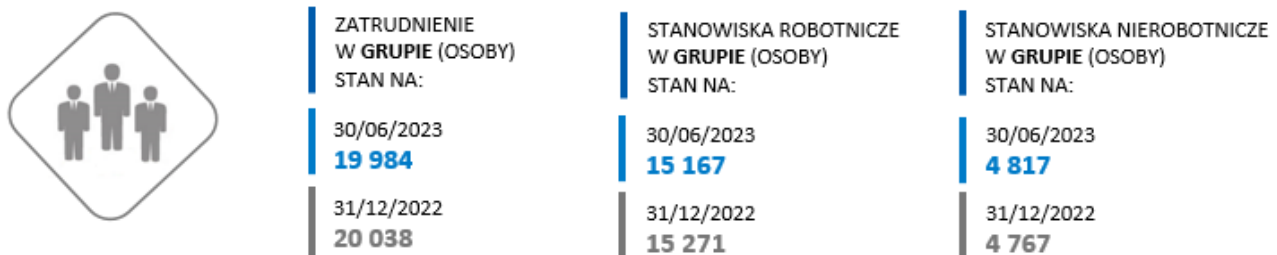
3.3. Informacje dotyczące segmentów działalności

Grupa PKP CARGO 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. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymania infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane związane ze stanem zatrudnienia w Grupie PKP CARGO za okres 6 miesięcy 2023 roku oraz 2022 roku. W I półroczu 2023 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 54 osoby.

Rysunek 16. Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. oraz 2022 r.



3.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 962,0 mln zł, tj. więcej o 154,0% w stosunku do analogicznego okresu 2022 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie zakupu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największą część nakładów inwestycyjnych w okresie 6 miesięcy 2023 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, tj. na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru oraz zakup lokomotyw - łącznie 516,5 mln zł (tj. 53,7% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 66,7 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz środków transportu na poziomie 13,4 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 12,4 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 353,0 mln zł, w tym: leasing lokomotyw na poziomie 270,4 mln zł (tj. 28,1% nakładów inwestycyjnych), najem nieruchomości na poziomie 72,2 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 10,4 mln zł.

Tabela 16. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2022 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2022	Zmiana 2023-2022	Zmiana 2023-2022 %
Budownictwo inwestycyjne	66,7	9,3	57,4	617,2%
Zakup lokomotyw	140,8	0,3	140,5	-
Modernizacja lokomotyw	0,1	13,7	-13,6	-99,3%
Zakup wagonów	0,0	110,6	-110,6	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	12,3	3,6	8,7	241,7%
Teleinformatyzacja	12,4	1,7	10,7	629,4%
Pozostałe	1,1	0,9	0,2	22,2%
Komponenty w remontach, w tym:	375,6	225,1	150,5	66,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	81,4	48,5	32,9	67,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	294,2	176,6	117,6	66,6%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym:	353,0	13,6	339,4	2495,6%
<i>Leasing lokomotyw</i>	270,4	0,0	270,4	-
Razem	962,0	378,8	583,2	154,0%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 6 miesięcy 2023 rok nie obejmują zwiększeń w wysokości 1,5 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzenia transportowego.

Źródło: Opracowanie własne

3.6. Istotne informacje i zdarzenia w I półroczu 2023 roku oraz do dnia sporządzenia sprawozdania

- W dniu 02 stycznia 2023 r. PKP CARGO zawarła Umowę kredytu inwestycyjnego z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100 mln zł z okresem dostępności do 29 grudnia 2023 r.
- W dniu 24 stycznia 2023 r. Spółka podpisała Porozumienie w toku mediacji przeprowadzonych 18 i 24 stycznia 2023 r., w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń. Zarząd i Związki Zawodowe ustaliły, że z dniem 1 stycznia 2023 r. dla pracowników PKP CARGO wynagradzanych wg ZUZP zostaną przyznane środki na podwyżkę wynagrodzenia zasadniczego w wysokości średnio 415,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat) oraz dla pracowników wynagradzanych wg Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. nr 498/2012 (ze zm.) na podwyżkę wynagrodzenia miesięcznego w wysokości średnio 764,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat). Tym samym został zakończony spór zbiorowy wszczęty wystąpieniem z 1 marca 2022 r.
- W dniu 16 stycznia 2023 r. została wydana decyzja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o wydaniu zgody, na wniosek PKP Polski Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, na dokonanie koncentracji polegającej na przejściu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”) kontroli nad CARGOTOR (spółką w 100% zależną od PKP CARGO).
- W dniu 30 stycznia 2023 r. spółka zależna PKP CARGOTABOR zawarła umowę z ALSTOM POJAZDY SZYNOWE sp. z o.o. na zakup aktywów likwidowanego oddziału ALSTOM. Przedmiotowa umowa dotyczy zakupu: materialnych składników majątkowych, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz wartości niematerialnych i prawnych, tj. prawa ochronne na znaki towarowe, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz inne autorskie prawa majątkowe do dokumentacji aktywów, zapasów magazynowych. Wartość umowy to kwota: 13,5 mln zł netto powiększona o należną stawkę podatku VAT.
- Końcem stycznia spółka PKP CARGO ogłosiła i opublikowała Rewizję Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023. W ramach rewizji potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy oraz zmodyfikowano cele strategiczne. Grupa PKP CARGO ma zająć pozycję nr 1 w obszarze „Trójmorza” i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmocnić pozycję w latach 2023 – 2038, oraz wypracować 50% udziałów w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 r. mierzonych pracą przewozową.

- W dniu 20 lutego 2023 r. PKP CARGO otrzymało zgodę Rady Nadzorczej na rozporządzenie majątkiem poprzez przeniesienie na rzecz PKP CARGOTABOR USŁUGI prawa własności i prawa użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli oraz prawa własności ruchomości wchodzących w skład majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej o łącznej wartości rynkowej wynoszącej 29,8 mln zł netto.
- W dniu 17 marca 2023 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt do kwoty 100 mln zł w rachunku bieżącym z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19 marca 2024 r.
- W dniu 22 marca 2023 r. PKP CARGO odebrała dwanaście lokomotyw elektrycznych Dragon 2 wyprodukowanych przez Newag S.A.
- W dniu 30 marca 2023 r. została zawarta umowa pożyczki pomiędzy PKP CARGO i PKP CARGO TERMINALE do kwoty nieprzekraczającej 20 mln zł.
- W ramach realizacji umowy na zakup lokomotyw, o której Spółka informowała raportem bieżącym 45/2019, Spółka kontynuowała finansowanie dostaw lokomotyw w oparciu o zawarte porozumienia pomiędzy PKP CARGO, Konsorcjum firm NEWAG S.A. i NEWAG LEASE Sp. z o.o. S.K.A. oraz PKO LEASING S.A. i Pekao Leasing Sp. z o.o. w sprawie finansowania dostaw lokomotyw. W ramach podpisanych porozumień oraz ramowych umów leasingu zostało zawartych łącznie 16 umów leasingu na łączną kwotę 270,4 mln złotych.
- W dniu 24 maja 2023 r. PKP CARGO podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2024 r.
- W dniu 26 maja 2023 r. PKP CARGO i PKP CARGOTABOR zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 000 000,00 zł z okresem dostępności do dnia 25 maja 2024 r.
- W dniu 26 czerwca 2023 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100.000.000,00 PLN wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 27 czerwca 2024 r.
- W dniu 05 lipca 2023 r. PKP CARGO zawarła z ING Lease (Polska) sp. z o.o. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych środków trwałych nie przekraczającej 200.000.000,00 PLN. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy dla PKP CARGO oraz dla Spółek z Grupy PKP CARGO pod warunkiem zawarcia stosownego aneksu.
- W dniu 27 lipca 2023 r. Zarząd PKP CARGO podjął Uchwałę Nr 267/2023 w sprawie wypłaty gratyfikacji pieniężnej w formie dodatkowej premii dla pracowników. Spółka przeznaczyła na ten cel 7 642 849,50 zł.

3.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

W I półroczu 2023 roku Grupa PKP CARGO działała w warunkach podwyższonej niepewności, która związana była z wojną w Ukrainie oraz jej licznymi reperkusjami gospodarczymi. Na problemy te nałożył się szereg zjawisk wynikających zarówno z agresji, jak i z wcześniejszych działań mających na celu stymulację gospodarki w ramach przeciwdziałania COVID-19. Kluczowymi problemami na globalnym rynku było spowolnienie gospodarcze, co w połączeniu ze wzrostem kosztu kapitału, wysoką inflacją oraz wysokimi cenami energii generowało liczne napięcia oraz silnie wpływało na krajową oraz międzynarodową działalność Grupy.

Zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania Grupy PKP CARGO miały nadal ładunki masowe, w tym zwłaszcza węgiel kamienny, kruszywa, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne oraz paliwa ciekłe. Słabnący popyt na powyższe surowce wpływał bardzo negatywnie na popyt na usługi transportowe, w tym szczególnie w obszarze przewozów kolejowych. W I półroczu 2023 r. wolumen produkcji przemysłowej w Polsce spadł o -1,7% r/r (wobec +13,6% r/r w I półroczu 2022 r.).⁶⁷ Pomimo tego, że przetwórstwo przemysłowe okazało się stosunkowo mało wrażliwe na wszelkie zmiany na rynku, to i tak ta kluczowa sekcja zanotowała nieznaczny spadek w I półroczu br. (-0,4% r/r), co przełożyło się na gorszy wynik całego przemysłu. Kluczowe były także spadki w sekcji górnictwo i wydobywanie, która odnotowała obniżenie poziomu produkcji o -8,7% w porównaniu z I półroczem 2022 r. Pomimo trudnych warunków na rynku, to eksport w Polsce i w Czechach skutecznie wspierał utrzymanie stosunkowo korzystnych wyników całej gospodarki. Zauważalne było stopniowe obniżanie dynamiki produkcji, co wynikało ze spadku nowych zamówień, a także ogólnej koniunktury w Europie Zachodniej, której przedsiębiorcy stanowią znaczną część odbiorców wytwarzanych dóbr i znacząco decydują o skali realizowanej produkcji. Dalsze pogarszanie lub stopniowe

⁶⁷ Główny Urząd Statystyczny, (w jednostkach powyżej 9 pracujących)

odzyskiwanie tempa wzrostu przez gospodarki regionu będzie miało istotny wpływ na wyniki i działalność spółek Grupy PKP CARGO w drugim półroczu br.

Wojna pomiędzy Rosją a Ukrainą, a także konflikt gospodarczy pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Chinami potęgują napięcia oraz generują znaczny wzrost niepewności w na nowo kształtującym się świecie powiązań i wymiany gospodarczej. Dwie najpotężniejsze globalne ekonomie prowadzą wojnę handlową, która wymusza na innych krajach wybór formatu współpracy, bądź rezygnacji z niej, czemu towarzyszy wzrost napięć geopolitycznych. Wraz ze zmianą globalnego układu sił, a także budowaniem nowych powiązań handlowych zmienia się cały światowy handel oraz ujawniają się liczne napięcia i konflikty.

Kluczowym zagadnieniem w analizowanym okresie był również wzrost cen energii (wynikający z agresji Federacji Rosyjskiej i bardzo nerwowej reakcji rynków), która stanowi jeden z bardzo istotnych kosztów w produkcji dóbr oraz w ich transporcie. Odpowiedzią na nagły wzrost cen były podwyżki stóp procentowych przez banki centralne, które przyczyniły się do istotnego wzrostu kosztu pozyskania kapitału oraz ograniczenia jego dostępności. Choć czas podwyżek stóp procentowych powoli dobiega końca oraz postępuje stopniowo stabilizacja cen (często na nowych wyższych poziomach), inflacja nadal stanowi duże obciążenie, a wysoki koszt kapitału doprowadził do znacznego wychładzania globalnej gospodarki, co w konsekwencji dalece ograniczyło popyt na rynku prowadząc do zjawisk stagflacyjnych.

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych i geopolitycznych

- Decydujący wpływ popytu na rynkach globalnych na aktywność gospodarczą w Polsce i Czechach. Z uwagi na ustąpienie znacznej części negatywnych szoków podaźowych wynikających z agresji Rosji na Ukrainę - kwestia dekonunktury wysuwa się na pierwszy plan w funkcjonowaniu gospodarek. Przewycięzenie negatywnych zjawisk w gospodarce (m.in. inflacji, wysokiego kosztu energii, gasnącego popytu i malejącej liczby zamówień), pozwoli na powrót na ścieżkę wzrostu, przy czym istnieje duże ryzyko mało dynamicznego odbicia w kształcie litery „u”, zamiast „v” jak to miało miejsce w przypadku pandemii Covid-19;
- ryzyko kryzysu energetycznego w Europie – choć ubiegła zima okazała się stosunkowo łagodna, a poszczególne państwa posiadają znaczące zapasy surowców energetycznych, nie należy wykluczać negatywnego scenariusza w postaci nadchodzącej ostrej zimy. Przy negatywnej kumulacji zjawisk atmosferycznych, które prowadziłyby także do ograniczeń po stronie podaży, a także zakłóceń w łańcuchach logistycznych możliwe są szczególnie silne turbulencje na rynku energii (w tym gazu);
- ryzyko dalszego pogorszenia tempa wzrostu gospodarczego w Polsce w II półroczu 2023 r. Spowolnienie gospodarcze za granicą (zwłaszcza w krajach europejskich), zmniejszenie popytu na produkty, skutki wysokiej inflacji (w postaci wysokiego kosztu kapitału oraz kosztów prowadzenia działalności), kolejne zawirowania na rynku energii i paliw oraz wstrzymanie napływu funduszy europejskich może powodować istotne zmniejszenie tempa wzrostu;⁶⁸
- bardzo niski poziom inwestycji (zwłaszcza prywatnych) w Polsce – obniżający potencjał wzrostu w kolejnych latach;⁶⁹
- ryzyko demograficzne – z uwagi na brak odpowiednich kadr na rynku już teraz poszczególne sektory gospodarki notują braki pracowników (w tym specjalistów, czy kierowców);
- zakaz importu licznej grupy dóbr z Rosji i Białorusi wprowadzony przez Unię Europejską (np. węgiel, cement), czy limit cenowy na ropę w ramach kolejnych pakietów sankcji, w połączeniu z ograniczeniami dotyczącymi poruszania się samochodów (zarejestrowanych w Polsce po Rosji i Białorusi oraz dla przewoźników z tych państw po Polsce) ograniczają w sposób znaczący możliwość wymiany gospodarczej, nawet w obszarach, które nie zostały objęte sankcjami.⁷⁰

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

negatywny wpływ na rynek węglowy:

- postępujące zmniejszenie (zarówno w Polsce, jak i w Czechach) zużycia węgla energetycznego. Kluczowe jest stopniowe odejście od węgla kamiennego, co jest procesem koniecznym, gdyż obserwuje się stałe zmniejszenie podaży surowca (wynikająca z postępującej redukcji produkcji węgla oraz spadku zatrudnienia w polskich kopalniach, malejące znaczenie oraz zaawansowany wiek większości elektrowni opartych na węglu, które podlegają dość częstym awariom) oraz popytowej (wymagania przedsiębiorstw i ich kooperantów dotyczące minimalizacji śladu węglowego dostarczanej energii, opór społeczny w zakresie ponoszenia kosztów wysokiej emisji). W kraju eksperci, jak i przedsiębiorcy wskazują się na potrzebę pilnej aktualizacji zarówno „Programu dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce”, „Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030”, a także strategii „Polityka

⁶⁸ WNP

⁶⁹ efcongress.com

⁷⁰ biznes.gov.pl

Energetyczna Polski do 2040 r.” z uwagi na zmiany jakie zaszły na rynku w wyniku agresji Rosji na Ukrainę. W obecnej chwili trwają konsultacje dotyczące ewentualnych korekt, jednakże co najważniejsze, przedmiotowe programy muszą uwzględnić także kierunek i tempo zmian zaprogramowane w polityce energetycznej Unii Europejskiej, która jest motorem szybkich przemian w państwach członkowskich. Bez właściwej koordynacji i właściwej konsolidacji rozwiązań pomiędzy rozwiązaniami krajowymi, a wspólnotowymi może dojść do niekontrolowanego procesu przekształceń;⁷¹

- wysokie oraz rosnące ceny uprawnień do emisji CO₂ - stanowią zwłaszcza w energetyce, ciepłownictwie oraz innych branżach stale rosnący koszt związany z produkcją, wynika to z założeń polityki unijnej oraz funkcjonowania systemu ETS (zaprogramowana spadająca podaż certyfikatów), co skłania firmy od odejścia z wysoko emisyjnych technologii (m.in. węglowych) z uwagi na ich kosztochłonność oraz inwestycje w przyjazne dla środowiska technologie;⁷²
- nadpodaż węgla na rynku polskim – z uwagi na bardzo wysoki poziom importu węgla w roku ubiegłym, a także możliwość powtórzenia w roku bieżącym nadwyżki ponad możliwość zaabsorbowania przez gospodarkę;
- potencjalne zamknięcie (zgodnie z planami czeskiego rządu w 2025 r.) ostatniej kopalni węgla kamiennego w Czechach oraz przyspieszenie transformacji energetycznej może stanowić o znacznym ograniczeniu przewozów tego surowca przez podmioty z Grupy PKP CARGO na terytorium naszego południowego sąsiada (z uwagi na wyspecjalizowanie w towarach masowych). Jednakże Polska posiada zasoby węgla koksowego (m.in. wydobywane przez JSW), które stanowią „surowiec krytyczny” zgodnie z prawodawstwem Unii Europejskiej⁷³, a który jest niezbędny w procesach związanych z produkcją hutnictwa i może wypełnić w pewnym zakresie lukę w przewozach powstałą po węglu energetycznym (choć jedynie w ograniczonej skali).

negatywny wpływ na rynek hutniczy:

- ciągle wysoki koszt zakupu surowców, energii i uprawnień do emisji CO₂ generuje postępujący wzrost kosztów produkcji stali i wyrobów stalowych, przy spadku popytu i stawek na rynku - zasadniczo ogranicza rentowność produkcji hutniczej. Z uwagi na głębsze niż pierwotnie się wydawało spowolnienie gospodarcze na rynkach globalnych, potencjał produkcyjny w Europie jest nadal mocno ograniczony (możliwa jest jego dalsza redukcja). W Europie i w Polsce trwają prace modernizacyjne oraz remontowe, które mają za zadanie utrzymanie mocy produkcyjnych przy redukcji kosztów związanych z funkcjonowaniem przedsiębiorstw. Kluczowym elementem są jednak zmiany na poziomie regulacji prawnych Unii Europejskiej, które będą miały największe znaczenie dla kierunku transformacji branży na przestrzeni kolejnych lat;
- wojna w Ukrainie doprowadziła do zerwania i zmian w łańcuchach dostaw (z Rosji oraz z Ukrainy polskie przedsiębiorstwa nabywały m.in. rudę żelaza, wyroby hutnicze czy też półprodukty). Po ograniczeniu roli Ukrainy, jak i wyeliminowaniu w znacznym stopniu Rosji z rynku europejskiego ich rolę starają się przejąć producenci z Azji, jak m.in. Indie czy Turcja. Ukraina stopniowo przywraca eksport rudy żelaza, co realizowane jest przy wykorzystaniu kolei przez polski port w Świnoujściu. Przedsiębiorstwa w Polsce starają się uzyskać dostęp do większej ilości zróżnicowanych geograficznie źródeł, tak aby w przypadku problemów w jednym z obszarów, możliwe były dostawy z innych, co jednocześnie wzmacnia znaczenie transportu morskiego i generuje dodatkowe koszty dostaw. Proces ten będzie nadal postępował, natomiast stabilizacja może nastąpić dopiero po zakończeniu działań wojennych.

negatywny wpływ na rynek paliw ciekłych i chemikaliów:

- mocne sprzężenie koniunktury gospodarczej oraz wyników branży paliw ciekłych i chemikaliów (zmiany w tym segmencie są silnie uzależnione od wyników całej gospodarki). Istnieje ryzyko dalszego utrzymania się spadku produkcji z uwagi na procesy dekonunktury w gospodarce, a więc silnego zmniejszenia popytu na transport kolejowy i samochodowy w tej sferze. Z uwagi na silne powiązania przemysłu chemicznego z licznymi przedsiębiorstwami praktycznie w skali całej gospodarki, spowolnienie gospodarcze i ograniczenia produkcji w każdej z gałęzi silnie odbijają się na wynikach branży;
- duża niepewność na rynku (wynik wojny w Ukrainie), potencjalne ożywienie kryzysu energetycznego w Europie, a także postępujący wzrost cen, silnie wpływają na procesy produkcyjne (w tym także ich ograniczenie), z uwagi na wzrost kosztów oraz niezbyt atrakcyjne dla odbiorców ceny wyrobów gotowych;
- pomimo chwilowego uspokojenia na rynku surowców (m.in. gazu, ropy naftowej) – trwa organizowanie i kontraktowanie nowych kierunków dostaw, które zapewnią niezależność oraz dostępność licznych alternatyw, co jednak wymaga m.in. budowy bazy infrastrukturalnej i jest czasochłonne, a ceny ustalone w kontraktach długoterminowych w ograniczonym zakresie reagują na pozytywne zmiany na giełdach;

⁷¹ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce

⁷² strefainwestorow.pl

⁷³ WNP

- niepewność na rynku, co do utrzymania pełnej wielkości dostaw gazu wynika z wrażliwości infrastruktury krytycznej (jedynie niespełna 1/4 gazu w Polsce zużywają konsumenci, pozostała część przypada głównie na przemysł, z czego najwięcej zużywa przemysł chemiczny)⁷⁴;
- trudna sytuacja dla producentów nawozów – nadal relatywnie wysokie koszty zakupu gazu (na co nakładają się rosnące koszty produkcji związane m.in. z emisją CO₂) są powodem nadal stosunkowo wysokich, choć zdecydowanie niższych niż przed rokiem cen dla rolników, którzy odwołują zakupy w czasie, oczekując dalszych obniżek stawek lub pomocy w formie dofinansowania na poziomie państwa. Na rynek jednocześnie docierają produkty z importu, które są konkurencyjne cenowo względem krajowych wyrobów, co obniża skalę produkcji w Polsce i pogarsza wyniki krajowych producentów;⁷⁵
- postępująca transformacja energetyczna gospodarki, radykalne ograniczenie wykorzystania paliw kopalnych oraz dążenie do „zero emisyjności” zasadniczo przemodelują funkcjonujący do tej pory system opierający się na konieczności dostaw masowych ilości „kopaliny”, które warunkowały funkcjonowanie gospodarki oraz zapewniały energię niezbędną do produkcji.

negatywny wpływ na rynek budowlany:

- wydłużenie oczekiwania na środki z Funduszu Odbudowy UE (tzw. KPO) oraz zastosowanie ich prefinansowania w ograniczonym zakresie skutecznie redukuje aktywność branży, w tym wyhamowuje inwestycje w sektorze publicznym. Opóźnienie to widoczne jest m.in. w budownictwie kolejowym, gdzie skala podpisanych kontraktów, przyznanych środków oraz rozpoczętych prac jest znacznie mniejsza od zakładanych, co może przekładać się na efektywność transportu w tym obszarze;⁷⁶
- utrzymujący się znaczący koszt kapitału oraz ograniczona dostępność finansowania, przy wysokim koszcie surowców energetycznych i materiałów budowlanych, a także zmniejszony popyt inwestycyjny przedsiębiorstw będzie nadal negatywnie oddziaływać na rynek budowlany. Kluczowym obszarem jest wznowienie dużej skali inwestycji w budownictwie budynków mieszkalnych, gdzie odnotowano największy spadek nowo rozpoczynanych inwestycji, co spowoduje ograniczenie podaży na rynku i przyczynia się do dalszego wzrostu cen.

negatywny wpływ na branżę cementową:

- problemy z zakupem węgla o odpowiednich parametrach (branża zużywa rocznie ok. 580 tys. ton surowca) oraz wysoki koszt jego zakupu, a także konieczność jego sprowadzania z zagranicy stanowi wyzwanie dla producentów oraz w połączeniu z czynnikiem napływu tańszego towaru z importu może prowadzić do ograniczenia skali jego produkcji w kraju. Analizy Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych przewidują spadek ilości wyprodukowanego cementu w roku bieżącym do ok. 18 mln ton (tj. o ok. -4,0% r/r)⁷⁷;
- wysokie koszty zakupu uprawnień do emisji CO₂ (które wzrosły o ok. ¼ względem ubiegłego roku) oraz wzrost kosztów związanych z zakupem surowców, opakowań oraz paliw, w konsekwencji przełoży się na ewentualny dalszy wzrost cen cementu na rynku.⁷⁸
- bardzo wysoki na tle państw Unii Europejskiej udział źródeł wysokoemisyjnych w produkcji energii elektrycznej w Polsce oraz znaczący wkład energii w produkcji cementu, a także utrzymujące się wysokie ceny prądu są przyczyną dalszego wzrostu kosztowności produkcji (co skutkuje obniżeniem konkurencyjności krajowych producentów, podwyżkami cen na rynku, a także wzrostem kosztu oraz redukcją opłacalności inwestycji w kraju).⁷⁹

negatywny wpływ na branżę sprzętową i maszynową:

- wysokie ceny energii, znaczny koszt surowców i komponentów oraz konieczność pozyskania nowych kierunków dostaw w celu podtrzymania skali produkcji (z uwagi na ograniczony popyt na rynku europejskim), w powiązaniu ze spadkiem inwestycji w Polsce (co wynika z wysokiego kosztu kapitału, wysokiej inflacji utrudniającej rachunek ekonomiczny oraz niestabilności przepisów) wpływa negatywnie na wyniki produkcyjne branży.

negatywny wpływ na branżę papierniczą i drzewną:

- wysokie ceny energii oraz surowców (m.in. drewna, masy celulozowej) oraz problemy z ich dostępnością (będące m.in. skutkiem sankcji w wymianie gospodarczej z Rosją i Białorusią oraz eksportu polskiego drewna), spowodowały zmniejszenie skali produkcji w tym obszarze oraz w konsekwencji także mocny wzrost cen produktów gotowych;

⁷⁴ WNP

⁷⁵ farmer.pl

⁷⁶ gov.pl, WNP

⁷⁷ Polskicement.pl

⁷⁸ Polskicement.pl

⁷⁹ Polskicement.pl

- sankcje związane z wojną w Ukrainie uderzają silnie w podmioty specjalizujące się w handlu i pozyskiwaniem surowca z kierunku wschodniego, zwłaszcza z Białorusi, która w poprzednich latach stanowiła kluczowy rezerwuar drewna oraz zrębki dla polskich odbiorców (duże znaczenie odgrywał tu fakt bliskości geograficznej i łatwości organizacji transportu, w tym w przewozach kolejowych).

negatywny wpływ na branżę intermodalną:

- ograniczenie znaczenia Polski, jako kraju tranzytowego dla przewozów z Chin. W wyniku wybuchu wojny w Ukrainie znaczącej redukcji uległ wolumen towarów przesyłanych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku (skala redukcji to nawet kilkadziesiąt procent). Spadek w tym obszarze wynikał z szeregu perturbacji wynikających z przebiegu pandemii w Chinach (a także prowadzonej w tym zakresie polityki władz kraju), wybuchu wojny w Ukrainie i wzrostu ryzyka związanego z przewozem przesyłek szlakiem przez Federację Rosyjską i Białoruś (w tym problemów i wzrostu kosztów związanych z ubezpieczeniem ładunku), na co nałożyło się globalne spowolnienie, co m.in. spowodowało znaczący spadek stawek frachtu morskiego (który jest obecnie wysoce konkurencyjny wobec przewozów kolejowych).

negatywny wpływ na branżę motoryzacyjną:

- zauważalne jest silne „postpandemiczne” odbicie w przemyśle motoryzacyjnym (zarówno w skali globalnej, jak i poszczególnych gospodarkach europejskich, w tym Polski i Czech). Choć zakończenie pandemii przywróciło funkcjonowanie większości łańcuchów dostaw, to jednak z uwagi na wojnę w Ukrainie oraz zmiany kierunkowe dotyczące produkcji samochodów pojawiają się nieliczne i ograniczone jedynie do wybranych obszarów braki w tym zakresie (potencjalnie punktem zapalnym mogą być m.in. półprzewodniki, które stają się elementem kluczowym w nowoczesnych konstrukcjach);
- spadek cen surowców, a także unormowanie cen energii sprzyja odrobieniu zaległości z poprzednich okresów, na co jednak negatywnie wpływa spowolnienie gospodarcze i spadek konsumpcji gospodarstw domowych oraz zgłaszane zapotrzebowanie przez przedsiębiorców. Procesy te wzajemnie się przenikają powodując podejmowanie kroków adaptacyjnych przez managerów związanych z branżą, na co silnie wpływa polityka Unii Europejskiej w zakresie emisyjności nowych modeli, a więc kierunków rozwoju sektora (w którym rośnie rola samochodów w 100% elektrycznych).

Ryzyka związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- wzrost liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe: zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 120 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (dane UTK z 04 sierpnia 2023 r.).⁸⁰ Zaliczają się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE oraz PKP CARGO International⁸¹ Na rynku następuje zaostrenie walki konkurencyjnej, dodatkowo do rywalizacji o przewozy włączają się nowi przewoźnicy, w 2022 r. Urząd Transportu Kolejowego wydał 10 nowych licencji dla przewoźników kolejowych na wykonywanie przewozów towarowych;⁸²
- wzrost i zmiana struktury zatrudnienia w sektorze przewozów towarowych: po spadku zatrudnienia w 2021 r. (który wyniósł -0,3% r/r), rok 2022 r. przyniósł wzrost zatrudnienia o +2,3% r/r (przy spadku zatrudnienia w PKP CARGO o -3,1% r/r). Jednakże w najważniejszych grupach pracowników, którzy zatrudnieni są w zawodach regulowanych nastąpił spadek specjalistów o -4,3% r/r, a także w zawodach nieregulowanych (jak dyspozytor i pracownik utrzymania ruchu) o -1,8% r/r. Zmniejszenie zatrudnienia w największym stopniu postępuje w zawodach kluczowych dla realizacji procesu przewozowego. Niestety średnia wieku pracowników, a także brak odpowiedniej liczby przeszkolonych osób w kolejnych latach pogłębią ten deficyt, powodując ograniczenia w możliwości realizacji przewozów;⁸³
- wydłużenie średniej drogi przewozu towarów⁸⁴ będące wynikiem splotu kilku przyczyn tj. wybuch wojny w Ukrainie oraz konieczność pozyskania towarów przybywających drogą lądową i drogą morską, prowadzone prace przez zarządcę infrastruktury (co niestety wydłużyło trasę przejazdu na wybranych trasach), a także zmiana struktury zapotrzebowania na towary przez Klientów (pokłosie silnego wzrostu cen wybranych grup towarowych, a także zmian rodzajów wykorzystywanych surowców). Niestety wpływa to negatywnie na czas przewozu oraz konkurencyjność

⁸⁰ Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK po aktualizacji na dzień 04 sierpnia 2023 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International

⁸¹ Urząd Transportu Kolejowego

⁸² Urząd Transportu Kolejowego

⁸³ Urząd Transportu Kolejowego

⁸⁴ Urząd Transportu Kolejowego

transportu kolejowego względem drogowego, zwłaszcza przy bardzo niskiej średniej prędkości handlowej pociągów towarowych (w 2022 r. była ona najniższa w okresie ostatnich 4 lat, pomimo postępujących prac modernizacyjnych);⁸⁵

- przewozy intermodalne okazały się bardzo podatne na czynniki geopolityczne, co doprowadziło do stopniowego wytracenia wysokiej dynamiki w tym obszarze, jednocześnie w wyniku spadku stawek w transporcie morskim obniżyła się ich konkurencyjność;⁸⁶
- w 2022 r. do 20 spółek zwiększyła się liczba podmiotów, które przekroczyły 1% udziału w rynku przewozów kolejowych pod względem masy ładunków. Konkurencyjny z Grupą PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą szeroki zakres usług przewozowych (a także około przewozowych), jak m.in.: transporty węgla, kruszyw, wyrobów hutniczych, paliw płynnych oraz chemikaliów. Rośnie także liczba przedsiębiorstw, które posiadają własnego operatora kolejowego, który oprócz pracy na rzecz spółki (która wyłącza znaczne potoki towarów z kontraktowania i konkurencji o nie przez inne podmioty, więc jest to obszar pewnego „monopolu” na usługi), często wykonuje zlecone przewozy na wolnym rynku, co dodatkowo wzmacnia poziom konkurencji o pozostałe przewozy. Jedynie nieliczne spółki realizują także przewozy w ruchu rozproszonym oraz przewozy nadzwyczajne, natomiast wzrasta liczba podmiotów wykonujących przewozy towarów niebezpiecznych.⁸⁷

Głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i podmiot o dominującej pozycji na rynku), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, silnie zorientowany na realizację przewozów intermodalnych w obszarze Trójmorza), ORLEN Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw i produktów chemicznych, stanowi część Grupy PKN Orlen), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo), LOKORAIL oraz IDS CARGO.⁸⁸ Analogicznie jak na polskim rynku, konkurencyjni przewoźnicy realizują usługi obejmujące wszystkie segmenty rynku towarowych przewozów kolejowych tj. m.in.: paliwa stałe, paliwa płynne i chemikalia, materiały budowlane oraz kontenery.⁸⁹

Z uwagi na zaostrzającą się konkurencję, a także w obliczu zmniejszonego popytu na usługi, Grupa PKP CARGO na każdym z rynków w ujęciu geograficznym oraz przedmiotowym, dąży do stopniowej poprawy jakości świadczonych usług, a także do całościowego podejścia do potrzeb Klienta w zakresie oferty przewozowej (m.in. poprzez wymianę taboru, tworzenie pociągów stałego kursowania, których odbiorcami są Klienci zainteresowani przewozem nawet pojedynczych kontenerów) oraz poprawy i ulepszenia świadczonych usług logistycznych (jak przewozy samochodowe świadczone w ramach Grupy Kapitałowej).

Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Trwające w Polsce i Czechach prace na infrastrukturze torowej w znaczący sposób wpływają na przepustowość tras, co dla transportu kolejowego jest głównym czynnikiem ryzyka wydłużenia czasu transportu (a także drogi przewozu) lub braku możliwości wykonania usługi, co w konsekwencji wiąże się ze wzrostem kosztu transportu i obniżeniem jakości świadczonych usług. W 2022 r. wystąpił znaczny wzrost odcinków tras kolejowych o ograniczonej przepustowości, co jest związane zwłaszcza z negatywnym wpływem przewozów pasażerskich.⁹⁰

Ryzyko związane z transportem drogowym

Pomimo nieznacznych zawirowań na rynku w Polsce i Czechach utrzymuje się tendencja wzrostowa udziału w rynku transportu drogowego kosztem utraty udziałów przez m.in. transport kolejowy. Transport samochodowy w kolejnych latach przejmie praktycznie większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej, bądź też utrzymuje wzrost udziału przy ograniczeniu wolumenu masy towarów. Z uwagi na powyższe jest on głównym beneficjentem zwiększenia się masy ładunków, co z uwagi na pojawiające się analizy o możliwości skutecznej i efektywnej ekonomicznie elektryfikacji przewozów w tym obszarze, stanowi główne zagrożenie dla rozwoju innych form transportu, w tym transportu kolejowego (może prowadzić do dalszego spadku jego znaczenia w życiu gospodarczym, z uwagi na bardzo szybki postęp techniczny w tej dziedzinie oraz m.in. wymagania Unii Europejskiej).⁹¹

⁸⁵ Urząd Transportu Kolejowego

⁸⁶ Urząd Transportu Kolejowego

⁸⁷ Urząd Transportu Kolejowego

⁸⁸ SŽDC

⁸⁹ SŽDC

⁹⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁹¹ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

Kroczący wzrost przewagi drogowego transportu towarów jest wynikiem zróżnicowanej specyfiki różnych gałęzi transportu (w tym kosztochłonności inwestycji) oraz względnych przewag ekonomicznych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.:

- brak istotnych barier wejścia (dostępność oraz prostota pozyskania środków transportu m.in. w formie leasingu, a także szeroka gama pojazdów na rynku) oraz niskie koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczęcia świadczenia usług;
- wyraźne i rosnące dysproporcje w cenach źródeł energii transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego). Ceny prądu po kilkukrotnym wzroście utrzymują się na stosunkowo wysokim poziomie (taki stan może się utrzymać w trakcie kolejnych lat), natomiast koszt paliw, które rosły w zdecydowanie mniejszej skali, powróciły do poziomów zbliżonych do poprzednich okresów (po uwzględnieniu zmiany wartości pieniądza w czasie);
- dobrze rozwinięta i stale rozbudowywana sieć drogowa, dzięki m.in. środkom z funduszy z Unii Europejskiej (w tym najbardziej zwłaszcza dróg szybkiego ruchu) w Polsce i Czechach;
- nieznaczny koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (nieduży udział dróg na których obowiązują opłaty w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce);
- łatwość dostosowywania się do zmieniającego się wolumenu przewozu oraz zmiennej długości tras, w tym także w relacjach międzynarodowych (transport drogowy z reguły pozostaje rentowny już nawet przy krótkich odległościach i niskim wolumenie transportowanych towarów – z uwagi na niewielkie koszty stałe i zmienne, co trudne jest dla innych gałęzi transportu);
- istotnie wyższa w porównaniu z transportu kolejowym średnia prędkość transportu towarów, a co więcej możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door.

Ryzyka zmian regulacji prawnych

Ryzyko zmienności ustawodawstwa dot. monitorowania przewozów oraz nałożone i nakładane sankcje. Zdarzają się wątpliwości interpretacyjne powodujące perturbacje w przewozie do czasu wyjaśnienia danego przypadku. Planowane akty w obszarze monitorowania przewozów:

- Projekt Rozporządzenia Ministra Finansów zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. etap: 02 sierpnia br. - Konsultacje prawnicze po konsultacjach publicznych. Rozporządzenie weszło w życie 12 sierpnia 2023 r. - zmiana listy towarów, których przewóz jest monitorowany.
- Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, ustawy – Prawo energetyczne, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw. etap: skierowanie do Sejmu zmiany listy towarów, których przewóz jest monitorowany oraz inne elementy ustawy – najprawdopodobniej od 01 stycznia 2024 roku.

Wytyczne Głównego Lekarza Weterynarii dotyczące sposobu przeprowadzania kontroli materiałów paszowych wprowadzanych na teren RP spoza UE dla przejść granicznych PKP – UZ z 16 lutego 2023 r. - w miejsce wyrywkowej kontroli jakości zbóż wprowadzono obowiązkową kontrolę (próbobranie) z każdej przesyłki w składzie (grupie wagonów).

Ryzyko braku realizacji obowiązków pracodawcy wynikających z przepisów prawa pracy

W związku z ograniczonymi możliwościami przeprowadzania profilaktycznych badań lekarskich przez przychodnię Kolejowej Medycyny Pracy, w tym w szczególności dotyczących stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w kolejnych 6 miesiącach roku obrotowego istnieje ryzyko braku realizacji obowiązków pracodawcy wynikających z przepisów art. 229 Kodeksu pracy (badania lekarskie).

Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry.

W oparciu o zidentyfikowane i uzasadnione biznesowo potrzeby prowadzone były procesy rekrutacyjne, dzięki którym możliwe było pozyskanie odpowiedniej kadry. W trakcie zatrudnienia pracownicy mają możliwość uzyskania nowych kwalifikacji od podstaw do wykonywania pracy na kluczowych dla realizacji przewozów stanowiskach m.in.: maszynisty, rewidenta czy manewrowego. W Spółce prowadzone są również szkolenia wewnętrzne, które rozwijają kompetencje pracowników. PKP CARGO współpracuje także ze szkołami ponadpodstawowymi na terenie całej Polski. Uczniowie w/w szkół w ramach realizacji obowiązkowych praktyk zawodowych, zapoznają się ze specyfiką działalności Spółki, jej kulturą organizacyjną, aby docelowo, PKP CARGO stało się dla nich atrakcyjnym pracodawcą pierwszego wyboru. Dodatkowo Spółka cyklicznie bierze udział w Targach pracy/Dniach kariery, aby w ten sposób promować markę pracodawcy i nawiązywać kontakty z potencjalnymi

pracownikami. Dzięki prowadzonym działaniom ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry zostało zminimalizowane.

Ryzyko niedoboru wyszkolonego personelu.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Spółce właściwie zarządzane. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników, posiadających wymagane kompetencje, umożliwiające realizację celów biznesowych.

Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

PKP CARGO narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). W I półroczu 2023 roku płynność PKP CARGO utrzymywała się na stabilnym poziomie. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej PKP CARGO korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym. Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w PKP CARGO funkcjonują systemy koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 30 czerwca 2023 roku 8 spółek z Grupy PKP CARGO.

Ryzyko walutowe

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

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

PKP CARGO narażona była w I półroczu 2023 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności PKP CARGO wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

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

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Spółka Dominująca dla wszystkich kredytów w EUR stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Szczegóły zostały przedstawione w [Nocie 6.1 SSF](#).

Ryzyko stóp procentowych

PKP CARGO narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające m.in. z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W I półroczu 2023 r. odsetki od umów finansowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów leasingu zawartych w PLN jest WIBOR 1M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach miesięcznych.

W I półroczu 2023 r. odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR O/N, WIBOR 1M, WIBOR 3M i EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych i kwartalnych.

Ryzyko kredytowe

PKP CARGO prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego PKP CARGO 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 PKP CARGO 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 PKP CARGO (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzone zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości nr 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską („UE”).

W oparciu o zatwierdzone w Spółce prognozy finansowe Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2023 roku oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2023 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości.

Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją istotne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2023 roku oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2023 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe.

4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 17. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO	w mln PLN ⁹²		w mln EUR	
	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2022	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6130	4,6427
Przychody z działalności operacyjnej	2 919,1	2 477,3	632,8	533,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	221,5	6,1	48,0	1,3
Zysk / strata przed opodatkowaniem	139,8	(46,9)	30,3	(10,1)
Zysk / strata netto	109,7	(42,4)	23,8	(9,1)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	70,3	2,2	15,2	0,5
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.)	2,45	(0,95)	0,53	(0,20)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	2,45	(0,95)	0,53	(0,20)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	695,7	320,0	150,8	68,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(587,6)	(430,8)	(127,4)	(92,8)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(111,1)	(31,7)	(24,1)	(6,8)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(3,0)	(142,5)	(0,7)	(30,7)
	30/06/2023	31/12/2022	30/06/2023	31/12/2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,4503	4,6899
Aktywa trwałe	6 895,1	6 354,1	1 549,4	1 354,8
Aktywa obrotowe	1 212,8	1 305,8	272,5	278,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,3	-	0,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	503,2	477,5
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 303,2	3 232,9	742,2	689,3
Zobowiązania długoterminowe	2 529,4	2 344,6	568,4	499,9
Zobowiązania krótkoterminowe	2 275,3	2 082,7	511,3	444,1

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2023 roku sporządzone według MSSF UE.

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

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁹³		w mln EUR	
	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2022	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6130	4,6427
Przychody z działalności operacyjnej	2 235,3	1 830,9	484,6	394,4
Zysk / strata na działalności operacyjnej	174,0	(19,9)	37,7	(4,3)
Zysk / strata przed opodatkowaniem	127,7	(45,0)	27,7	(9,7)
Zysk / strata netto	105,2	(35,6)	22,8	(7,7)
Całkowite dochody	99,3	(10,2)	21,5	(2,2)
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.)	2,35	(0,80)	0,51	(0,17)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	2,35	(0,80)	0,51	(0,17)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	647,9	277,3	140,4	59,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(531,4)	(386,7)	(115,2)	(83,3)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(114,9)	(5,4)	(24,9)	(1,1)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	1,6	(114,8)	0,3	(24,7)
	30/06/2023	31/12/2022	30/06/2023	31/12/2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,4503	4,6899
Aktywa trwałe	6 512,0	5 948,0	1 463,3	1 268,3
Aktywa obrotowe	737,0	800,0	165,6	170,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,1	-	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	503,2	477,5
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 022,6	2 923,3	679,2	623,3
Zobowiązania długoterminowe	2 162,9	1 985,9	486,0	423,4
Zobowiązania krótkoterminowe	2 063,5	1 838,9	463,7	392,2

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2023 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 2023 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30 czerwca 2023 – 4,4503 PLN/EUR, 31 grudnia 2022 - 4,6899 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01 stycznia – 30 czerwca 2023 – 4,6130 PLN/EUR, 01 stycznia – 30 czerwca 2022 - 4,6427 PLN/EUR.

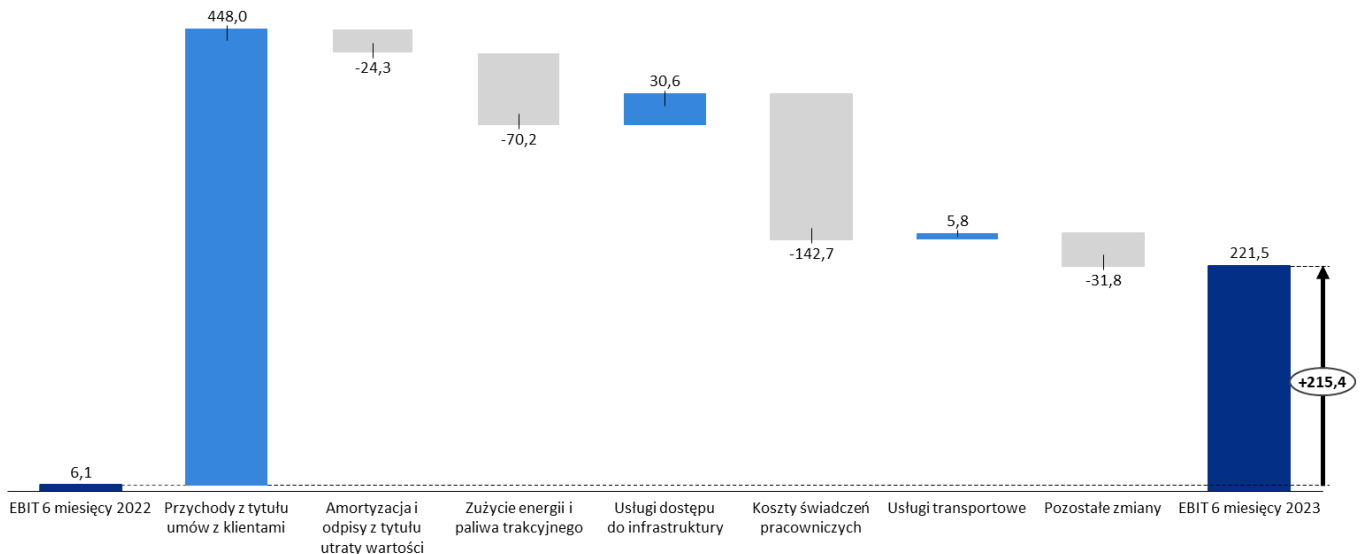
⁹³ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

4.2.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2023 r. wynik EBIT wyniósł 221,5 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. o 215,4 mln zł.

Rysunek 17. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2022 r. zostały opisane poniżej:

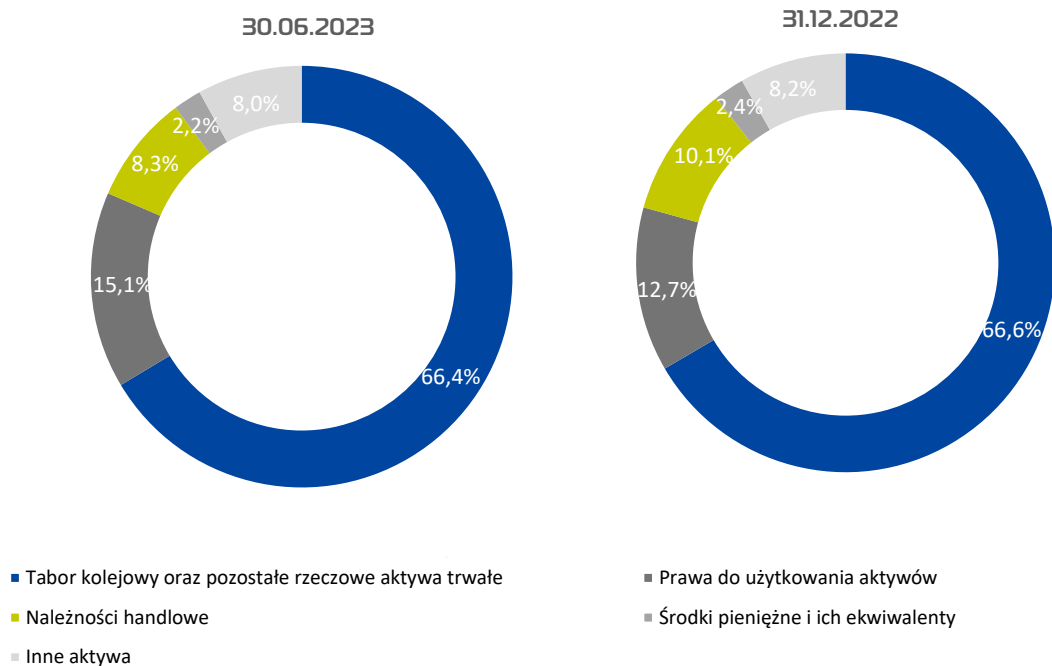
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. z usług bocznicowych i trakcyjnych oraz przeładunkowych) było bezpośrednim efektem wzrostu stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**.
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem wyższych nakładów inwestycyjnych (w tym głównie inwestycji taborowych) w 2023 r.;
- wzrost kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego wynikał głównie ze wzrostu cen energii kontraktowanej na TGE;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku z podpisaniem porozumień dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 r. oraz od stycznia 2023 r., wzrostem pozostałych świadczeń na rzecz pracowników w okresie zatrudnienia, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 31,8 mln zł, wynikał m.in. ze wzrostu zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, zużycia materiałów oraz usług przeładunkowych.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

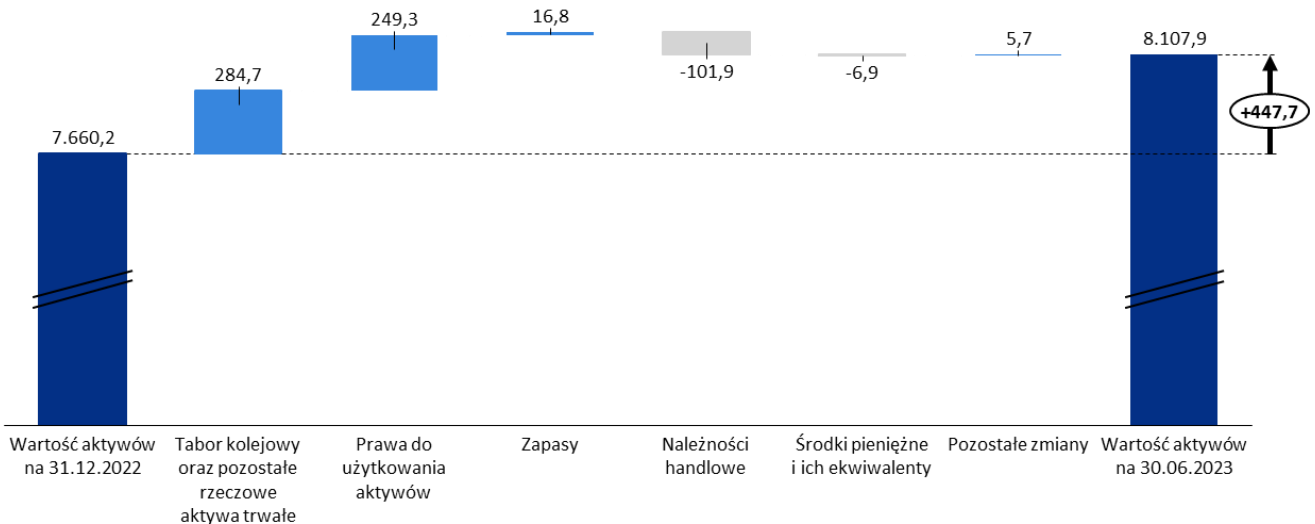
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2023 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 66,4% sumy aktywów wobec 66,6% na dzień 31 grudnia 2022 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 8,2% całkowitych aktywów Spółki (8,3% wraz z aktywami trwałymi).

Rysunek 18. Struktura aktywów – stan na 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 19. Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30 czerwca 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

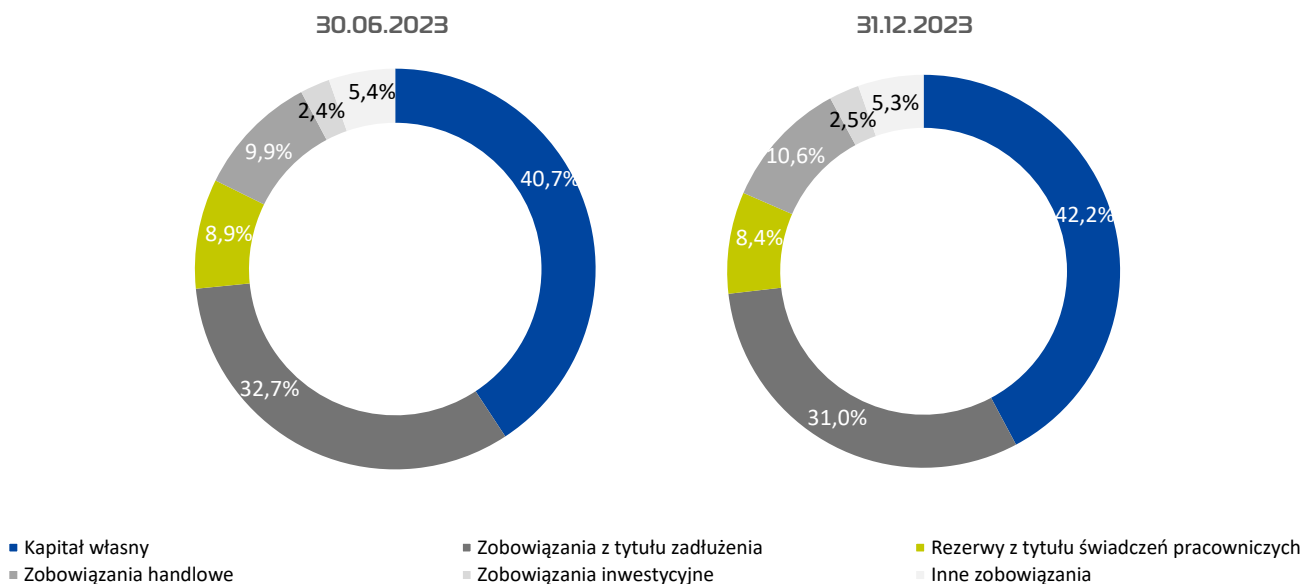
- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa zmian w okresie 6 miesięcy 2023 r. dokonanych inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy) ponad amortyzację;
- wzrost praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższych praw nad amortyzację. Prawa do użytkowania aktywów dotyczyły głównie taboru kolejowego, w tym leasingu lokomotyw;
- wzrost wartości zapasów (głównie zapasów strategicznych oraz pozostałych zapasów) jest konsekwencją zakupów na realizację zadania inwestycyjnego dot. wymiany kół monoblokowych dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej;
- spadek należności handlowych powiązany z aktywnym zarządzaniem kapitałem obrotowym;

- spadek wartości środków pieniężnych o 6,9 mln zł jest wypadkową głównie wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 596,0 mln zł, spłaty kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 308 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej w wysokości 695,7 mln zł oraz wpływach z zaciągniętych kredytów w wysokości 198,1 mln zł;
- wzrost pozycji pozostałe zmiany głównie z tytułu wzrostu należności z tytułu podatku dochodowego.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

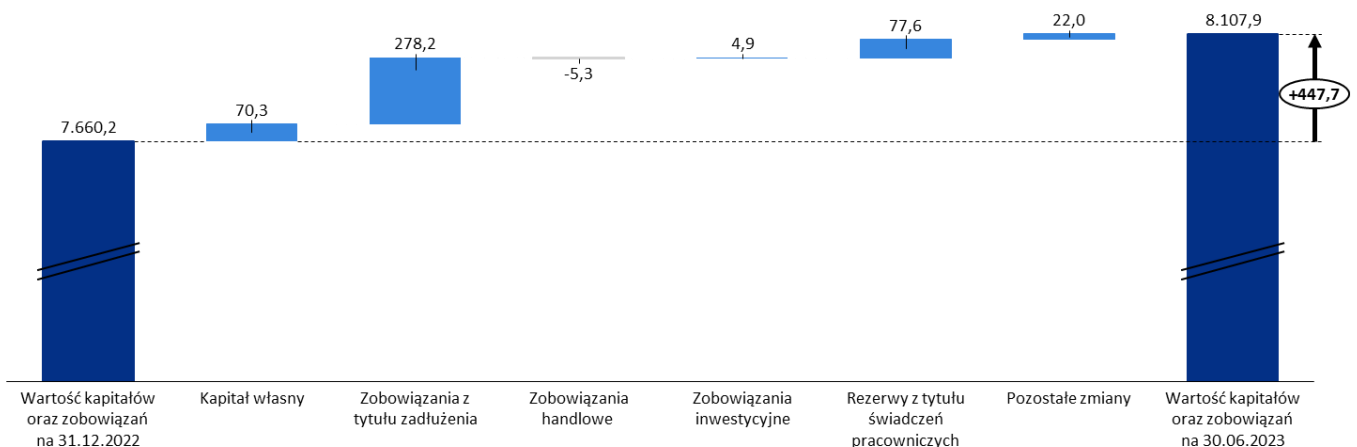
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30 czerwca 2023 r. stanowił 40,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,2% na dzień 31 grudnia 2022 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 32,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 31,0% na dzień 31 grudnia 2022 r.

Rysunek 20. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

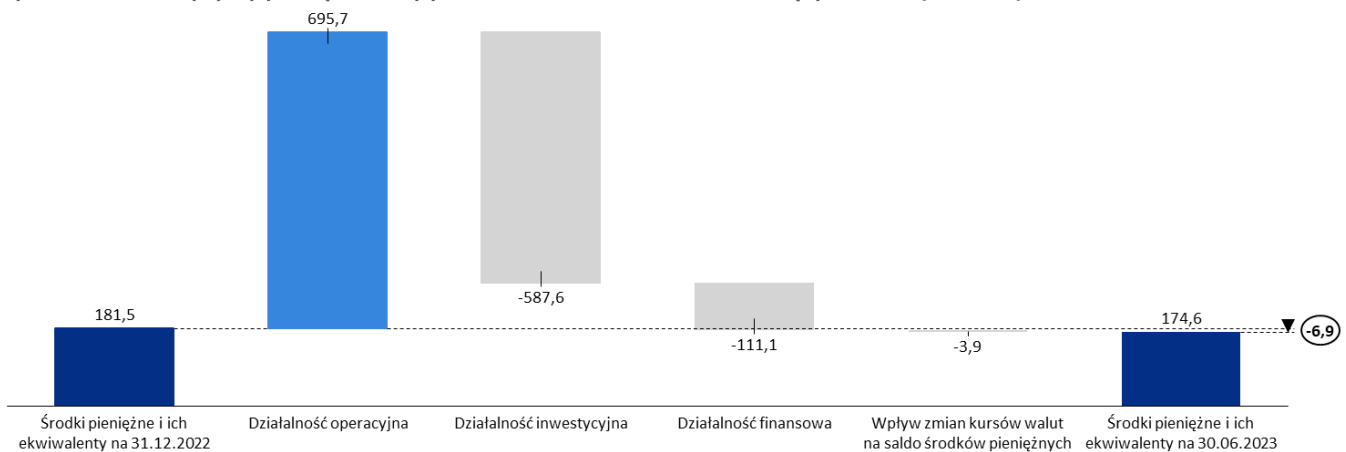
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 30 czerwca 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazany przez Grupę PKP CARGO dodatni wynik netto za okres 6 miesięcy 2023 r.;
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia jest efektem zaciągnięcia nowych zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek oraz leasingów w wysokości 486,5 mln zł, modyfikacji istniejących umów leasingu w wysokości 62,7 mln zł, przy jednoczesnej spłacie kapitału z tytułu kredytów i pożyczek oraz leasingów w wysokości 235,9 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1 SSF**;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie z tytułu aktualizacji założeń aktuarialnych dot. m.in. zmiany stopy dyskonta z 6,8% na dzień 31.12.2022 r. do 5,75% na 30.06.2023 r. oraz zakładanego wzrostu podstawy kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (15,1 % w II półroczu 2023 roku oraz 6,3% od 2024 roku, przy 5,2% w całym okresie prognozy na dzień 31 grudnia 2022 roku). Aktualizacja założeń aktuarialnych spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze w wysokości 74,1 mln zł;
- spadek zobowiązań handlowych głównie w wyniku aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- wzrost wartości pozostałych zmian wynikał przede wszystkim ze zwiększenia zobowiązań publicznoprawnych oraz pozostałych rozrachunków.

4.2.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2023 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2022 r. spadła o 6,9 mln zł.

Rysunek 22. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy zysku brutto na poziomie 139,8 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 389,7 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 195,7 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 596,0 mln zł (w tym inwestycje taborowe);
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 308,0 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 198,1 mln zł.

4.2.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 19. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r.

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2022	Zmiana	
			2023 - 2022	Tempo zmian 2023 - 2022
Marża EBITDA ¹	20,9%	15,0%	5,9	39,6%
Marża wyniku netto (ROS) ²	3,8%	-1,7%	5,5	-
ROA ³	3,7%	-1,8%	5,5	-
ROE ⁴	9,1%	-4,5%	13,6	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	201,2	213,2	-12,0	-5,6%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1564,0	1517,0	47,0	3,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	12,8	14,2	-1,4	-9,9%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	585,3	655,7	-70,4	-10,7%

Źródło: Opracowanie własne

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

Ww. wskaźniki stanowią Alternatywne Pomiary Wyników (wskaźniki APM). Zdaniem Spółki dostarczają one istotnych informacji na temat sytuacji finansowej, efektywności działania oraz rentowności Grupy. Zastosowane wskaźniki APM powinny być analizowane wyłącznie jako informacje dodatkowe i powinny być one rozpatrywane łącznie ze sprawozdaniami finansowymi Grupy, gdyż ułatwiają one analizę i ocenę osiągniętych przez Grupę wyników finansowych na przestrzeni poszczególnych okresów sprawozdawczych. Stanowią też przydatne informacje na temat sytuacji finansowej i w opinii Spółki pozwalają na optymalną ocenę osiągniętych wyników finansowych Grupy. Użyte wskaźniki zostały wyliczone wg formuł przytoczonych powyżej.

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

- w okresie 6 miesięcy 2023 r. marża EBITDA uległa polepszeniu, głównie z uwagi na istotny wzrost przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale 5.3. **Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- poprawienie się wskaźników ROA i ROE oraz marży wyniku netto (ROS) wynika głównie z poprawy wyniku netto w analizowanym okresie;
- wzrost średniego tonażu brutto na lokomotywę jest efektem zmiany struktury przewożonych ładunków;
- spadek średniego czasu pracy i odległości lokomotywy dziennie wynika z mniejszej zrealizowanej pracy przewozowej w badanym okresie, przy jednoczesnym wzroście prędkości handlowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku pracy przewozowej o 12,8%, przy jednoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 2,3%.

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

Sytuacja związana z wojną w Ukrainie

Głównym czynnikiem ryzyka w roku bieżącym dla wyników Grupy nadal pozostaje wojna w Ukrainie. Na chwilę obecną nie jest możliwe przewidzenie kierunków rozwoju tego konfliktu, a także potencjalnego terminu jego zakończenia. W wyniku agresji Rosji (wspomaganej przez Białoruś) przyspieszyły procesy deglobalizacji oraz fragmentacji w zakresie wymiany międzynarodowej. Widoczne jest obecnie zmniejszenie wpływu konfliktu na ceny surowców energetycznych i żywności, co ma zasadnicze znaczenie zwłaszcza dla dużych producentów, gdzie kwestia pewności nieprzerwanych dostaw energii oraz poziomu jej cen na rynku są priorytetowe. Producenci borykają się z wysokimi cenami surowców energetycznych i energii, co w połączeniu z obniżoną konsumpcją w kraju i u kluczowych partnerów handlowych, w konsekwencji skutecznie wyhamowuje produkcję oraz przewozy wyrobów gotowych (również materiałów i innych składników niezbędnych w procesach produkcyjnych). Bezpośrednim skutkiem agresji Rosji jest skokowe zmniejszenie powiązań gospodarczych z Rosją i Białorusią, (które do chwili wybuchu konfliktu dostarczały do kraju m.in. wyroby hutnicze, paliwa, drewno i cement). Kolejne pakiety sankcji Unii Europejskiej (które do tej pory obejmowały głównie wybrane produkty), w chwili obecnej ukierunkowane są na uszczelnianie obostrzeń z uwagi na podejmowane działania przez kraje trzecie, które starają się wprowadzać na rynek produkty jako własne. Przełomowe znaczenie dla relacji handlowych miało ograniczenie handlu ropą naftową i produktami ropopochodnymi z grudnia ub.r. i lutego br. Kontrahenci Grupy, którzy prowadzili wymianę handlową z partnerami na wschodzie nadal nie osiągają tej skali obrotów, jaka była przed wojną, co powoduje zmniejszone potoki towarów zlecane do transportu. Spółki Grupy zorientowane na rynki partnerów wschodnią granicą w dalszym ciągu podejmują działania, które mają na celu pozyskanie nowych kierunków dostaw oraz nowych klientów, co jest trudne z uwagi na konieczność znacznego przemodelowania procesów biznesowych, jednak z uwagi na trwający konflikt i brak konkretnej perspektywy na powrót normalnych relacji handlowych w tym obszarze, są to działania konieczne. Wpływ konfliktu na ceny surowców energetycznych i żywności został ograniczony, aczkolwiek eskalacja działań lub problemy z produkcją i transportem mogą spowodować powrót do szybko rosnących cen, a także ograniczonej dostępności dóbr.

Utrzymuje się zwiększone znaczenie portów, jako miejsc dostaw towarów, które do tej pory docierały do Polski głównie drogą lądową (m.in. węgiel z Rosji, drewno z Białorusi), jednak skala wzrostu w roku bieżącym może być ograniczona do jedynie wybranych obszarów (np. surowców energetycznych), z uwagi na słabą koniunkturę w kraju i w Europie. Na wymianę drogą morską korzystnie wpływają niskie ceny frachtu morskiego oraz udrożnienia łańcuchów dostaw, które stanowiły kluczowy element blokujący produkcję w ubiegłych latach, a także ograniczenie znaczenia „Nowego Jedwabnego Szlaku”. Sumarycznie skala importu oraz tranzytu będzie jednak mniejsza z uwagi na dostawy bezpośrednio do zainteresowanych państw transportem morskim, a także silne ograniczenie produkcji wpływające na każdy aspekt działalności transportowej (w tym ograniczenie przewozów, czy też przeładunków).

W wyniku wojny rośnie skala powiązań gospodarczych pomiędzy Polską a Ukrainą, gdzie eksportowane są w dużej mierze dobra konieczne do prowadzenia działań wojennych, (ale także cała gama towarów, które są wymagane do prawidłowego funkcjonowania państwa) oraz licznych producentów, którzy pomimo trudnych warunków nadal prowadzą działalność w tym kraju. Korzystając z dobrej koniunktury w tym obszarze Grupa PKP CARGO realizuje przede wszystkim przewozy eksportowe i tranzytowe paliw, przewozy metali i wyrobów z metali w imporcie, przewozy tranzytowe zboża, przewozy eksportowe nawozów oraz intermodalu we wszystkich kierunkach. Na poziomie deklaracyjnym istnieje chęć rozbudowy połączeń lądowych pomiędzy obiema krajami, ale tempo prac nie jest zbyt wysokie, co niestety przekłada się na liczne ograniczenia w zakresie przepustowości połączeń pomiędzy dwoma systemami transportowymi, gdzie wąskim gardłem nadal pozostaje granica. Dodatkowo z uwagi na protesty rolników m.in. w Polsce na poziomie Unii Europejskiej ograniczono import dóbr spożywczych do wybranych państw Europy Wschodniej, natomiast władze polskie zwiększyły nacisk na kontrole oraz przewozy w tranzycie, co dodatkowo może zmniejszać potencjał wymiany pomiędzy krajami, która notuje w wybranych obszarach nawet kilkudziesięcioprocentowe wzrosty.

Spółki Grupy PKP CARGO na bieżąco monitorują oraz analizują wszelkie zmiany prawne i faktyczne co do zasad realizacji przewozów, w związku ze zmieniającą się sytuacją w Ukrainie. W przypadku ograniczenia importu wybranych produktów rolnych podjęto działania informacyjne zarówno wśród klientów, jak i pracowników, tak aby po zmianach proces przewozowy przebiegał jak najbardziej płynnie i sprawnie. Najsilniej problemy związane z działaniami wojennymi dotknęły terminale na północno-wschodniej granicy Polski oraz podmioty świadczące usługi spedycyjne w przedmiotowym obszarze. Tylko przywrócenie pełnej skali wymiany pozwoliłoby na wykorzystanie 100% ich potencjału, jednak z uwagi na czynniki geopolityczne nie można liczyć, aby to nastąpiło szybko. Z uwagi na powyższe konieczna jest dalsza dywersyfikacja oraz zmiana charakteru prowadzonej działalności.

Zauważalna jest silna eskpozycja przewozów kolejowych, w tym spółek z Grupy PKP CARGO, na oddziaływanie otoczenia makroekonomicznego, które stanowi czynnik negatywny ograniczający aktywność gospodarczą. Spowalniający wzrost PKB w kraju oraz w państwach, z którymi Polska ma największe obroty handlowe (dodatkowo brak wyraźnego odbicia wzrostu PKB w skali globalnej), ciągle wysoka inflacja, a także ograniczona skala inwestycji przyczynia się do ograniczenia poziomu popytu, a w rezultacie także produkcji oraz potrzeb przewozowych. Polska gospodarka w tak trudnej sytuacji makroekonomicznej pomimo wszystko radzi sobie całkiem poprawnie, osiągając pozytywny bilans w wymianie handlowej (kluczowe znaczenie ma tu wyhamowanie importu oraz wzrost eksportu), co częściowo łagodzi negatywne konsekwencje związane ze spadkiem konsumpcji. W perspektywie średniookresowej istotnym problemem do rozwiązania pozostaje wysoki poziom inflacji, który ogranicza możliwości inwestycyjne przedsiębiorstw (z uwagi m.in. na wysokie koszty kapitału).

Aktualnie Grupa nie dostrzega zasadniczych zagrożeń dla działalności operacyjnej, które wynikałyby z rozwoju wojny w Ukrainie, otoczenia makroekonomicznego, jednak sytuacja jest ciągle dynamiczna i wymaga stałej obserwacji.

Sytuacja związana z COVID-19

W maju 2023 roku WHO ogłosiła zakończenie pandemii, w związku z malejącą ilością przypadków na świecie oraz zmniejszającym się oddziaływaniem nielicznych już zakażeń na życie społeczeństw. Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Spółek Grupy PKP CARGO jest aktualnie mało istotny. Łagodny przebieg choroby oraz niewielka ilość odnotowywanych przypadków spowodowała znoszenie większości obostrzeń w skali globalnej, co wydatnie wsparło odbudowę wymiany handlowej oraz przewozy towarów (pomimo trudnego otoczenia makroekonomicznego). Polskie władze z dniem 1 lipca 2023 r. zniosły stan zagrożenia epidemicznego, co praktycznie oznacza koniec wszelkich ograniczeń związanych z epidemią na terenie kraju.

Obowiązujący w Spółce od 1 marca 2023 r. Aneks do umowy z zakresu medycyny pracy wprowadził nowe ceny świadczeń wykonywanych przez Kolejowy Zakład Medycyny Pracy, których koszt wzrósł o ok. 10%. Tym samym w związku z odwołaniem od dnia 1 lipca 2023 r. stanu zagrożenia epidemicznego oraz koniecznością wykonania do 31 grudnia 2023 r. dużej ilości okresowych badań lekarskich pracowników PKP CARGO, których ważność uległa wydłużeniu z powodu pandemii COVID-19, wskazany powyżej czynnik wpłynie na wyniki finansowe w perspektywie najbliższych 6 miesięcy.

Infrastruktura

Innym czynnikiem zewnętrznym wpływającym na przewozy Grupy PKP CARGO są wprowadzane przez PLK zamknięcia torowe, które wymuszają konieczność kierowania pociągów trasami objazdowymi. O ile o planowanych, długotrwałych, zamknięciach Spółka jest informowana z odpowiednim wyprzedzeniem, co pozwala przeorganizować logistykę, to w przypadku zamknięć awaryjnych wprowadzane są one ad-hoc. Poza koniecznością prowadzenia pociągów dłuższymi trasami objazdowymi, powoduje to opóźnienia pociągów, nieplanowe postoje na stacjach pośrednich w oczekiwaniu na wolną przepustowość oraz skutkuje mniejszą efektywnością pracy drużyn trakcyjnych.

Koszty energii oraz cen paliw

W kolejnych okresach należy spodziewać się utrzymania relatywnie wysokich stawek energii oraz cen paliw. Czynnikiem ryzyka są ewentualne duże awarie w przedsiębiorstwach dostarczających węglowodory, które mogą skutecznie i skokowo zwiększać poziom stawek, co w chwili obecnej w negatywnym przypadku może prowadzić do realizacji scenariuszy recesyjnych (zwłaszcza w Europie Zachodniej). Stabilizacji kosztów energii sprzyjała łagodna zima, natomiast nie jest pewne jak będą one się kształtować w kolejnych okresach, zwłaszcza z uwagi na nieprzewidywalność konfliktu zbrojnego za naszą wschodnią granicą oraz ewentualne działania hybrydowe ze strony Rosji i Białorusi.

Dialog społeczny

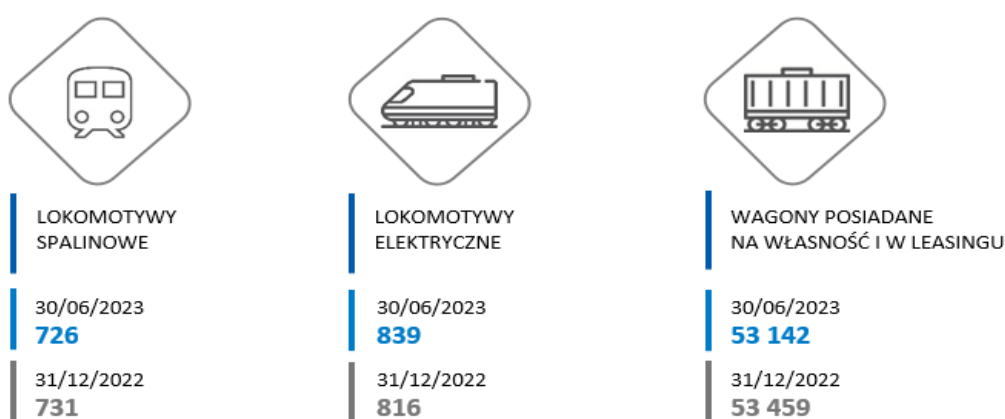
Partnerski dialog społeczny Zarządu PKP CARGO ze Związkami Zawodowymi oraz dokonanie wspólnych ustaleń w styczniu br. spowodowało, że w I półroczu 2023 r. strona społeczna nie inicjowała w Spółce sporów zbiorowych i strajku. W konsekwencji prowadzonych działań ryzyko wystąpienia tego typu zdarzeń w kolejnych sześciu miesiącach roku obrotowego zostało ograniczone do minimum.

4.4. Informacje o majątku produkcyjnym

4.4.1. Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO 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 należącego dla innych właścicieli. Poza czynnościami planowymi punkty napraw funkcjonujące w strukturach Grupy PKP CARGO wykonują naprawy bieżące taboru mające na celu usuwanie usterek powstających w taborze w trakcie pracy. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są od wielkości pracy przewozowej.

Rysunek 23. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



4.4.2. Nieruchomości

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

Tabela 20. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2023 r. oraz 31.12.2022 r.

Wyszczególnienie	30/06/2023	31/12/2022	Zmiana 2023-2022
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 409	1 406	3
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	728 003	722 756	5 248

Źródło: Opracowanie własne

Zwiększenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych i dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce Dominującej, jak i podległych jej spółkach oraz dostosowaniu go do profilu i rozmiaru prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miała rozbudowa budynku socjalno-biurowego w PKP CARGO TERMINALE, przejęcie nieruchomości przez CARGOSPED TERMINAL BARNIEWO oraz nowy podnajem nieruchomości przez: PKP CARGOTABOR oraz PKP CARGO TERMINALE.

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

PKP CARGO nie publikowała prognoz finansowych na 2023 rok.

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

PKP CARGO oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w notach dot. zobowiązań warunkowych.

5.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy PKP CARGO nie zawierał w okresie I półrocza 2023 roku transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

5.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

5.5. 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 sprawozdaniu, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

Niniejszy dokument został sporządzony przez Zarząd PKP CARGO

Zarząd Spółki

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 25 sierpnia 2023 roku