

# Strategia ESG Grupy PKP CARGO

na lata 2024-2028

WERSJA SKRÓCONA





## > Cel strategiczny

Będziemy aktywnie kształtować rynek kolejowy, **najbardziej zrównoważoną formę transportu towarowego**, poprzez inwestycje, innowacje, edukację rynku i dążenie do doskonałości w sferze zarządzania

2

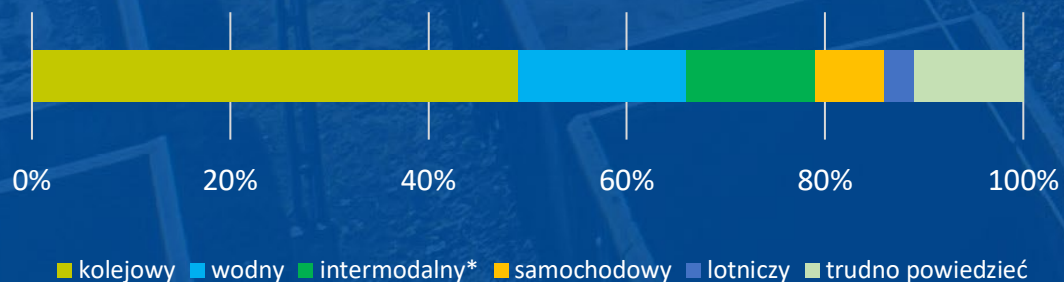


## > Kolej to najbardziej zielona gałąź transportu towarów

Transport kolejowy już teraz ogranicza ślad węglowy sektora transportu, a także zmniejsza emisję pyłów i innych zanieczyszczeń. Przy założeniu, że średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w transporcie kolejowym wynosiła w 2022 r. 251,5 km, a łączna masa przewiezionych towarów 248,5 mln ton, przewiezienie takiej wielkości ładunków wymagałoby\* zrealizowania 10 355 919 przejazdów samochodami ciężarowymi. Łączna praca eksploatacyjna wyniosłaby ponad 2,6 mld km.

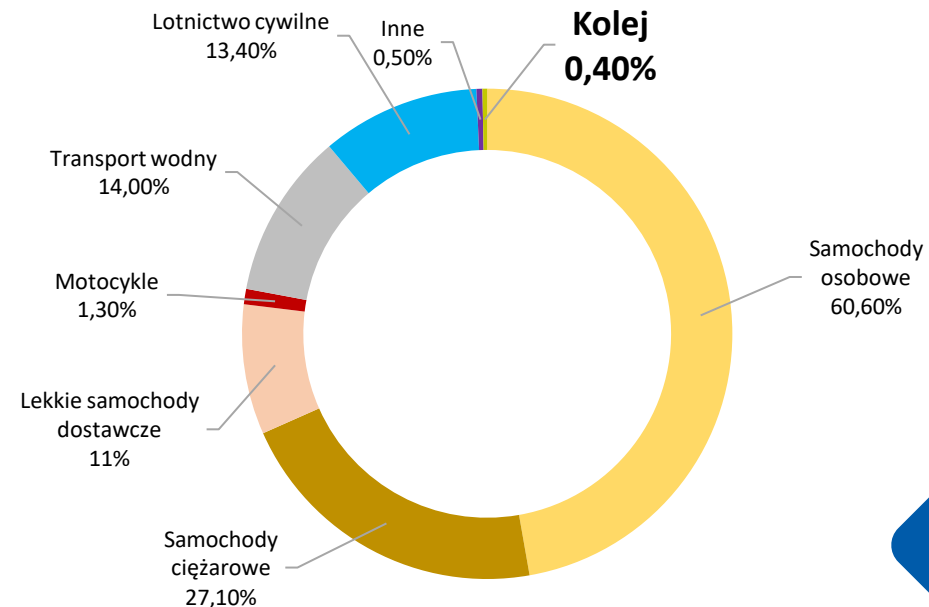
\*zakładając ładowność pojazdu na poziomie 24 ton

**Który ze środków transportu należy uznać za najbardziej ekologiczny? (generujący najmniej zanieczyszczeń, przy transporcie tego samego wolumenu ładunku) [w proc.]**



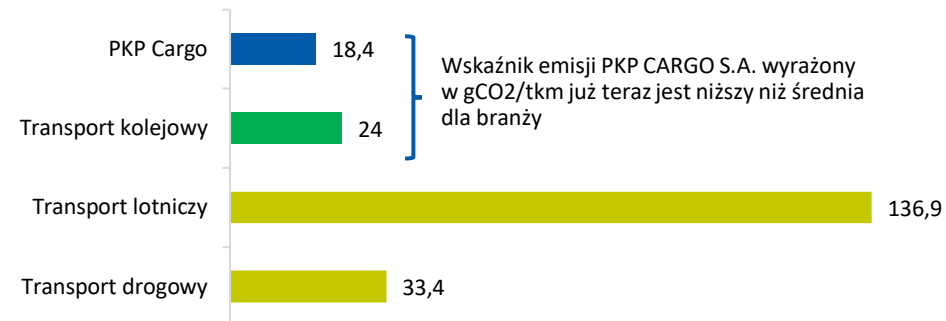
\* Źródło: Zielona Kolej - badanie IBRIS, 2021 r. [https://prokolej.org/raporty-grafiki-stanowiska/raporty/Badanie\\_na\\_ogólnopolskiej\\_próbie\\_109\\_dużych\\_firm\\_\(zatrudniających\\_co\\_najmniej\\_250\\_pracowników,\\_których\\_roczne\\_obroty\\_przekraczają\\_200\\_mln\\_zł.\)](https://prokolej.org/raporty-grafiki-stanowiska/raporty/Badanie_na_ogólnopolskiej_próbie_109_dużych_firm_(zatrudniających_co_najmniej_250_pracowników,_których_roczne_obroty_przekraczają_200_mln_zł.))

## Emisje CO<sub>2</sub> w transporcie w UE - podział emisji według rodzaju transportu



Sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) na temat transportu i środowiska z 2022 r.

## Ogólne wskaźniki emisji (gCO<sub>2</sub>/tkm)



Źródło: <https://www.cer.be/cer-facts-figures/railway-to-a-green-future> i dane Grupy PKP CARGO, dane za 2022 r.

# > 8 celów operacyjnych Strategii ESG

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

2 Wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym i ograniczymy zużycie zasobów

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

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

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

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

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

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

4



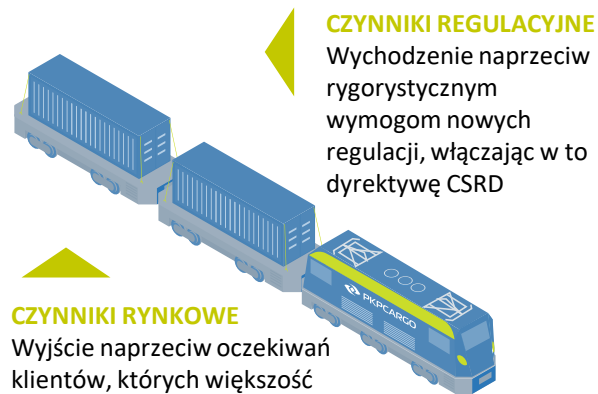


## > Cel nr 1.

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

PKP CARGO S.A. angażuje się w realizację ogłoszonej w 2020 roku „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności - europejski transport na drodze ku przyszłości”. Wpisują się w nią takie działania, jak **zakup nowoczesnych lokomotyw elektrycznych i wagonów oraz modernizacja posiadanych konstrukcji**.

Jednocześnie Grupa, w trosce o rentowność i poziom wyników, poświęca dużo uwagi **identyfikacji źródeł finansowania** umożliwiających realizację ambitnych planów inwestycyjnych.

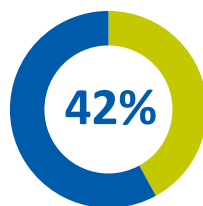


### CZYNNIKI REGULACYJNE

Wychodzenie naprzeciw rygorystycznym wymogom nowych regulacji, włączając w to dyrektywę CSRD

### CZYNNIKI RYNKOWE

Wyjście naprzeciw oczekiwaniom klientów, których większość prowadzi już działania z zakresu dekarbonizacji w ramach łańcuchów wartości – istotne dla budowy przewag konkurencyjnych.



Aż 42% firm w Polsce deklaruje zwiększenie skali przewozów kolejowych, jeśli ten rodzaj transportu osiągnie neutralność klimatyczną, a tym samym przejdzie na zasilanie z odnawialnych źródeł energii.\*

### CO JUŻ ZROBILIŚMY?

Spółka PKP CARGO oblicza i raportuje:

- emisje w zakresie 1 (bezpośrednie) dotyczące gazów cieplarnianych powstałych w wyniku eksploatacji lokomotyw spalinowych, spalania węgla w parowozach, spalania paliw w kotłowniach, samochodach oraz emisji wynikających z ubytków czynników chłodniczych w klimatyzatorach.
- emisje w zakresie 2 (pośrednie) dotyczące gazów cieplarnianych powstałych w wyniku zużycia energii elektrycznej w lokomotywach elektrycznych oraz zużycia energii elektrycznej nietrakcyjnej i ciepłej (gorącej wodzie w obiektach i urządzeniach); metoda market-based i location-based.

Najnowocześniejsza część floty Spółki liczyła na koniec 2022 roku 31 lokomotyw elektrycznych z napędem przekształtnikowym i silnikami prądu przemiennego, w tym 21 lokomotyw wielosystemowych serii EU45 i EU46 (pojazdy zasilane prądem stałym lub zmiennym), które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania się. Do końca 2023 roku ich liczba zwiększy się o 5.

W ostatnich latach sukcesywnie zwiększany był udział w pracy przewozowej i manewrowej zmodernizowanych lokomotyw spalinowych zużywających mniej paliwa trakcyjnego.

5



**521 120,84 tCO<sub>2</sub>e**

Emisje w zakresie 1 i 2 (metoda market based) w PKP CARGO S.A. w 2022 r.



**0,02 kg eCO<sub>2</sub> /tkm**

Ślad węglowy świadczonych usług transportowych



**53,1 tys.**

wagonów użytkowanych na koniec 2Q 2023 r.



**1 565**

Lokomotyw użytkowanych na koniec 2Q 2023 r.

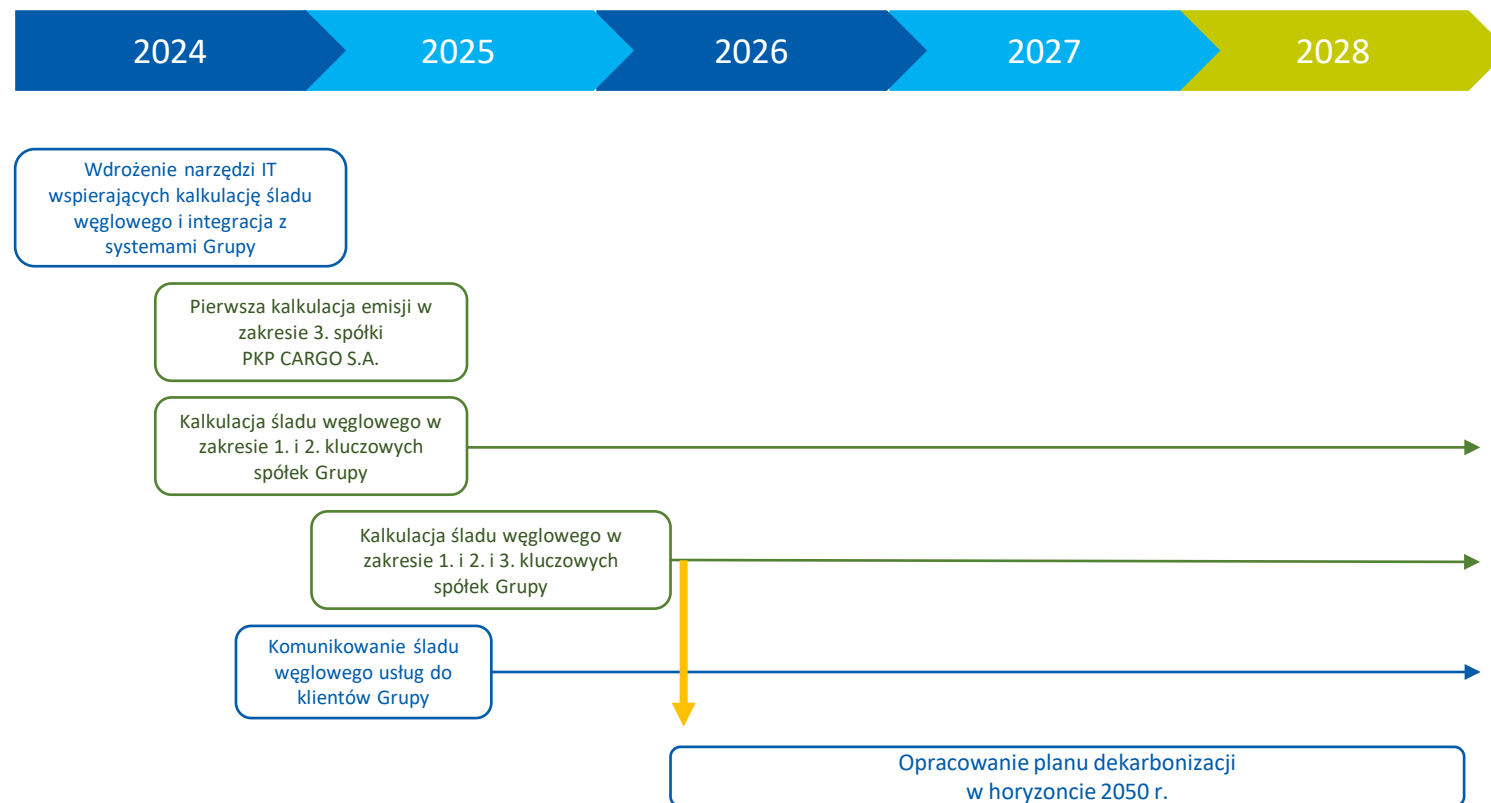
## > Cel nr 1.

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

- Kalkulacja śladu węglowego kluczowych spółek Grupy
- Modernizacja i rozwój taboru – lokomotywy
- Modernizacja i rozwój taboru – wagony

Na ślad węglowy emitowany przez Grupę w największym stopniu wpływa struktura paliw i innych nośników energii pierwotnej, użytych do wyprodukowania zakupionej energii elektrycznej, na potrzeby zasilania lokomotyw elektrycznych. Zwiększenie udziału energii pochodzącej z zielonych źródeł dostarczanej przez sprzedawcę energii trakcyjnej, przełoży się na najbardziej widoczny spadek emisji.

Podstawą do podjęcia decyzji inwestycyjnych ukierunkowanych na dekarbonizację biznesu będzie kalkulacja śladu węglowego we wszystkich trzech zakresach prowadzona w kluczowych spółkach Grupy z wykorzystaniem narzędzi IT.



### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- Wdrożenie systemów informatycznych wspierających kalkulację śladu węglowego w Grupie do końca 2024 roku
- Kalkulacja śladu węglowego w zakresie 1., 2. i 3. w PKP CARGO S.A. do końca roku 2024 r.
- Opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

## > Cel nr 1.

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

- Kalkulacja śladu węglowego kluczowych spółek Grupy
- Modernizacja i rozwój taboru – lokomotywy
- Modernizacja i rozwój taboru – wagony

*\*Wyliczona wartość dotyczy emisji bezpośrednich powstałych w wyniku spalania paliw w lokomotywach spalinowych.*

Pośrednie emisje gazów cieplarnianych z energii trakcyjnej wyliczone metodą location based – z trakcji elektrycznej (Emisja GHG w tCO<sub>2</sub>e)



>90% pracy przewozowej w 2022 r. wykonały lokomotywy elektryczne

- Kontynuacja inwestycji w zakup nowoczesnych lokomotyw elektrycznych, w tym lokomotyw wielosystemowych oraz konstrukcji ze spalinowym modułem dojazdowym (umożliwiających pracę na torach niezelektryfikowanych) i funkcją rekuperacji (odzysku energii)
- Kontynuacja modernizacji starszych konstrukcji pod kątem optymalizacji zużycia energii na cele trakcyjne i pomiaru realnego zużycia (co potencjalnie może umożliwić zmianę modelu zakupu energii przez Grupę)

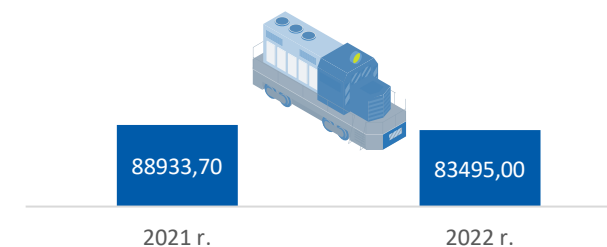
INICJATYWA UZALEŻNIONA OD MOŻLIWOŚCI POZYSKANIA ZEWNĘTRZNEGO FINANSOWANIA

- Kontynuacja szkoleń maszynistów pod kątem oszczędności energii i paliwa, analiza zasadności wdrożenia dodatkowych narzędzi cyfrowych wspierających maszynistów
- Stałe **monitorowanie rozwoju nowych technologii kolejowych**, w tym napędów wodorowych i wykorzystujących biopaliwa, udział w partnerstwach.

### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- W wyniku zakupów i modernizacji wykorzystywanych lokomotyw: osiągnięcie liczby opomiarowanych pojazdów i zgromadzonych danych o zużyciu umożliwiających zmianę modelu zakupu energii
- Planowanie inwestycji i utrzymania pod kątem zwiększania CapEx i OpEx zgodnego z rozporządzeniem o tzw. taksonomii

Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych z trakcji spalinowej (Emisja GHG w tCO<sub>2</sub>e)\*



- Przeprowadzona zostanie analiza zasadności modernizacji kolejnych lokomotyw spalinowych (wymiany silników na nowoczesne, bardziej ekologiczne konstrukcje czterosuwowe, wymiana instalacji oraz agregatów prądotwórczych, montaż systemów pomiaru zużycia paliwa)
- Realizowane jest i będzie kontynuowane stopniowe **wycofywanie lokomotyw spalinowych** wraz z postępującym procesem wdrożenia sieci elektroenergetycznych na liniach kolejowych (fizyczna likwidacja i sprzedaż)

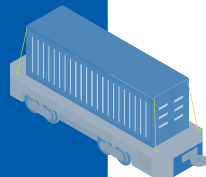


## > Cel nr 1.

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

- Kalkulacja śladu węglowego kluczowych spółek Grupy
- Modernizacja i rozwój taboru – lokomotywy
- Modernizacja i rozwój taboru – wagony

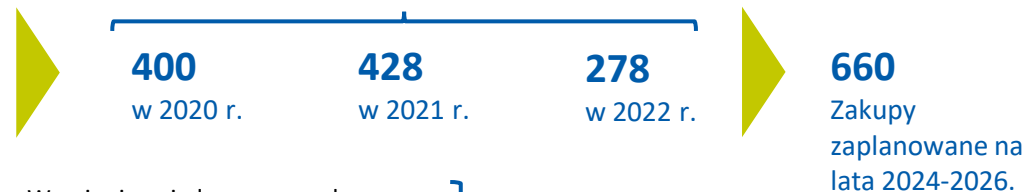
Myśląc o przyszłości i nieuniknionych zmianach w miksie przewożonych towarów, Grupa kupuje nowoczesne wagony towarowe. Duża część z nich to platformy intermodalne poprawiające efektywność przewozów kolejowych.



Układy hamulcowe wagonów wyposażone są w kompozytowe wstawki hamulcowe typu K, które charakteryzują się niższym poziomem emisji hałasu niż w przypadku tradycyjnych wstawek hamulcowych wykonanych z żeliwa.



### LICZBA NOWOCZESNYCH PLATFORM INTERMODALNYCH ZAKUPIONYCH W LATACH 2020-2022



Wymienione i planowane zakupy realizowane są w ramach dwóch kluczowych projektów:

- „Lokomotywy wielosystemowe i wagony przeznaczone do przewozów intermodalnych”
- „Zakup wagonów platform do przewozów intermodalnych przez PKP CARGO S.A.”.

Dofinansowanie z funduszy unijnych - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w ramach działania 3.2 oś priorytetowa III

WSZYSTKIE NOWE WAGONY WYPOSAŻONE SĄ FABRYCZNIE WE WSTAWKI HAMULCOWE TYPU K

### MODERNIZACJA - INSTALACJA KOMPOZYTYWYCH WSTAWEK HAMULCOWYCH W STARSZYCH WAGONACH



### WSKAŹNIKI SUKCESU:

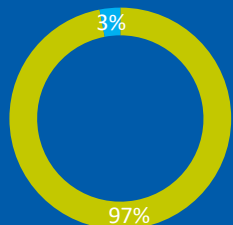
- Do końca 2028 roku 100% wykorzystywanych przez Grupę wagonów wyposażonych w hamulce ze wstawkami ceramicznymi



## > Cel nr 2.

### Ograniczymy zużycie zasobów i wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym

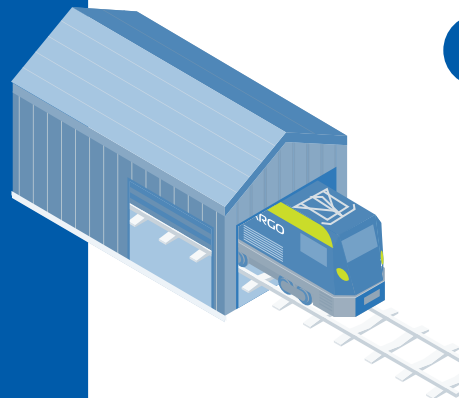
#### Porównanie zużycia energii elektrycznej trakcyjnej i nietrakcyjnej (2022 r.)\*



■ Trakcyjna ■ Nietrakcyjna

Główne wyzwania związane ze zrównoważonym zarządzaniem nieruchomościami wynikają z ich specyfiki – **znaczącego rozproszenia, zróżnicowanego wieku i stanu technicznego oraz utrudnionego dostępu do infrastruktury energetycznej i grzewczej.**

W PKP CARGO S.A. w latach 2018 - 2022 zlikwidowano lub zaprzestano eksploatacji 34 kotłowni wykorzystujących paliwo stałe.



#### Planowane podejście do zrównoważonego zarządzania nieruchomościami i taborem

1

##### Zrównoważone zarządzanie nieruchomościami

Modernizacja użytkowanych nieruchomości

Zrównoważone podejście do przyszłych inwestycji

Efektywność energetyczna, źródła energii elektrycznej i ciepła

Gospodarka wodno-ściekowa, dbałość o bioróżnorodność

2

##### Zrównoważone zarządzanie taborem

Kryteria zakupu i założeń eksploatacji taboru

Cykl życia taboru – złomowanie i odzysk części

Zrównoważona eksploatacja (środki chemiczne wykorzystywane w procesie serwisowania, utylizacja odpadów niebezpiecznych)

3

##### Zrównoważone wykorzystanie zasobów

Sytuacja wyjściowa:



35

Punkty Utrzymania Taboru (w tym 24 dzierżawione od PKP SA)



40

Liczba obsługiwanych bocznicy, 95 w całej Grupie

## > Cel nr 2.

Ograniczymy zużycie zasobów i wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym

- Zrównoważone zarządzanie nieruchomościami
- Zrównoważone zarządzanie taborem
- Gospodarowanie zasobami

Zróżnicowany stan techniczny

Zróżnicowana podstawa użytkowania (dzierżawa vs własne)

Rozproszenie i zróżnicowany dostęp do sieci energetycznej i grzewczej

Użytkowanie aktualnego portfolio nieruchomości

Zbieranie danych dotyczących śladu węglowego i efektywności energetycznej

Analiza portfolio nieruchomości pod kątem wykorzystania bardziej ekologicznych źródeł energii (instalacje PV, pompy ciepła) z uwzględnieniem ograniczeń technicznych

Analiza możliwości termomodernizacji budynków

Analiza wpływu gospodarowania nieruchomościami na bioróżnorodność (środki chwastobójcze, hałas towarzyszący prowadzonej działalności)

Analiza możliwych modernizacji wynikających z przeznaczenia danego obiektu (przykład: myjnie oparte o założenia gospodarki o obiegu zamkniętym)

Założenia dotyczące nowych inwestycji wynikające ze Strategii FSG

Zielone założenia inwestycji – analiza skutków środowiskowych oraz społecznych realizacji inwestycji

Analiza dostępności źródeł energii i ciepła oraz zasadności inwestycji we własne źródła (instalacje PV, pompy ciepła)

Uwzględnienie założeń gospodarki o obiegu zamkniętym



### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- Włączenie kryteriów ESG (uciążliwości dla środowiska i otoczenia społecznego) do kryteriów będących podstawą decyzji o utrzymaniu nieruchomości lub zbyciu
- Przeanalizowanie portfolio nieruchomości pod kątem możliwości zasilania zieloną energią i źródłami ciepła (włączając w to własne instalacje wytwórcze) do końca 2028 roku



## > Cel nr 2.

Ograniczymy zużycie zasobów i wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym

- Zrównoważone zarządzanie nieruchomościami
- Zrównoważone zarządzanie taborem
- Gospodarowanie zasobami

Zakup nowych lokomotyw i wagonów

Moduł dojazdowy  
*możliwość operowania na odcinkach niezelektryfikowanych w kontekście redukcji liczby lokomotyw spalinowych*

Rekuperacja  
*możliwość oddawania energii z hamowania do sieci przy założeniu potencjalnej zmiany systemu zakupu energii*

Czujniki zużycia energii  
*możliwość zmiany systemu zakupu energii oraz zielonej optymalizacji sposobu prowadzenia składów*

Kompozytowe wstawki hamulcowe  
*możliwość ograniczenia hałasu towarzyszącego świadczeniu usług transportowych*

Modernizacja użytkowanych

Wymiana silników i agregatów  
*Modernizacja lokomotyw spalinowych w celu zmniejszenia śladu węglowego i kosztów*

MOŻLIWOŚĆ  
WDROŻENIA  
W RAMACH  
MODERNIZACJI

Eksploatacja

Remonty utrzymaniowe

Wykorzystanie regenerowanych części pochodzących ze złomowania

Zielone podejście do utrzymania taboru

Materiały eksploatacyjne  
*Weryfikacja smarów, olejów pod kątem kryteriów środowiskowych*

Gospodarowanie odpadami niebezpiecznymi  
*Zabezpieczenia wychodzące ponad procedury wymagane przez prawo*

Utylizacja / zbycie części

Złomowanie  
*Zwiększenie udziału zakładów spółki w procesach złomowania, utylizacji i odzysku części możliwych do dalszego wykorzystania*

GOZ  
*Zwiększenie udziału procesów klasyfikujących się do kategorii gospodarki o obiegu zamkniętym*

**WSKAŹNIKI SUKCESU:**

- Weryfikacja czynności utrzymaniowych pod kątem ich konsekwencji dla środowiska do roku 2026
- Włączenie kryteriów środowiskowych do zakupów materiałów eksploatacyjnych

## > Cel nr 2.

Ograniczymy zużycie zasobów i wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym

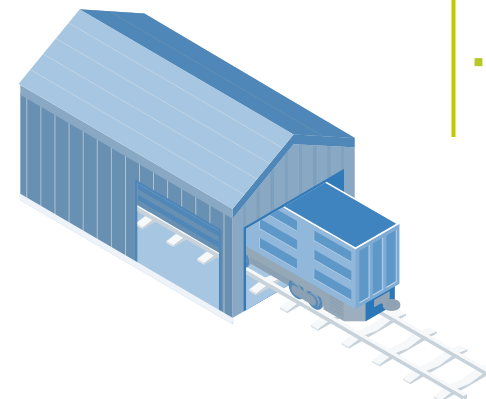
- Zrównoważone zarządzanie nieruchomościami
- Zrównoważone zarządzanie taborem
- Gospodarowanie zasobami

### Ograniczenie zużycia wody dzięki modernizacji myjni wagonów w Zakładzie centralnym

- Warunek: pozyskanie zewnętrznego współfinansowania
- Horyzont realizacji: 2024 r.
- Efekt środowiskowy: znaczące obniżenie zużycia wody
- Inne korzyści: uzyskania wymaganego pozwolenia wodnoprawnego i braku opłat podwyższonych

### Budowa instalacji wodnej i ściekowej – jedna lokalizacja w ramach Zakładu Południowego

- Warunek: przyznanie środków w budżecie
- Horyzont realizacji: 2026 r.
- Efekt środowiskowy: ograniczenie generowanych zanieczyszczeń
- Inne korzyści: możliwości uzyskania wymaganego pozwolenia wodnoprawnego i braku opłat podwyższonych



### Przyłączenie jednej lokalizacji do kanalizacji miejskiej w ramach Zakładu Zachodniego

- Warunek: przyznanie środków w budżecie
- Horyzont realizacji: 2025-2028 r.
- Efekt środowiskowy: ograniczenie generowanych zanieczyszczeń, rezygnacja ze zrzutu zanieczyszczeń
- Inne korzyści: uzyskania wymaganego pozwolenia wodnoprawnego i braku opłat podwyższonych

### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- W pełni uregulowany stan formalno-prawny w zakresie odprowadzania ścieków i brak podwyższonych opłat z tego tytułu



## > Cel nr 3.

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

W ankiecie skierowanej do pracowników dotyczącej strategicznych kierunków ESG, działania na rzecz własnych pracowników otrzymały najwyższą ocenę:

**4.69/5\***



◀ Rys. 94 Dynamika zmian w zatrudnieniu na stanowiskach kolejowych w sektorze przewoźników towarowych w latach 2022/2021

przełożenie	zmiana
automatyzm	-23.5%
dyżurny przejazdowy	-33.3%
dyżurny ruchu	-35.8%
kierownik pociągu	-4.2%
manewrowy	-4.2%
maszynista	-0.3%
nastawniczy	-12.3%
przewodzący pojazdy kolejowe	2.4%
rezydent taboru	-3.1%
torowca	-32.1%
ustawiacz	-11.8%
zwoźniczy	-17.6%
dyspozytor	6.9%
pracownik utrzymania taboru	-4.5%

Dane pochodzą z "Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2022", Urząd Transportu Kolejowego. Pomimo wzrostu ogólnego poziomu zatrudnienia w 2022 r. odnotowano spadek liczby pracowników zatrudnionych w zawodach regulowanych.

Pracownicy Grupy PKP CARGO oczekują zmian w zakresie kształtowania miejsc pracy. Jako kluczowe zagadania wskazywali w ankiecie:\*

- Dalsze doskonalenie kultury organizacyjnej, między innymi w zakresie zapobiegania zjawisku mobbingu i integracji
- Zwiększenie transparentności w zakresie kształtowania wynagrodzeń, przyznawania premii i nagród jubileuszowych
- Zwiększenie transparentności w zakresie ścieżki rozwoju i przyznawania awansów
- Zwiększenie atrakcyjności świadczeń socjalnych i benefitów pozapłacowych
- Potrzebę edukacji, szkoleń, programów rozwojowych, poszerzenie możliwości przekwalifikowania się w ramach Grupy

13

Sytuacja wyjściowa\*\*:

**20 086**

Liczba pracowników Grupy na koniec 2022 r.

**69 309,52 zł**

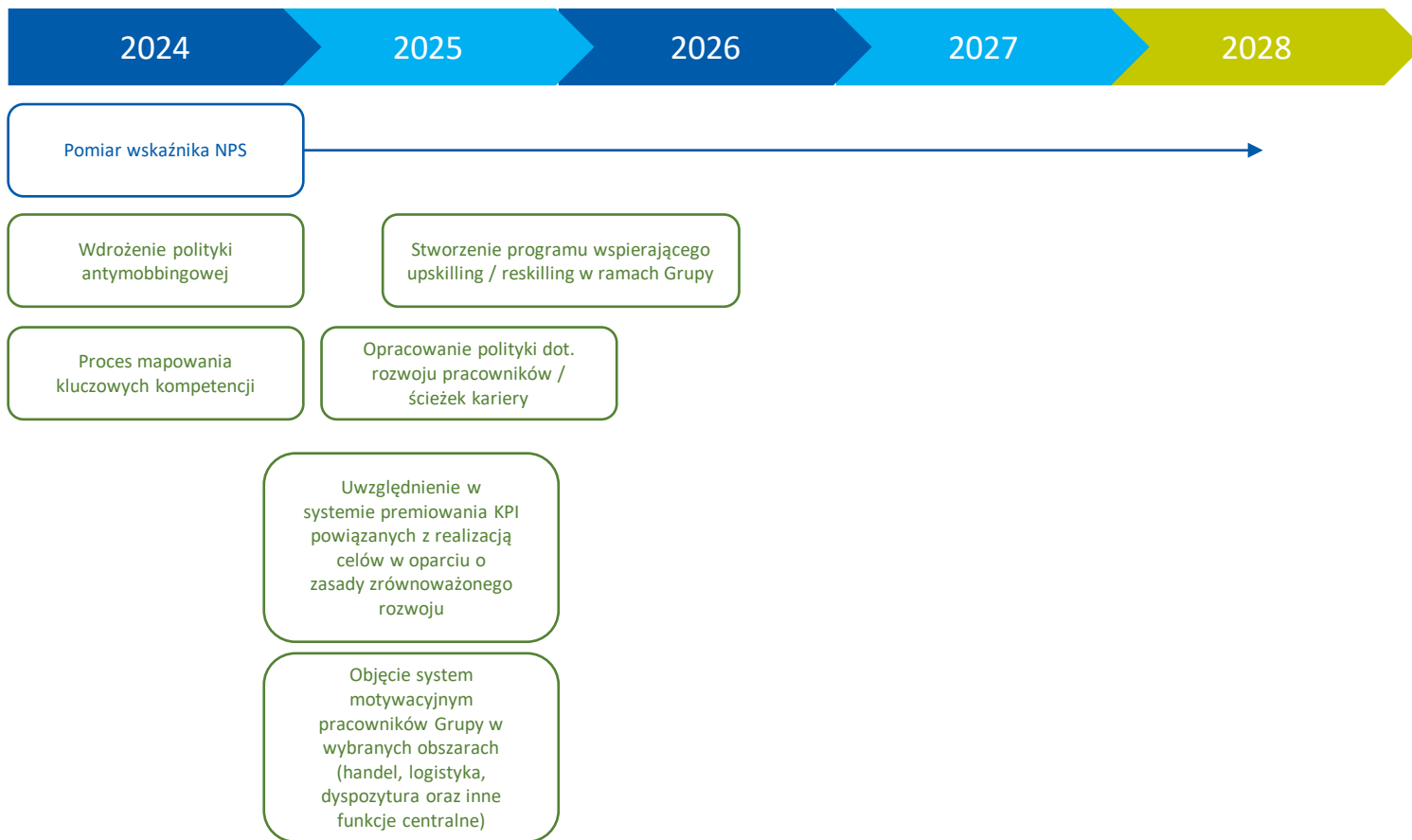
Mediana rocznego całkowitego wynagrodzenia wszystkich pracowników Grupy (z wyłączeniem najlepiej opłacanych osób) w 2022 roku.

**10%**

Wskaźnik rotacji pracowników Grupy w 2022

## > Cel nr 3.

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



*Pozyskiwanie większej liczby młodych pracowników i ich retencja poprzez wzrost atrakcyjności PKP CARGO jako pracodawca:*

- Stworzenie ścieżek kariery
- Wartościowanie stanowisk pracy oraz systemu wynagrodzeń
- Działania z obszaru Employer Branding
- Współpraca z uczelniami
- Rozwój programów stażowych i stypendialnych

14

### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- Wzrost liczby dni szkoleniowych o 10% w 2028 względem 2022
- Opracowanie polityki antymobbingowej
- Przeprowadzenie szkoleń dla pracowników w Grupie dotyczących mobbingu i możliwości zgłaszania ewentualnych problemów (osiągnięcia wskaźnika 100% przeszkolonych pracowników do 2028)

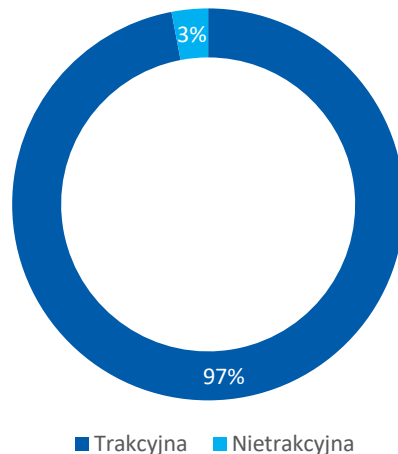


## > Cel nr 4.

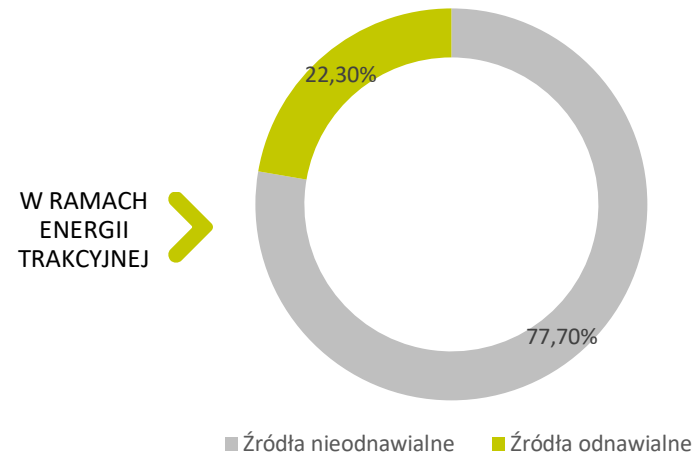
Będziemy dążyć do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego

Na ślad węglowy emitowany przez Grupę w największym stopniu wpływa struktura paliw i innych nośników energii pierwotnej, użytych do wyprodukowania zakupionej energii elektrycznej, na potrzeby zasilania lokomotyw elektrycznych.

*Porównanie zużycia energii elektrycznej trakcyjnej i nietrakcyjnej (2022 r.)*



*Udział nośników energii pierwotnej użytych do wytworzenia energii elektrycznej trakcyjnej (2022)*



Źródło: Raport o stanie ochrony środowiskowa i klimatu w PKP CARGO S.A. za rok 2022

Sytuacja wyjściowa:

**521 120,84 tCO<sub>2</sub>e**

Emisje w zakresie 1. i 2. (metoda market based) w PKP CARGO S.A. w 2022 r.

**0,02 kg eCO<sub>2</sub> /tkm**

Ślad węglowy świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych

## > Cel nr 4.

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

Zwiększenie udziału energii wyprodukowanej z OZE dostarczanej przez sprzedawcę energii trakcyjnej, przełoży się na najbardziej widoczny spadek emisji. Wskaźniki emisji CO<sub>2</sub> w trakcji elektrycznej powinny ulegać ciągłej poprawie z uwagi na plany zwiększania udziału energii wytwarzanej z OZE przez podmioty wytwarzające energię elektryczną oraz zgodnie z zapowiedziami obecnego właściciela Spółki PGE Energetyka Kolejowa.

Za rok 2022 sprzedawca energii elektrycznej trakcyjnej PGE Energetyka Kolejowa S.A., pomimo większego udziału odnawialnych źródeł energii w strukturze paliw energii elektrycznej zakupionej od wytwórców, wykazał większą emisyjność wytworzonej energii w stosunku do roku 2021, co przełożyło się bezpośrednio na zwiększenie wielkości śladu węglowego Grupy.

2024 – 2028 (horyzont Strategii ESG)

Horyzont kolejnej strategii

Zmiana miksu energetycznego krajowych dostawców energii jest niezależna od działań Grupy PKP CARGO (m.in. zwiększenie udziału OZE)

Analizy, dialog z dostawcami

Poszukiwanie zewnętrznych źródeł finansowania

Decyzja o inwestycji

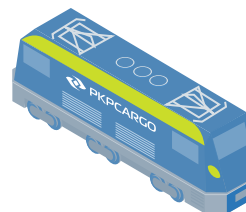
JEŻELI POZYTYWNA:

Modernizacja

Analizy, dialog z dostawcami

Zmiana modelu zakupu energii

Stopniowe zwiększanie udziału w OZE



Montaż urządzeń umożliwiających monitorowanie zużycia energii, gromadzenie danych, optymalizację, wspieranie ecodrivingu



## > Cel nr 5.

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

### Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2013- 2022



Źródło: Kolej w 2022 r. na tle czterech ostatnich lat w transporcie pasażerskim i towarowym, Urząd Transportu Kolejowego

Według danych UTK, na przestrzeni ostatnich lat nie zmieniła się znacząco masa ładunków w kolejowych w przewozach towarowych. Podwyższenie celu redukcyjnego UE do -55% w 2030 r. oznaczać będzie redukcję emisji w sektorze non-ETS, do którego zalicza się transport, o 16% względem poprzedniej wartości 7%. Kolej, która już dziś jest jedną z najbardziej efektywnych energetycznie i niskoemisyjnych form transportu, ma duży potencjał, by wpłynąć na realizację ww. celów.\*

\* H. Brdulak, *Dlaczego potrzebujemy Zielonej Kolei? Rozwój Zielonej Kolei jako wsparcie w transformacji polskiego transportu na niskoemisyjny*, [w:] *Zielona kolej w Polsce – klimat, energetyka, transport*, UNGC 2022, s. 57.

Sytuacja wyjściowa:

2023

Publikacja Raportu  
Zrównoważonego Rozwoju

2023

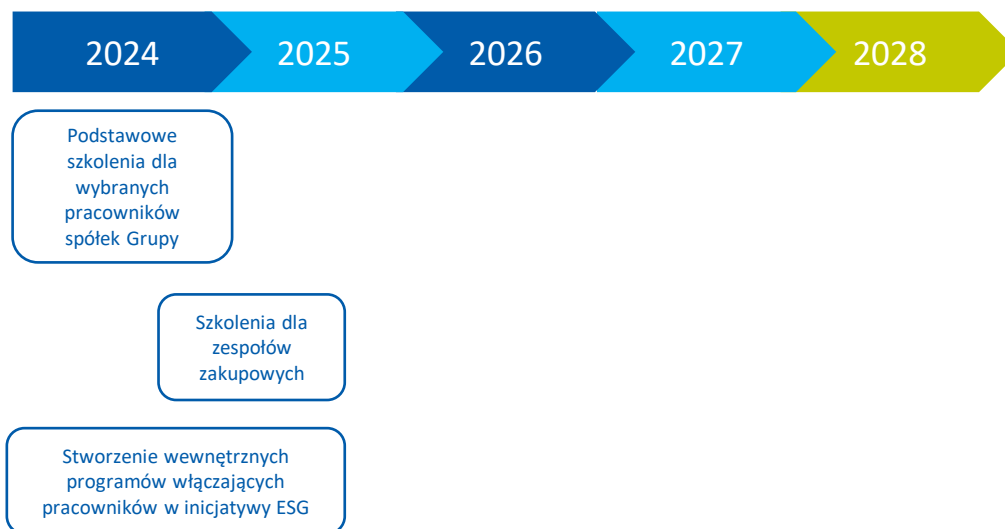
Publikacja Raportu  
Zintegrowanego

## > Cel nr 5.

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

- Budowanie świadomości pracowników nt. zagadnień zrównoważonego rozwoju
- Doskonalenie raportowania niefinansowego
- Zrównoważony łańcuch dostaw

Istotnym elementem wdrożenia Strategii ESG będzie włączenie jej założeń do edukacji wewnętrznej. Jest to wielopłaszczyznowy projekt obejmujący aspekty techniczne (zaangażowanie osób obsługujących tabor, infrastrukturę oraz zasoby IT), prawne (procedury i polityki do opracowania) oraz sprzedażowe (włączenie wątków ESG do procesów sprzedażowych i komunikacji marketingowej)



- Szkolenie pracowników z kluczowych spółek w zakresie podstaw ochrony klimatu
- Stworzenie programu zachęcającego pracowników do angażowania się w inicjatywy związane z ESG (np. dojazdy rowerem do pracy, akcje charytatywne, szkolenia dla dzieci z zakresu bezpieczeństwa na torach)
- Kontynuacja szkoleń maszynistów z zakresu energooszczędnej jazdy wspartych rosnącą liczbą lokomotyw dysponujących aparaturą pomiarową
- Podnoszenie świadomości pracowników odpowiadających za procesy zakupowe

### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- Podstawowe szkolenie przedstawicieli wszystkich spółek Grupy do końca 2024 r.



## > Cel nr 5.

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

- Budowanie świadomości pracowników nt. zagadnień zrównoważonego rozwoju
- **Doskonalenie raportowania niefinansowego**
- Zrównoważony łańcuch dostaw

Raportowanie niefinansowe coraz bardziej wpływa na percepcję spółek przez rynek decydując o ich atrakcyjności inwestycyjnej, wiarygodności w oczach instytucji finansujących oraz wycenie. Znaczącą zmianę jakościową stanowi wdrażana dyrektywa CSRD, stawiająca jeszcze wyższe wymagania względem rosnącej grupy przedsiębiorstw zobowiązanych do raportowania zgodnie z ESRS.

Rozwój raportowania niefinansowego jest dla Grupy PKP CARGO zarówno wyzwaniem (ze względu na rosnące obciążenia rosnącym katalogiem ujawnień), jak i szansą – rynek będzie poszukiwał kontrahentów zdolnych do dostarczenia danych dotyczących konsekwencji działalności dla środowiska i społeczeństwa.

2024

2025

2026

2027

2028

Wdrożenie elementów raportowania ESRS

Raportowanie zgodne z ESRS

Aktywne zarządzanie relacjami z agencjami ratingowymi

Raportowanie wszystkich trzech zakresów śladu węglowego na poziomie Grupy

Gotowość do wykorzystywania zielonego finansowania, analiza dostępnych metodologii zielonych instrumentów finansowych

Publikacja Polityki klimatycznej Grupy PKP CARGO

### **Planowane zadania dla spółki PKP CARGO S.A.**

- Ustanowienie mechanizmów nadzorowania kwestii klimatycznych, cykliczna ocena ryzyk klimatycznych według Polityki Zarządzania Ryzykiem
- wskazanie roli Zarządu w zarządzaniu kwestiami powiązаныmi z klimatem
- przygotowanie ogólnych założeń Polityki Klimatycznej na lata 2023-2050, z perspektywą jej późniejszego doprecyzowania oraz rozszerzenia na Spółki zależne
- Przygotowanie odpowiedzi na ankiety klientów, banków i instytucji publikujących rankingi / ratingi ESG

### **WSKAŹNIKI SUKCESU:**

- Pozytywna ocena biegłego rewidenta pierwszego audytowanego raportu zgodnego z ESRS
- Ponowienie ratingu ESG –CDP, pozyskanie ratingu ESG –S&P Global
- Rozszerzenie danych raportowanych przez spółki zależne Grupy w celu możliwie maksymalnego ujednoclenia typu prezentowanych danych (np. struktura zatrudnienia, inicjatywy wpływające na wellbeing pracowników, ślad węglowy, podejście firmy do przeciwdziałania korupcji i łapówkarstwu)

## > Cel nr 5.

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

- Budowanie świadomości pracowników nt. zagadnień zrównoważonego rozwoju
- Doskonalenie raportowania niefinansowego

▪ Zrównoważony łańcuch dostaw

Jednym z wymaganych do zaraportowania ujawnień ESRS jest informacja G1-2: *Zarządzanie stosunkami z dostawcami*, zgodnie z którą organizacja przekazuje informacje na temat zarządzania stosunkami z dostawcami i ich oddziaływań na łańcuch dostaw.

### **Zadania dla Grupy:**

- Przyjęcie dla Grupy Kodeksu postępowania dostawców uwzględniającego zagadnienia z ujawnienia ESRS G1-2, w tym:
  - Podejście jednostki do stosunków z dostawcami, z uwzględnieniem ryzyka dla jednostki związanego z jej łańcuchem dostaw oddziaływać na kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem
  - Czy i w jaki sposób jednostka uwzględnia kryteria społeczne i środowiskowe przy wyborze dostawców jednostki
  - Komunikacja z kluczowymi dostawcami w zakresie zwiększenia oczekiwań podmiotów Grupy
- Przeprowadzenie szkoleń dla pionu odpowiedzialnego za zakupy

### **Dla PKP CARGO S.A.:**

- Wdrożenie systemu oceny dostawców w zakresie ich wpływu na klimat (do 2030 r.)
- Realizacja polityki zakupów surowców i produktów o niskiej emisyjności celem zmniejszenia emisji niezależnych od Grupy (do 2040 r.)
- zaprzestanie zakupu surowców i produktów o wysokiej emisyjności (do 2050 r.)

### **WSKAŹNIKI SUKCESU:**

- Rozpoczęcie prac nad systemem oceny dostawców w zakresie ich wpływu na klimat
- Przyjęcie Kodeksu postępowania dostawców Grupy PKP CARGO
- Zmniejszenie odsetka zakupu surowców i produktów o wysokiej emisyjności

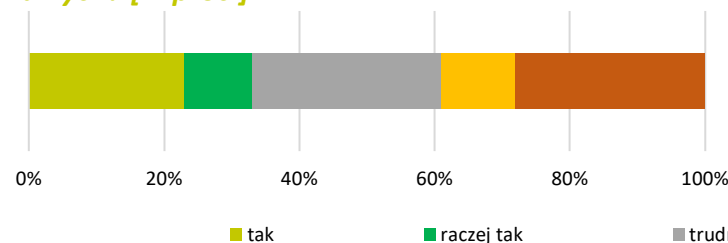


## > Cel nr 6.

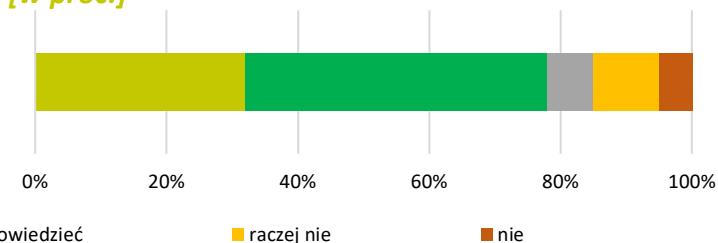
## Zbudujemy zrównoważoną ofertę usługową, opierającą się o działania na rzecz ESG

Z badań rynkowych wynika, że kluczowymi czynnikami decydującymi o wyborze dostawcy usług transportowych bezpieczeństwo oraz terminowość realizacji dostaw. W drugiej kolejności wskazywane są szybkość oraz koszt usług a także dostępność punktów załadunku i rozładunku. Wymienione czynniki są obecnie głównymi płaszczyznami, w ramach których konkurują przewoźnicy kolejowi. Sytuację znacząco zmodyfikują nowe regulacje, w szczególności dyrektywa CSRD, która w kolejnych latach wzmocni znaczenie zrównoważonego aspektu usług transportowych i raportowania śladu węglowego towarzyszącego realizacji usług.

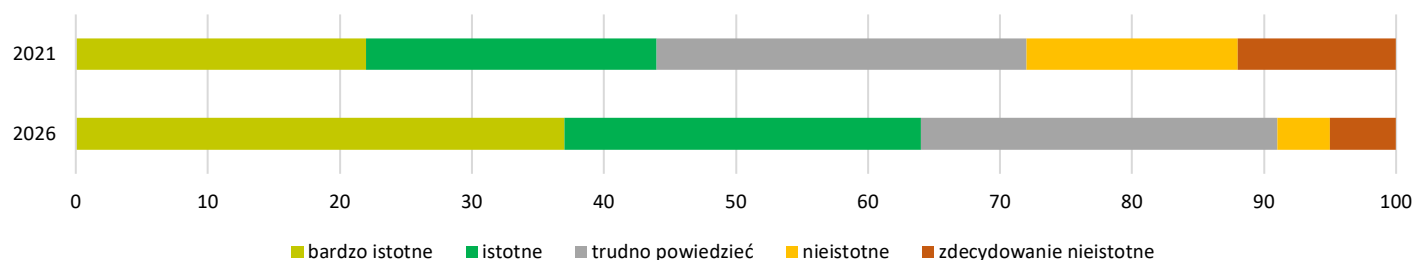
**Czy zwiększenie udziału kolei w dostawach i dystrybucji podnosi wartość ekologiczną produktów finalnych? [w proc.]\***



**Czy osiągnięcie neutralności klimatycznej przez kolej poprawi jej atrakcyjność i konkurencyjność? [w proc.]\***



**Ocena znaczenia śladu węglowego jako kryterium wyboru środka transportu towarów\***



21

Sytuacja wyjściowa:



**2,9 mln ton CO2**

Oszczędność emisji klientów na poziomie blisko



**0,02 kg eCO2 /tkm**

Ślad węglowy świadczonych usług transportowych



**27 mld tkm**

wykonanie pracy przewozowej w 2022 r.



**100,6 mln ton**

przewiezionych towarów w 2022 r.

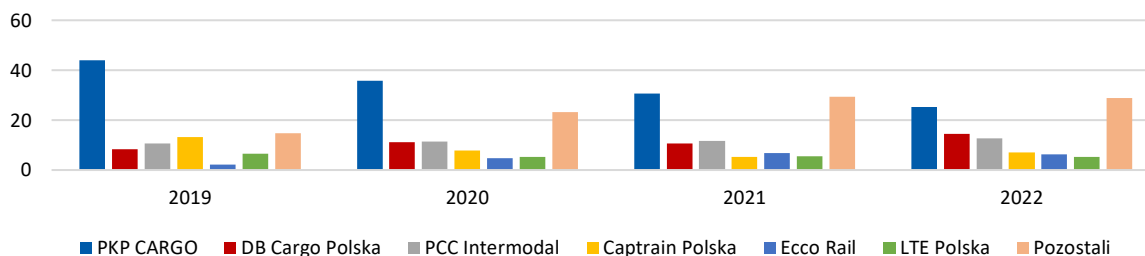
## > Cel nr 6.

# Zbudujemy zrównoważoną ofertę usługową, opierającą się o ESG

Rola czynników ESG w budowie przewag na silnie konkurencyjnym rynku przewozów intermodalnych

W Europie prognozowany jest szybki rozwój transportu intermodalnego oraz spadek transportu surowców energetycznych.

Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według masy [%]



Grupa PKP CARGO traciła udziały rynkowe w Polsce na przestrzeni ostatnich lat. Nowa strategia biznesowa zakłada odzyskanie udziału w rynku polskim i ekspansję na rynkach zagranicznych. Strategia ESG włącza przewagi powiązane ze zrównoważonym rozwojem do komunikatów marketingowych oraz procesu sprzedaży i obsługi klientów.

W 2022 roku dla wyników skonsolidowanych Grupy PKP CARGO za zgodne z systematyką uznano jedynie:

- 34,0% całkowitego obrotu
- 30,8% nakładów inwestycyjnych (CAPEX)
- 15,2% wydatków operacyjnych (OPEX) z tytułu produktów lub usług

Poprawa tych wskaźników w związku z mechanizmami Europejskiego Zielonego Ładu oznacza dla Grupy:

- Potencjalnie – niższe koszty usług finansowych (kredyty ubezpieczenia)
- Większą łatwość pozyskiwania zielonego finansowania (np. obligacje, kredyty)
- Wiarygodność w oczach inwestorów, lepszą pozycję w ratingach i rankingach ESG



**25,18%**

Udział PKP CARGO w ogóle przewozów w rynku przewozów intermodalnych według masy w 2022 r. (vs 30,73% w 2021 r.) (vs 35,92% w 2020 r.)



**23**

przewoźników kolejowych realizowało transport intermodalny w 2022 r.



**44**

terminale intermodalne funkcjonowały w Polsce w 2022 r.

22

## > Cel nr 6.

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



Włączenie do opracowywanej strategii marketingowej przewag powiązanych ze zrównoważonym rozwojem

Dostarczanie klientom danych o śladzie węglowym na potrzeby raportowania

Włączenie sprzedażowych argumentów powiązanych z ESG do komunikacji marketingowej Grupy

- Udostępnianie wskaźnika intensywności emisji gazów cieplarnianych do wykorzystania przez klientów w szacowaniu śladu węglowego w zakresie 3.
- Zamieszczenie na stronie internetowej PKP CARGO kalkulatora „emisji zaoszczędzonych” z uwzględnieniem porównania do innych gałęzi transportu oraz średniej emisyjności rynku kolejowego
- Włączenie ESG do komunikacji marketingowej (strona www, materiały sprzedażowe, oferty itp.)
- Szkolenia zespołów handlowych – dekarbonizacja łańcucha wartości w kontekście usług transportowych
- Akcje marketingowe i edukacyjne, edukacja dziennikarzy
- Działania mające na celu edukację decydentów

Zrównoważone usługi związane z działalnością terminalowa i bocznicową.

- Wykorzystanie lokomotyw o niskich emisjach
- Ecodriving
- Zielona eksploatacja taboru – myjnie, konserwacja



## > Cel nr 7.

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

W wyniku pracy warsztatowej jako kluczowe w kontekście Strategii ESG zostały wskazane następujące obszary tematyczne:

- Zatrudnienie a społeczności lokalne
- Budowanie wśród pracowników i społeczności lokalnych marki firmy zaangażowanej w poprawę jakości ich życia
- Dotarcie do społeczności lokalnej i pozyskanie nowych wykwalifikowanych pracowników

2024

2025

2026

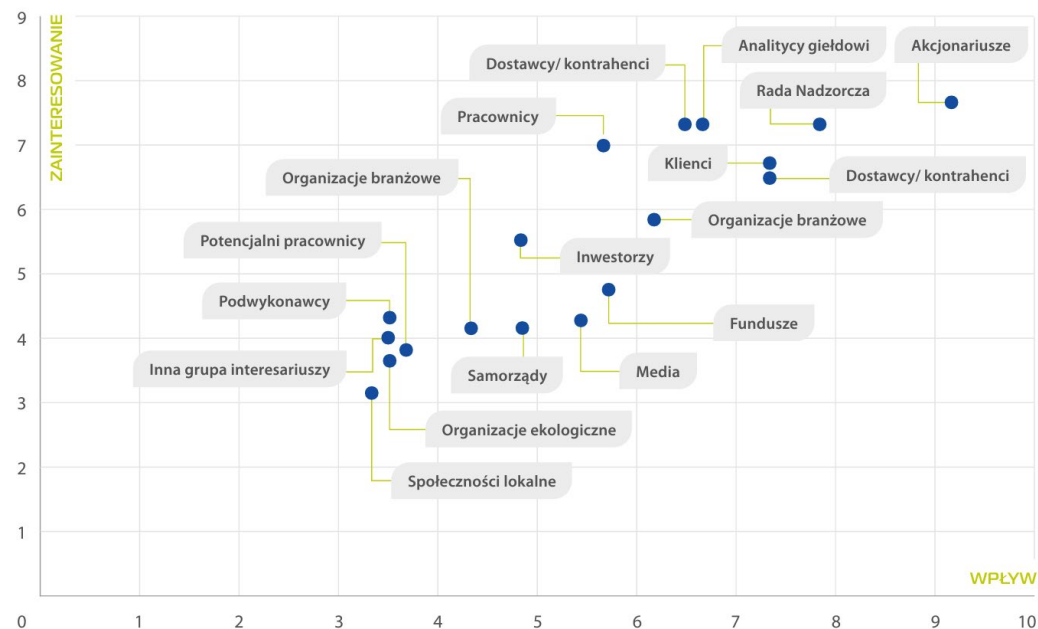
2027

2028

Wprowadzenie scentralizowanego zarządzania relacjami społecznymi na poziomie Grupy

Polityka sponsoringowa

Mapa interesariuszy Grupy PKP CARGO



Sytuacja wyjściowa:

18

zidentyfikowanych grup interesariuszy

**Wsparcie NGO**

dofinansowanie i czynny udział w inicjatywach organizacji społecznych

10%

Wskaźnik rotacji pracowników w 2022

## > Cel nr 7.

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

1

### Wdrożenie programu wolontariatu pracowniczego

#### Wdrożenie programu wolontariatu korporacyjnego w ramach Grupy

- Wyłonienie celu zaangażowania społecznego, który miałyby realizować wolontariat pracowniczy
- Dobrowolność uczestnictwa i transparentność działań
- Wybór akcji, w które zaangażują się pracownicy, na podstawie ich propozycji i opinii
- Wykorzystanie zasobów organizacji (ludzi, nieruchomości, infrastruktury IT)

#### Kierunki działań:

- Udział w projektach Fundacji PKP
- Udział w lokalnych działaniach charytatywnych organizowanych w sąsiedztwie Zakładów
- Wspieranie bioróżnorodności we współpracy z lokalnymi społecznościami: sadzenie drzew/ łąk kwietnych, sprzątanie lasów
- Wolontariat kompetencyjny – prowadzenie w szkołach zajęć na temat pracy na kolei i bezpieczeństwa

#### WSKAŹNIKI SUKCESU:

- Aktualizacja założeń programu wolontariatu pracowniczego – do końca 2024 r.

2

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

- Dalsza współpraca w ramach partnerstw i inicjatyw branżowych
  - Międzynarodowy Związek Kolei – Platforma Zrównoważonego Rozwoju UIC
  - Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktur – uczestnictwo w pracach Grupy Środowiskowej CER
  - Międzynarodowy Komitet Przewozów Kolejowych/CUI
  - Międzynarodowa Rada Koordynacyjna ds. Przewozów Transeuroazjatyckich
  - Forum Train Europe – uczestnictwo w projektach lub komitetach
  - Uczestnictwo PKP CARGO S.A. w pracach nad rozwojem AVV (Ogólnej Umowy o Użytkowaniu Wagonów Towarowych) od 2006 r.
  - Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK)
  - Stowarzyszenie Emitentów Giełdowych
  - Organizacja Współpracy Kolei (w zależności od rozwoju konfliktu zbrojnego w Ukrainie)
- Zaangażowanie w poprawę bezpieczeństwa na torach np. poprzez współpracę z międzynarodową grupą UIC Trespass and Suicide Prevention Network (TreSP-Network) lub wsparcie takich inicjatyw, jak kampania towarzysząca obchodom Międzynarodowego Dnia Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych

3

### Rozwój współpracy z innymi podmiotami w zakresie opracowania nowych technologii, w tym wykorzystania paliwa wodorowego do zasilania lokomotyw

- Podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w 2021 roku, pomiędzy Grupą Azoty, PKP CARGO S.A. i PESA, podpisano list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych, związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego.
- W 2022 roku PKP CARGO brało czynny udział w opracowaniu dokumentu będącego stanowiskiem CER „Hydrogen propulsion in the European railway sector”.
- Pierwsza polska lokomotywa wodorowa powstała na podstawie lokomotywy wykupionej od PKP CARGO.

#### Zadania spółki PKP CARGO S.A.

- Współpraca z Zarządcą Infrastruktury (PKP PLK S.A.) w celu poprawy efektywności i energetycznej przewozów kolejowych (ograniczenie liczby nieplanowanych zatrzymań, zwiększenie prędkości handlowej pociągów)
- Zaangażowanie w projekty badawczo-rozwojowe, zmierzające do opracowania optymalnych sposobów wykorzystania wodoru do napędów pojazdów szynowych oraz metod transportu wodoru i tankowania pojazdów kolejowych.

## > Cel nr 8.

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

Działania w Grupie PKP CARGO ukierunkowane są na budowanie szerokiego wachlarza usług logistycznych, który obejmuje usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz pozostałymi usługami wspomagającymi. Wiąże się z tym też powszechna cyfryzacja, dająca większe możliwości sprawnej i kompleksowej obsługi klienta.

### Podjęte działania

- W 2021 r. PKP CARGO S.A. podpisało umowę na wdrożenie SAP Transportation Management System, który pozwoli na zarządzanie transportem i obsługę wszystkich obszarów procesu przewozowego poprzez jedną platformę. **Zakończenie implementacji systemu przewidywane jest na 2026 rok.**
- W 2022 r. inwestowano również m.in. w rozwiązania z zakresu cyberbezpieczeństwa, jak zakup bramek VPN, oraz modernizowano już istniejące, jak Elektroniczny List Przewozowy. Spółki Grupy nie korzystają z jednego systemu w zakresie cyberbezpieczeństwa (m.in. PKP CARGO International oraz PKP CARGOSPED Terminal Braniewo stosują inne niż spółka dominująca).

### Zadania spółki PKP CARGO S.A.

- Współpraca z Zarządcą Infrastruktury (PKP PLK S.A.) w celu poprawy efektywności energetycznej przewozów kolejowych (ograniczenie liczby nieplanowanych zatrzymań, zwiększenie prędkości handlowej pociągów itp.)
- Zaangażowanie w projekty badawczo-rozwojowe, zmierzające do opracowania optymalnych sposobów wykorzystania wodoru do napędów pojazdów szynowych oraz metod transportu wodoru i tankowania pojazdów kolejowych.

### Kluczowe trendy w cyfryzacji kolei

internet rzeczy (Internet of Things – IoT)

analityka dużych zbiorów danych (Big Data Analytics – BDA)

automatyka oraz robotyzacja

chmura obliczeniowa (cloud computing)

26

Sytuacja wyjściowa:



**5,1 mln zł**

Wydatki poniesione przez PKP CARGO S.A. na teleinformatyzację (vs 12,8 mln zł w 2021 r.)



**o 13%**

zwiększa się potencjał przewozowy operatora poprzez stosowanie utrzymania zapobiegawczego\*



**420 km**

linii kolejowych objętych Europejskim Planem Wdrażania ERTMS, zgodnie z którym Polska powinna wdrożyć i oddać do eksploatacji system ETCS na ok. 2 750 km linii kolejowych w ramach sieci bazowej TEN-T\*\*



## > Cel nr 8.

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

### Utworzenie i bieżąca aktualizacja systemu do diagnostyki i wsparcia utrzymania taboru ze strony IT

Poszukiwanie rozwiązań integracji danych na poziomie Grupy. Dostosowanie mocy do tonażu przy wykorzystaniu narzędzi typu BIG DATA - Horsepower Tonnage Analyzer.

### Opomiarowanie lokomotyw pod kątem zużycia energii

Pozyskanie danych mogłoby być wstępem do zmiany podejścia do modelu zakupu energii w kierunku większego udziału OZE

### Optymalizacja – minimalizacja przewozu wagonów próżnych

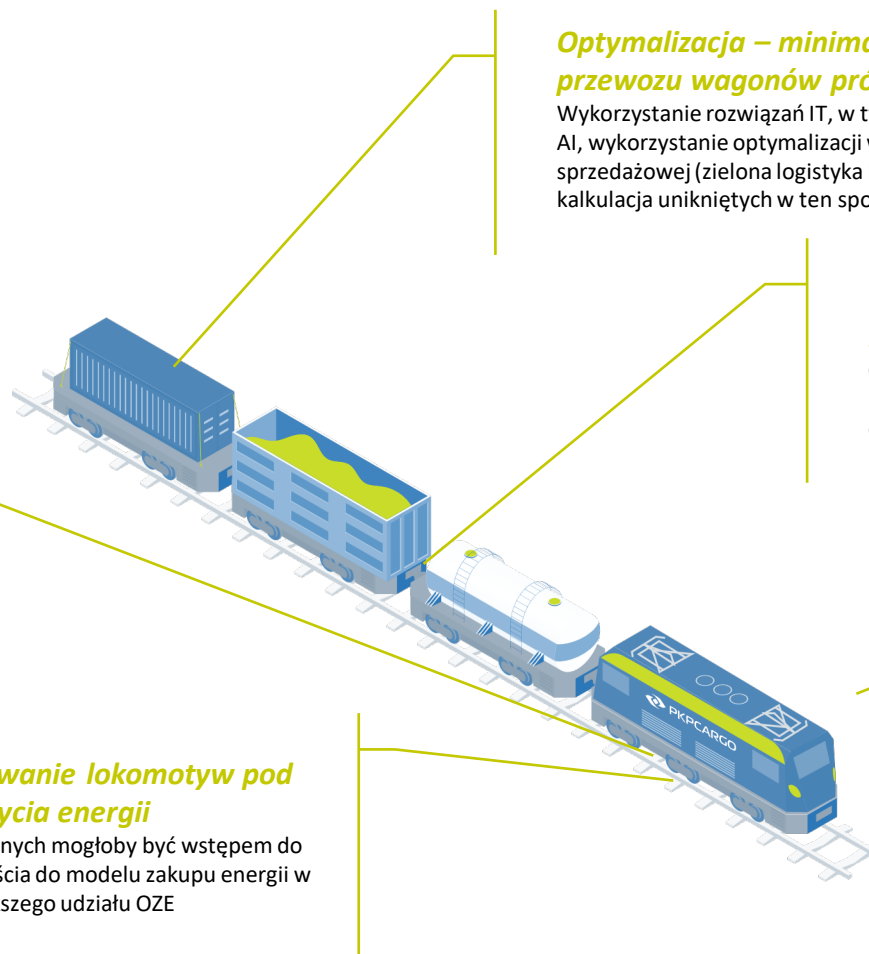
Wykorzystanie rozwiązań IT, w tym Big Data i AI, wykorzystanie optymalizacji w komunikacji sprzedażowej (zielona logistyka kolejowa, kalkulacja unikniętych w ten sposób emisji)

### Cyfrowe sprzęgi automatyczne DAC (Digital Automatic Coupling)

Grupa obserwuje plany wprowadzenia rozwiązania w Europie, prowadzi testy i analizy ekonomiczne

### Rozwój napędów wodorowych






Spółki PKP CARGO S.A. i PESA, podpisały list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych, związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego. W 2022 roku PKP CARGO brało czynny udział w opracowaniu dokumentu będącego stanowiskiem CER „Hydrogen propulsion in the European railway sector”. Spółka uważnie przygląda się rozwojowi technologii w kierunku jej komercjalizacji.



## WSKAŹNIKI SUKCESU:

- Stworzenie odpowiedzialności, procedur i procesów wewnętrznych niezbędnych do **wdrożenia zielonych innowacji**

# Realizacja Celów Zrównoważonego Rozwoju poprzez cele Strategii ESG

	Cel 1 ESG	Cel 2 ESG	Cel 3 ESG	Cel 4 ESG	Cel 5 ESG	Cel 6 ESG	Cel 7 ESG	Cel 8 ESG
 <p>12 ODPOWIEDZIALNA KONSUMPCJA I PRODUKCJA</p>	X	X		X	X	X		
 <p>7 CZYSTA I DOSTĘPNA ENERGIA</p>				X		X	X	X
 <p>3 DOBRE ZDROWIE I JAKOŚĆ ŻYCIA</p>	X	X	X					
 <p>8 WZROST GOSPODARCTWA I GODNA PRACA</p>	X		X					
 <p>9 INNOWACYJNOŚĆ, PRZEMYSŁ I INFRASTRUKTURA</p>	X					X		

# > Zadania na rzecz Celów Zrównoważonego Rozwoju



3.9 Do 2030 roku znacząco obniżyć liczbę zgonów i chorób powodowanych przez niebezpieczne substancje chemiczne oraz zanieczyszczenie i skażenie powietrza, wody i gleby



7.2 Do 2030 roku znacząco zwiększyć udział odnawialnych źródeł energii w globalnym miksie energetycznym

7.3 Do 2030 roku podwoić wskaźnik wzrostu globalnej efektywności zużycia energii

7.a Do 2030 roku zwiększyć międzynarodową współpracę ułatwiającą dostęp do badań nad czystą energią i technologii w obszarze energii odnawialnej, efektywności energetycznej oraz zaawansowanych i czystszych technologii paliw kopalnych, a także promować inwestowanie w infrastrukturę energetyczną i czyste technologie energetyczne



8.2 Osiągnąć wyższy poziom wydajności gospodarczej poprzez dywersyfikację, modernizację technologiczną i innowacje, a także poprzez skupienie się na sektorach o wysokiej wartości dodanej oraz o wysokim wskaźniku pracochłonności



9.1 Budować niezawodną, zrównoważoną, trwałą i stabilną infrastrukturę dobrej jakości, w tym infrastrukturę regionalną i transgraniczną, wspierającą rozwój gospodarczy i dobrobyt ludzi. Zapewnić wszystkim ludziom równy dostęp do infrastruktury po przystępnej cenie



12.2 Do 2030 roku zapewnić zrównoważone zarządzanie i efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych

12.4 Do 2020 roku zapewnić przyjazne środowisku zarządzanie chemikaliami i wszystkimi rodzajami odpadów podczas ich całego cyklu życia, w zgodzie z ustalonymi ramami międzynarodowymi oraz znacząco zmniejszyć poziom uwalniania tych substancji do powietrza, wody i gleby, tym samym minimalizując ich negatywny wpływ na zdrowie człowieka i środowisko

12.5 Do 2030 roku istotnie obniżyć poziom wytwarzania odpadów poprzez zapobieganie, redukcję, recykling i ponowne użycie

12.6 Zachęcać przedsiębiorstwa, w szczególności te duże i międzynarodowe, do wdrażania praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju i uwzględniania informacji na ten temat w swoich cyklicznych raportach

12.7 Promować praktyki w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych, zgodnie z polityką i priorytetami krajowymi

12.8 Do 2030 roku zapewnić dostęp do istotnych informacji i podnieść świadomość wszystkich ludzi na całym świecie w zakresie zrównoważonego rozwoju i stylu życia w zgodzie z naturą





## > Kontakt

**Agnieszka Bareja**

Dyrektor Biura  
Biuro Relacji Inwestorskich  
i Raportowania Niefinansowego

PKP CARGO S.A.

02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17

tel.: +48 22 391 46 21

e-mail: [agnieszka.bareja@pkpcargo.com](mailto:agnieszka.bareja@pkpcargo.com)

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