

Najistotniejsze ryzyka Grupy PKP CARGO

102-15

Grupa PKP CARGO identyfikuje następujące ryzyka:

RYZYKA W OBSZARZE



OTOCZENIE
GOSPODARCZE
I RYNKOWE



PROWADZONA
DZIAŁALNOŚĆ



CHARAKTER
FINANSOWY

Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych

Polska i Czechy są istotnymi ogniwami europejskiego łańcucha dostaw. Sytuacja w ich otoczeniu makroekonomicznym (w szczególności Niemczech, będących głównym partnerem handlowym Polski i Czech) ma silne i bezpośrednie przełożenie na koniunkturę gospodarczą w tych krajach, w tym zwłaszcza na kondycję eksportowych gałęzi przemysłu. To z kolei, wpływa na dostępne do przewozu wolumeny ładunków, a tym samym na działalność operacyjną, przychody i wyniki finansowe Grupy PKP CARGO.

Jednocześnie w perspektywie nadchodzących kwartałów, dynamika wzrostu PKB Polski i Czech (kluczowych rynków, na których usługi przewozowe świadczy Grupa PKP CARGO) powinna utrzymać się na relatywnie wysokim poziomie. Jednocześnie, według projekcji lokalnych oraz międzynarodowych instytucji gospodarczych należy oczekiwać stopniowego spowolnienia tempa wzrostu gospodarczego względem 2018 r. Pogorszenie koniunktury w Polsce i Czechach w najbliższym czasie sugerują także ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźniki wyprzedzające PMI dla przemysłu, które w przypadku obydwu krajów ukształtowały się w grudniu 2018 r. poniżej poziomu 50,0 pkt (oznaczającego umowną granicę pomiędzy ekspansją a recesją w sektorze), tj. najniższym od kilku lat.

Oprócz czynników zewnętrznych, istotną barierą dla tempa wzrostu PKB Polski i Czech są obecnie niedobory siły roboczej dostępnej na obu rynkach, co w obliczu umiarkowanego wzrostu produktywności znacząco ogranicza przestrzeń do dynamicznego zwiększenia produkcji.¹

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Przewozy Grupy PKP CARGO koncentrują się w dalszym ciągu na transporcie towarów masowych, tj. węgla kamiennego, kruszyw i materiałów budowlanych, rud metali i metali, chemikaliów, koksu czy też produktów rafinacji ropy naftowej. W konsekwencji, każda zmiana koniunktury ekonomicznej na tych rynkach wpływa w sposób bezpośredni na wolumen ładunków dostępnych do transportu, a tym samym skalę przewozów i wyniki finansowe Grupy PKP CARGO.

Do głównych średnioterminowych czynników ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO zaliczają się:

- systematyczny spadek udziału węgla kamiennego w polskim miksie energetycznym, choć zgodnie z założeniami Ministerstwa Energii jego bezwzględne zużycie (ok. 70 mln ton rocznie) nie powinno w najbliższych kilkunastu latach ulec znaczącym zmianom;²
- stopniowa implementacja założeń polityki klimatycznej UE – m.in. wzrost znaczenia OZE w produkcji energii elektrycznej, zmniejszanie emisji CO₂, ogólny wzrost efektywności energetycznej czy wprowadzenie tzw. „pakietu zimowego” (regulującego zasady wewnętrznego rynku energii elektrycznej w Unii Europejskiej);³
- ostateczny wynik trwających procesów restrukturyzacyjnych w zakresie polskiego i czeskiego górnictwa węgla kamiennego (m.in. optymalizacja struktury kosztowej sektora w Polsce oraz planowe zakończenie wydobycia surowca w czeskich kopalniach OKD w perspektywie najbliższych lat);
- utrzymujący się bardzo wysoki popyt na przewozy kruszyw i materiałów budowlanych na fronty budowlane prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych, co w obliczu trwających prac remontowo-modernizacyjnych na sieci PLK może wpływać na trudności w obsłudze zgłaszanej do przewozu masy towarowej;⁴
- rosnące koszty materiałów i wynagrodzeń, a także niedobór wykwalifikowanych pracowników w sektorze budowlanym przekładające się na trudności zarówno w rozstrzyganiu przetargów (minimalna oferta często znacznie przekracza budżet oferenta), jak i w przejściu do fazy realizacyjnej mogą negatywnie wpływać na dynamikę wzrostu sektora i skalę prowadzonych inwestycji;⁵
- niepewność związana z realnym wzrostem cen energii, które silnie determinują konkurencyjność branży hutniczej i chemicznej (a zarazem poziom ich produkcji), a także samej gałęzi transportu szynowego;⁶
- oczekiwane spowolnienie gospodarcze w Polsce i zagranicą, zmniejszające popyt na wyroby stalowe i komponenty służące do ich wyrobu (koks, rudy żelaza).

Wobec powyższych ryzyk Grupa PKP CARGO podejmuje efektywne działania zmierzające do dynamicznego reagowania na zmieniającą się sytuację rynkową i panujące trendy. Polega to m.in. na stopniowej dywersyfikacji przewozów (np. inwestycje w specjalistyczny tabor przeznaczony do przewozów intermodalnych) oraz usprawnianiu procesu przewozowego (co pomimo konieczności stosowania objazdów i niższej prędkości operacyjnej na sieci PLK umożliwia terminową realizację kontraktów).

¹ Ministerstwo Energii: „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.”

² Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 21.06.2018 r.

³ Ministerstwo Energii: „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.”

⁴ Portal „Kierunek Surowce”

⁵ Portal „wnp.pl”

⁶ Portal „wnp.pl”

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Zgodnie z danymi UTK, na polskim rynku w 2018 r. usługi kolejowego transportu towarów oferowało łącznie 71 przewoźników, w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. ⁷ Jednocześnie krajowy rynek przewozów ładunków koleją w ostatnich latach został istotnie zdecentralizowany, na co wpływ miała liberalizacja przepisów regulujących działalność podmiotów na nim obecnych. W minionych kwartałach silnie wzrosło (zwłaszcza kosztem dużych operatorów) rynkowe znaczenie drobnych przewoźników, o jednostkowym udziale nieprzekraczającym 2% rynku. Obecnie ich łączne udziały stanowią przeszło 15% rynku, zarówno wg masy towarowej, jak i pracy przewozowej. ⁸ Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO przewoźnicy świadczą szeroki zakres usług przewozowych, m.in. całopociągowe transporty węgla, kruszyw i pozostałych ładunków sypkich, paliw płynnych czy też materiałów chemicznych. W ofercie części spółek znajdują się też przewozy pojedynczych wagonów, a w poprzednich kwartałach pojawiły się na rynku podmioty koncentrujące swoją działalność wyłącznie na transporcie kontenerów (intermodal). W obliczu niższych barier wejścia na rynek i dobrych perspektyw rysujących się m.in. przed segmentem przewozów intermodalnych nie można wykluczyć w nadchodzących kwartałach dalszego zwiększenia liczby konkurentów Grupy PKP CARGO oraz dynamicznego wzrostu istniejących podmiotów.

W Czechach główne konkurencyjne względem podmiotów Grupy PKP CARGO (AWT a.s. oraz PKP CARGO S.A.) spółki to ČD CARGO (zdecydowany lider na rynku przewozów), Metrans Rail, Unipetrol Doprava oraz IDS Cargo. ⁹ Analogicznie jak w przypadku Polski, usługi przewozowe świadczone przez konkurencyjnych przewoźników obejmują głównie takie segmenty rynku jak przewozy: węgla, materiałów sypkich, paliw płynnych, artykułów chemicznych i intermodal.

W obliczu rosnącej konkurencji na rynku kolejowym, działania Grupy PKP CARGO są nakierowane na stałą poprawę jakości świadczonych usług przewozowych oraz ich rozwój (m.in. inwestycje w tabor czy podpisanie transgranicznych umów o współpracy z lokalnymi operatorami), a także oferowanie kompleksowej obsługi logistycznej dla przedsiębiorstw działających w różnych gałęziach przemysłu.

⁷ Urząd Transportu Kolejowego

⁸ Urząd Transportu Kolejowego

⁹ SZDC (<http://www.szdc.cz>)

Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Zawierane umowy opisują zasady współpracy przy monitorowaniu skuteczności istniejących ustaleń i sposób postępowania z ryzykiem wspólnym w celu przyjęcia i wprowadzenia koniecznych zmian, w tym zadania i obowiązki poszczególnych uczestników w procesie (np. umowy o wykorzystanie przydzielonych tras pociągów pomiędzy PKP CARGO S.A. a zarządcą infrastruktury, na którą PKP CARGO S.A. ma wydany certyfikat część „B”). Wszelkie nieprawidłowości związane z infrastrukturą stwierdzane przez pracowników są na bieżąco przekazywane zarządcom. Ponadto organizowane są okresowe spotkania i narady podczas których omawiane są nieprawidłowości oraz działania mające na celu zarówno ich usunięcie jak również zapobieganie powstawaniu podobnych przypadków w przyszłości.

Bezpieczeństwo przewozów

Spółka PKP CARGO S.A. z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, działa w oparciu o stosowne Certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i cz. B wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dla uzyskania certyfikatów niezbędnych dla prowadzenia samodzielnej działalności podstawowym wymogiem było wdrożenie System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), co zostało zrealizowane w 2009 r.

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

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

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

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

Ryzyko zmian regulacji prawnych

Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności Hałas (TSI NOI)

W 2018 r. trwały prace nad nowelizacją technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – Hałas” („TSI Hałas”), celem wstępnego objęcia jej wymaganiami istniejących wagonów towarowych. Na początek 2019 r. wyznaczono termin przyjęcia zmian ustalających m.in. okres wycofania z użytku wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe, określenie dostępu do części tras dla zmodernizowanych akustycznie oraz niezmodernizowanych wagonów towarowych. W dniu 31 stycznia 2019 r. państwa członkowskie UE na posiedzeniu Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei przyjęły zmiany do TSI Hałas. W toku prac Polska wynegocjowała tzw. szczególny przypadek umożliwiający dalszą eksploatację wagonów z kołami obręczowanymi, które stanowią znaczną część floty wagonów PKP CARGO S.A. Pojazdy te będą mogły być wykorzystywane w ruchu krajowym niezależnie od statusu linii do końca 2036 r. Będą mogły także bez ograniczeń wjeżdżać do Czech i Słowacji do końca 2026 r. Pozwoli to uniknąć znacznych kosztów związanych z dostosowaniem istniejących wagonów do nowych wymagań.

Obiekty Infrastruktury Usługowej

W dniu 30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Ma ona na celu dostosowanie krajowego porządku prawnego w zakresie transportu kolejowego, do zmian wynikających z dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Ustawa m.in. wyodrębnia nową grupę obiektów tzw. obiekty infrastruktury usługowej przeznaczone do świadczenia usług niezbędnych do realizacji procesu przewozowego.

W związku z tą nowelizacją, Spółka w 2017 r. przeprowadziła szereg zmian organizacyjnych w celu powołania operatorów infrastruktury usługowej. W dniu 13 grudnia 2017 r. wszedł w życie kolejny akt prawny regulujący bardziej szczegółowo działalność obiektów infrastruktury usługowej - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją. Przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie od 1 maja 2019 r., w związku z tym prowadzone są w Spółce prace nad dostosowaniem Regulaminu dostępu do Obiektów Infrastruktury Usługowej PKP CARGO S.A. do przepisów Rozporządzenia.

Planowane do wprowadzenia zmiany nie mają charakteru zasadniczego, a doprecyzowujący. Ich wejście w życie może wiązać się z koniecznością wykonywania pewnej ilości dodatkowych obowiązków przez pracowników PKP CARGO S.A. zajmujących się obsługą Obiektów Infrastruktury Usługowej, nie przewiduje się jednak, by planowane do wprowadzenia zmiany miały istotny wpływ na wynik finansowy Spółki.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)

Należy mieć na uwadze planowane zmiany w unijnym systemie handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) – niepewność z tym związana była przyczyną wstrzymania przez klienta Spółki - ArcelorMittal Poland (AMP) - decyzji o remoncie wielkiego pieca nr 2 w Dąbrowie Górniczej. Ostatecznie AMP zdecydował się na przeprowadzenie remontu w okresie lipiec-sierpień 2018 r. Dzięki modernizacji, żywotność pieca wydłużona została od trzech do pięciu lat. Pozwoli to na ocenę skutków finansowych, jakie będą miały dla AMP zmiany w zakresie EU ETS, które wejdą w życie w roku 2021. Dopiero wówczas okaże się, czy kapitalny remont pieca ma ekonomiczny sens. Wyłączenie pieca na przełomie lipca i sierpnia 2018 r. nie miało znaczącego wpływu na przewozy realizowane przez PKP CARGO S.A. dla AMP.

Pozostałe zmiany otoczenia regulacyjnego

- Z dniem 25 maja 2018 r. weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych („RODO”) oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) - brak spójnych procedur w zakresie ochrony informacji, w tym ochrony danych osobowych, może skutkować nieuprawnionym dostępem do nich osób nieupoważnionych lub w skrajnych przypadkach ujawnieniem informacji poza Grupę. PKP CARGO S.A. powołała inspektora ochrony danych osobowych odpowiedzialnego za całość zagadnień związanych z podniesieniem standardów prawnych zabezpieczenia informacji zawierających dane osobowe. Ponadto, zapisy dot. praw i obowiązków wynikających z RODO zostały zaimplementowane m.in. do umów handlowych, dokumentów przetargowych, umów informatycznych.
- Z dniem 14 czerwca 2018 r. weszły w życie nowe postanowienia Ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów. Są one znaczące dla Spółki z uwagi na to, że przewozy towarów objętych ustawą mogą być realizowane wyłącznie po dokonaniu zgłoszenia do Systemu Elektronicznego Nadzoru nad Towarami (SENT) i uzyskaniu tzw. Numeru referencyjnego. Obowiązek dokonywania zgłoszeń, ich uzupełniania i aktualizacji spoczywa odpowiednio na podmiocie wysyłającym towary (względnie nadawcy), podmiocie odbierającym towary (względnie odbiorcy) oraz na przewoźniku, przy czym ustawa precyzyjnie definiuje te podmioty, określa zakres odpowiedzialności każdego z nich i wprowadza sankcje finansowe za naruszenie nałożonych obowiązków.
- Dnia 1 lipca 2018 r. – Ustawa o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw z dnia 15 grudnia 2017 r. wprowadziła m.in. tzw. Mechanizm podzielonej płatności SPLIT PAYMENT. Obowiązek ten wymagał od PKP CARGO przygotowania systemu SAP do generowania wyciągów bankowych ze wskazaniem na nich kwot podatku VAT oraz opracowania funkcjonalności kontroli kwot wpłat bez podatku VAT przez klientów PKP CARGO S.A. Ponadto dostosowania systemu SAP BW wymagało również Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie wzorów deklaracji dla podatku od towarów i usług.

- Dnia 29 października 2018 r. utraciły moc przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe z dnia 16 sierpnia 2004 r. W zakresie dotyczącym maszynistów – Spółka oceniła zmianę jako znaczącą, wobec czego dokonano odpowiedniej aktualizacji przepisów wewnętrznych dotyczących zasad szkolenia maszynistów i wydawania uprawnień. Prace nad dostosowaniem systemu szkolenia w Spółce były prowadzone sukcesywnie i w tym czasie maszyniści otrzymywali licencje wydawane przez UTK i na ich podstawie wystawiane były świadectwa, natomiast nowi maszyniści byli szkoleni wg nowych zasad.
- Z dniem 1 stycznia 2019 r. weszły w życie postanowienia Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty, dotyczące szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu trakcyjnego. Właściwe czynności w Spółce w zakresie dostosowania do powyższej regulacji realizuje bądź nadzoruje właściwa komórka merytoryczna.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

W 2018 r. przewozy ładunków koleją w Polsce dynamicznie rosły (+4,1% r/r). Jednocześnie wolumen ładunków przetransportowanych przy użyciu ciężarówek zwiększył się w jeszcze większym stopniu, tj. o 18,1% r/r.¹⁰

W ostatnich latach drogowy transport towarów obsługuje zdecydowaną większość z inkrementalnej na polskim i czeskim rynku masy przewozowej, co przekłada się na stopniowy wzrost jego udziału w całym sektorze transportu dla tych krajów. Wzrost znaczenia transportu samochodowego ma swoje podłoże w dużej mierze w jego przewagach konkurencyjnych względem pozostałych gałęzi ładowego transportu towarów.

Podejmowane przez Grupę PKP CARGO działania zmierzają do uzyskania przez kolej pozycji komplementarnej względem transportu drogowego środka transportu (m.in. realizacja transportu dużych wolumenów ładunków masowych na znaczne odległości przy wykorzystaniu kolei, wraz z ich obsługą przez ciężarówki w ramach tzw. ostatniej mili). Jednocześnie wraz z zakończeniem prac modernizacyjnych na sieci PLK w ramach „Krajowego Programu Kolejowego” powinna zwiększyć się prędkość handlowa, a eksploatacyjnie trasy przewozowe ulec skróceniu. Dzięki temu znacznie poprawi się również pozycja konkurencyjna kolei wobec pozostałych środków transportu towarów.

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych > 9 osób, bez transportu gospodarczego

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

Znaczną część umów zawieranych przez Grupę PKP CARGO z kontrahentami cechuje ich długoterminowy charakter. Umożliwia to zakontraktowanie z odpowiednim wyprzedzeniem przewozów dla dużych wolumenów towarów masowych, tj. węgla kamiennego, kruszyw, metali czy rud. W umowach wyszczególniony jest deklarowany wolumen przewozu, a w uzasadnionych przypadkach negocjowana może być jego późniejsza zmiana (zarówno zwiększenie, jak i redukcja). W konsekwencji, może to oznaczać zarówno konieczność pozyskania dodatkowych zasobów w celu przewiezienia nadprogramowej masy ładunków, jak przekładać się na konieczność zmniejszenia skali faktycznie realizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów.

Jednocześnie przekształcenia struktury podmiotów, na rzecz których usługi transportowe świadczy Grupa PKP CARGO mogą przybrać formę całkowitej zmiany lub dywersyfikacji obszaru działalności. Możliwe jest też powoływanie podmiotów zależnych koncentrujących się na obsłudze transportowej wyprodukowanych przez daną firmę towarów. Obecnie na krajowym rynku towarowych przewozów kolejowych działa kilku takich operatorów, którzy jednak nie dysponują wystarczającym zasobem taborowym do obsługi całego wolumenu ładunków zlecanego przez spółki-matki. Istnieje ryzyko, że ich znaczenie w przewozach na rzecz spółki macierzystej będzie stopniowo rosnąć, co w konsekwencji może zmniejszyć wolumeny towarów dostępne do pozyskania przez Grupę PKP CARGO. Jednocześnie wspomniane podmioty mogą z czasem zdecydować się na realizację usług transportowych także na rzecz innych spółek (m.in. z danej branży, korzystając z know-how i dopasowania taborowego), a zatem rozpocząć na szerszym rynku działalność konkurencyjną względem Grupy PKP CARGO. Długoterminowa strategia Grupy PKP CARGO zakłada systematyczne zwiększanie efektywności, konkurencyjności i jakości oferowanych usług przewozowych i logistycznych. Dzięki podejmowanym działaniom ryzyko potencjalnej dywersyfikacji przewoźników przez kluczowych klientów jest ograniczane.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Sektor kolejowy a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Cel ten osiągany jest poprzez obligatoryjne szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego jest nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu.

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej Spółki, w 2018 r. zintensyfikowano prace nad wprowadzeniem rozwiązań systemowych, wspierających zatrudnianie nowych pracowników. W tym zakresie działania opierają się na trzech głównych programach: staży zawodowych oraz staży letnich. W zakresie aktywizacji zawodowej Spółka kontynuowała współpracę z lokalnymi organizacjami wspierającymi promocję zatrudnienia oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej. Poza wskazanymi powyżej działaniami wzmacniającymi pozyskanie nowych pracowników, prowadzone są bieżące rekrutacje zgodnie ze zgłaszanymi potrzebami komórek organizacyjnych Spółki.

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

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Partnerski dialog Zarządu PKP CARGO S.A. ze Związkami Zawodowymi sprawił, że strona społeczna w 2018 r. nie inicjowała w Spółce sporów zbiorowych i strajku. Pozwoliło to na realizację nałożonych zadań w atmosferze spokoju społecznego. W wyniku wspólnych ustaleń Zarządu oraz Związków Zawodowych w czerwcu 2018 r. wprowadzona została podwyżka wynagrodzeń pracowników Spółki z datą obowiązywania od 1 września 2018 r.

Ryzyko wzrostu płac

Na dzień przekazania raportu, organizacje związkowe nie występowały z wnioskami w zakresie podwyżki wynagrodzeń.

Ryzyka o charakterze finansowym



Ryzyko płynności

Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). W 2018 r. płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym.

Informacja o niewykorzystanych na dzień 31 grudnia 2018 r. liniach kredytowych została przedstawiona w [Nocie 4.1](#) Jednostkowego Sprawozdania Finansowego oraz [Nocie 4.1](#) Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2018 rok.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2018 r. 7 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

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

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2018 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko - oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności do roku 2031.

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

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających. Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto (rozumianej jako różnica wpływów nad wydatkami w walucie) narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym w Grupie PKP CARGO, stosowano w 2018 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2018 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward.

Grupa w 2018 r. zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN zgodnie z poziomami i okresem zapadalności transakcji, które zostały wyznaczone zgodnie z procedurami Polityki Zarządzania Ryzykiem Finansowym.

Jednostka Dominująca dla wszystkich kredytów w EUR i transakcji Forward stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Jednocześnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dla transakcji Forward stosowała rachunkowość zabezpieczeń.

Ryzyko stopy procentowej

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę wg stanu na koniec 2018 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 5 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki.

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

Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 6 miesięcy, w zależności od umowy.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M i PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, jedna ze spółek z Grupy stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

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