

RAPORT ROZNY 2018



Skonsolidowany raport roczny
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za 2018 rok

 **PKPCARGO**

Szanowni Państwo,

Poprzedni rok był bardzo dobrym okresem dla Grupy PKP CARGO, śmiem nawet twierdzić, że najlepszym w jej historii. Świadczą o tym zarówno wysokie wskaźniki przewozów, jak i znakomite wyniki finansowe. Przy czym te ostatnie pokazują, że rośnie efektywność naszej podstawowej działalności, gdyż tempo wzrostu przychodów było wyższe niż dynamika kosztów. Mogę więc powiedzieć, że z powodzeniem realizuję misję, jakiej się podjąłem obejmując stanowisko prezesa PKP CARGO S.A.: umacnianie pozycji rynkowej spółki i poprawa jej wyników finansowych.

Przełomowym dla nas wydarzeniem było przyjęcie strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023 z perspektywą do 2038 roku. Jest to fundamentalny dokument dla naszej organizacji, który wskazuje nam kierunki rozwoju. Nasze cele to umacnianie pozycji największego przewoźnika kolejowego w Polsce, będziemy także dążyć do zdobycia miana lidera rynku w obszarze Trójmorza oraz na europejskim odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku. Jestem przekonany, że mamy możliwości, aby te cele osiągnąć. Tym bardziej, iż planujemy akwizycje na rynkach zagranicznych, czego przykładem jest zakup przez AWT w grudniu ub.r. słoweńskiej spółki Primol-Rail. Ta transakcja otwiera przed nami perspektywy m.in. rozwijania przewozów z i do portu Koper, jednego z największych na Adriatyku.



Przyjęcie strategii ma dla nas ogromne znaczenie i z tego powodu, że zrywamy z myśleniem krótkookresowym nastawionym na rozwiązywanie doraźnych problemów. Patrzymy na rynek przewozów długofalowo, przygotowujemy się do zmian, jakie czekają transport szynowy za 5, 10 czy 20 lat. I te analizy podpowiadają nam, iż Grupa PKP CARGO musi przejść gruntowną zmianę, która polega na tym, że będziemy wykonywać nie tylko zadania przewoźnika kolejowego, ale staniemy się operatorem logistycznym. Tego oczekuje od nas rynek, gdyż klienci domagają się zapewnienia im kompleksowej obsługi, od drzwi do drzwi, i z tego powodu rośnie znaczenie przedsiębiorstw, które są w stanie sprostać tym wymaganiom.

Trendy rynkowe wskazują także na to, że w dalszym ciągu będzie rosło znaczenie przewozów intermodalnych. To prawda, że jeszcze długo większość ładunków przez nas wożonych będą stanowiły towary masowe, w tym węgiel kamienny, ale stopniowo będzie rósł w tym bilansie udział intermodalu. Dlatego inwestujemy poważne środki w tę gałąź transportu, w tamtym roku uzyskaliśmy też unijne dofinansowanie do zakupu pięciu lokomotyw wielosystemowych oraz prawie 1200 platform intermodalnych. Ten tabor wzmocni nasze zdolności przewozowe w kolejnych latach i tym samym będzie narzędziem do realizacji planów strategicznych PKP CARGO.

Z rozwojem wiąże się konieczność inwestowania w innowacje, które zapewnią nam podniesienie poziomu obsługi klientów oraz lepsze wykorzystanie naszych zasobów. To oznacza m.in. digitalizację, zastosowanie sztucznej inteligencji na niektórych etapach procesu realizacji naszych usług, jak również zakupy nowoczesnego taboru. PKP CARGO zaangażowało się w tamtym roku w dwa projekty, które są innowacyjne w skali Europy. Pierwszy to budowa lokomotywy o napędzie wodorowym, w którym

naszymi partnerami będą Jastrzębska Spółka Węglowa i H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych. Drugi to budowa lokomotywy autonomicznej we współpracy z Pesą i Instytutem Pojazdów Szynowych „Tabor”.

Naszych planów nie uda się zrealizować bez zaangażowania pracowników, dlatego istotne jest dążenie do stałej poprawy warunków pracy, a także stwarzanie załozów warunków do rozwoju zawodowego. To są także jedne z priorytetów, które zapisaliśmy w naszej strategii i które staramy się realizować. Możemy być też zadowoleni z poziomu dialogu społecznego w PKP CARGO, czego przykładem są pomyślnie zakończone ubiegłoroczne negocjacje ze związkami zawodowymi w sprawie podwyżek wynagrodzeń i wypłaty nagród za wyniki osiągnięte przez Grupę w 2018 roku. Dobra współpraca Zarządu z pracownikami jest jednym z warunków sukcesu PKP CARGO i jestem przekonany, że uda nam się dochować tych standardów także w przyszłości.

Przed nami 2019 rok, który będzie na pewno czasem kolejnych wyzwań. Będziemy się starali im sprostać, aby wyniki przewozowe i finansowe Grupy PKP CARGO były jeszcze lepsze niż w 2018 roku ku zadowoleniu rynku i naszych akcjonariuszy.

Czesław Warszewicz, Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.



Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania dla Walnego Zgromadzenia oraz Rady Nadzorczej PKP CARGO SA

Sprawozdanie z badania rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Opinia

Przeprowadziliśmy badanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy kapitałowej, w której podmiotem dominującym jest PKP CARGO SA ("Podmiot dominujący") („Grupa”), zawierające skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 roku, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej na 31 grudnia 2018 roku, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok zakończony w tym dniu oraz informację dodatkową zawierającą opis przyjętych zasad rachunkowości i inne informacje objaśniające („skonsolidowane sprawozdanie finansowe”).

Naszym zdaniem załączone skonsolidowane sprawozdanie finansowe:

- przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej Grupy na 31 grudnia 2018 roku oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy zakończony w tym dniu, zgodnie z mającymi zastosowanie Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonymi przez Unię Europejską oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości;
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Grupę przepisami prawa oraz statutem Jednostki dominującej.

Niniejsza opinia jest spójna ze sprawozdaniem dodatkowym dla Komitetu Audytu, które wydaliśmy z dniem niniejszego sprawozdania.

Podstawa opinii

Nasze badanie przeprowadziliśmy zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Badania w wersji przyjętej jako Krajowe Standardy Badania przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów („KSB”) oraz stosownie do ustawy z 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich i nadzorze publicznym („ustawa o biegłych rewidentach” - Dz.U. z 2017 roku, poz. 1089 z późn.zm.) oraz Rozporządzenia UE nr 537/2014 z 16 kwietnia 2014 roku w sprawie szczegółowych wymogów dotyczących ustawowych badań sprawozdań finansowych jednostek interesu publicznego („Rozporządzenie UE” - Dz.U. UE L158). Nasza odpowiedzialność zgodnie z tymi standardami została opisana dalej, w sekcji „Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego”.

Jesteśmy niezależni od spółek Grupy zgodnie z Kodeksem etyki zawodowych księgowych Międzynarodowej Federacji Księgowych („Kodeks IFAC”) przyjętym uchwałami Krajowej Rady Biegłych Rewidentów oraz z innymi wymogami etycznymi, które mają zastosowanie do badania sprawozdań finansowych w Polsce. Wypełniliśmy nasze inne obowiązki etyczne zgodnie z tymi wymogami i Kodeksem IFAC. W trakcie przeprowadzania badania kluczowy biegły rewident oraz firma audytorska pozostali niezależni od podmiotu dominującego zgodnie z wymogami niezależności określonymi w ustawie o biegłych rewidentach oraz w rozporządzeniu UE.

Uważamy, że dowody badania, które uzyskaliśmy są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii.

Kluczowe sprawy badania

Kluczowe sprawy badania są to sprawy, które według naszego zawodowego osądu były najbardziej znaczące podczas badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego za bieżący okres sprawozdawczy. Obejmują one najbardziej znaczące ocenione rodzaje ryzyka istotnego zniekształcenia, w tym ocenione rodzaje ryzyka istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem. Do spraw tych odnieśliśmy się w kontekście naszego badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego jako całości oraz przy formułowaniu naszej opinii oraz podsumowaliśmy naszą reakcję na te rodzaje ryzyka, a w przypadkach, w których uznaliśmy za stosowne przedstawiliśmy najważniejsze spostrzeżenia związane z tymi rodzajami ryzyka. Nie wyrażamy osobnej opinii na temat tych spraw.

1. Wycena taboru kolejowego

Kluczowa sprawa badania

W skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupa wykazuje tabor kolejowy w kwocie 3.997 mln zł, co stanowiło 58,7% aktywów na 31 grudnia 2018 roku. Zagadnienie zostało uznane za ryzyko istotnego zniekształcenia z uwagi na wysoki udział taboru kolejowego w aktywach oraz znaczny wpływ osądów kierownictwa na ujawnione w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym wartości aktywów. Przeprowadzony test na utratę wartości aktywów grupy AWT wykazał konieczność dokonania odpisu aktualizującego wartość taboru kolejowego w wysokości 51,2 mln zł. Natomiast test na utratę wartości aktywów podmiotu dominującego nie wykazał utraty wartości aktywów.

Ujawnienia w sprawozdaniu finansowym

Szczegóły stosowanej przez Grupę polityki rachunkowości w zakresie wyceny rzeczowych aktywów trwałych, w tym obejmującej stosowane zasady dokonywania odpisów aktualizujących z tytułu trwałej utraty wartości oraz odpisów amortyzacyjnych, zostały ujawnione w nocie objaśniającej 5.1 do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Procedury biegłego rewidenta w odpowiedzi na zidentyfikowane ryzyko

W związku ze zidentyfikowanym ryzykiem zastosowaliśmy, między innymi poniższe procedury badania:

- a) zweryfikowaliśmy, czy nastąpiły zmiany w sposobie podejścia Grupy do szacunków odpisów aktualizujących wartość rzeczowych aktywów trwałych, ustalania stawek amortyzacyjnych oraz kalkulacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w porównaniu z poprzednim rokiem; uzyskaliśmy stosowną dokumentację, która została poddana analizie,
- b) zweryfikowaliśmy sporządzone przez podmiot dominujący oraz grupę AWT testy na utratę wartości aktywów, oceniając poprawność i kompletność ujawnień w zakresie testów w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym oraz zasadność przyjętych założeń i ostatecznych konkluzji,
- c) sprawdziliśmy, czy zastosowane modele wyceny są zgodne z MSR 36 „Utrata wartości aktywów”,
- d) sprawdziliśmy realność prognoz poprzez porównanie zrealizowanych wartości z wcześniejszymi prognozami,
- e) oceniliśmy wpływ zdarzeń po dniu bilansowym na szacunki wykonane na dzień bilansowy.

2. Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Kluczowa sprawa badania

Grupa zaprezentowała w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym wg stanu na 31 grudnia 2018 roku rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych w wysokości 707 mln zł, co stanowi 10,3% kapitału własnego i zobowiązań razem. Rezerwy te uznano za kluczowy obszar audytu ze względu na ich istotny wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe.

Ujawnienia w sprawozdaniu finansowym

Grupa zawarła ujawnienia dotyczące rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych w nocie objaśniającej 5.7 do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Procedury biegłego rewidenta w odpowiedzi na zidentyfikowane ryzyko

W związku ze zidentyfikowanym ryzykiem zastosowaliśmy, między innymi poniższe procedury badania:

- a) analizę raportów z wyceny aktuarialnej rezerw na świadczenia pracownicze,
- b) ocenę kompetencji firm sporządzających raporty,
- c) analizę podstawowych założeń przyjętych do wyceny rezerw, w tym stopy dyskonta,
- d) analizę wpływu odchyień podstawowych założeń (stopa dyskontowa, wzrost płac, wzrost zatrudnienia) na wartość rezerw,
- e) ocenę poprawności i kompletności ujawnień w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

3. Zobowiązania warunkowe

Kluczowa sprawa badania

Grupa wykazuje w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym pozostałe zobowiązania warunkowe dotyczące postępowań sądowych związanych z roszczeniami przeciwko podmiotom Grupy. W ramach tych postępowań są dochodzone między innymi, przez dwóch kontrahentów, roszczenia wobec podmiotu dominującego o zapłatę odszkodowań w wysokości 101 mln zł, z tytułu czynów nieuczciwej konkurencji, których zdaniem jednego kontrahenta dopuścił się podmiot dominujący w latach 2010 - 2015 oraz zwrotu utraconych korzyści, a także utraty wiarygodności i dobrego imienia w związku z nieprzedłużeniem umowy poddzierżawy, zawartej pomiędzy podmiotem dominującym i drugim kontrahentem.

Powyższe zobowiązania warunkowe uznano za kluczowy obszar audytu ze względu na trudne do oceny przyszłe rozstrzygnięcia i ich istotny wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe.

Ujawnienia w sprawozdaniu finansowym

Grupa zawarła ujawnienia dotyczące zobowiązań warunkowych w nocie 7.4 do sprawozdania finansowego.

Procedury biegłego rewidenta w odpowiedzi na zidentyfikowane ryzyko

Nasze procedury badania obejmowały między innymi:

- a) zapoznanie się z aktualnym stanem spraw,
- b) uzyskanie stanowisk doradców prawnych grupy w zakresie oceny ryzyka zakończenia sporów z wynikiem niekorzystnym dla podmiotu dominującego,
- c) ocenę czy ujawnienia w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym są zgodne przepisami MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”.

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej podmiotu dominującego za skonsolidowane sprawozdanie finansowe

Zarząd podmiotu dominującego jest odpowiedzialny za sporządzenie skonsolidowanego sprawozdania finansowego, które przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej i wyniku finansowego Grupy zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonymi przez Unię Europejską, przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości oraz obowiązującymi Grupę przepisami prawa i statutem, a także za kontrolę wewnętrzną, którą Zarząd podmiotu dominującego uznaje za niezbędną aby umożliwić sporządzenie skonsolidowanego sprawozdania finansowego niezawierającego istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem.

Sporządzając skonsolidowane sprawozdanie finansowe Zarząd podmiotu dominującego jest odpowiedzialny za ocenę zdolności Grupy do kontynuowania działalności, ujawnienie, jeżeli ma to zastosowanie, spraw związanych z kontynuacją działalności oraz za przyjęcie zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości, z wyjątkiem sytuacji kiedy Zarząd albo zamierza dokonać likwidacji Grupy, albo zaniechać prowadzenia działalności albo nie ma żadnej realnej alternatywy dla likwidacji lub zaniechania działalności.

Zarząd oraz członkowie Rady Nadzorczej podmiotu dominującego są zobowiązani do zapewnienia, aby skonsolidowane sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w ustawie z 29 września 1994 roku o rachunkowości („ustawa o rachunkowości” - Dz.U. z 2019 roku, poz. 351). Członkowie Rady Nadzorczej podmiotu dominującego są odpowiedzialni za nadzorowanie procesu sprawozdawczości finansowej.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Naszymi celami są uzyskanie racjonalnej pewności, czy skonsolidowane sprawozdanie finansowe jako całość nie zawiera istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem oraz wydanie sprawozdania z badania zawierającego naszą opinię. Racjonalna pewność jest wysokim poziomem pewności ale nie gwarantuje, że badanie przeprowadzone zgodnie z KSB zawsze wykryje istniejące istotne zniekształcenie. Zniekształcenia mogą powstawać na skutek oszustwa lub błędu i są uważane za istotne, jeżeli można racjonalnie oczekiwać, że pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Koncepcja istotności stosowana jest przez biegłego rewidenta zarówno przy planowaniu i przeprowadzaniu badania jak i przy ocenie wpływu rozpoznanych podczas badania zniekształceń oraz nieskorygowanych zniekształceń, jeśli występują, na sprawozdanie finansowe, a także przy formułowaniu opinii biegłego rewidenta. W związku z powyższym wszystkie opinie i stwierdzenia zawarte w sprawozdaniu z badania są wyrażane z uwzględnieniem jakościowego i wartościowego poziomu istotności ustalonego zgodnie ze standardami badania i zawodowym osądem biegłego rewidenta.

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności Grupy ani efektywności lub skuteczności prowadzenia jej spraw przez Zarząd podmiotu dominującego obecnie lub w przyszłości.

Podczas badania zgodnego z KSB stosujemy zawodowy osąd i zachowujemy zawodowy sceptycyzm, a także:

- identyfikujemy i oceniamy ryzyka istotnego zniekształcenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego spowodowanego oszustwem lub błędem, projektujemy i przeprowadzamy procedury badania odpowiadające tym ryzykom i uzyskujemy dowody badania, które są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii. Ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia wynikającego z oszustwa jest większe niż tego wynikającego z błędu, ponieważ oszustwo może dotyczyć zmywy, fakszterstwa, celowych pominięć, wprowadzenia w błąd lub obejścia kontroli wewnętrznej;
- uzyskujemy zrozumienie kontroli wewnętrznej stosowanej dla badania w celu zaprojektowania procedur badania, które są odpowiednie w danych okolicznościach, ale nie w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności kontroli wewnętrznej Grupy;

- oceniamy odpowiedniość zastosowanych zasad (polityki) rachunkowości oraz zasadność szacunków księgowych oraz powiązanych ujawnień dokonanych przez Zarząd podmiotu dominującego;
- wyciągamy wniosek na temat odpowiedności zastosowania przez Zarząd podmiotu dominującego zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości oraz, na podstawie uzyskanych dowodów badania, czy istnieje istotna niepewność związana ze zdarzeniami lub warunkami, która może poddawać w znaczącą wątpliwość zdolność Grupy do kontynuacji działalności. Jeżeli dochodzimy do wniosku, że istnieje istotna niepewność, wymagane jest od nas zwrócenie uwagi w naszym sprawozdaniu biegłego rewidenta na powiązane ujawnienia w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym lub, jeżeli takie ujawnienia są nieadekwatne, modyfikujemy naszą opinię. Nasze wnioski są oparte na dowodach badania uzyskanych do dnia sporządzenia naszego sprawozdania biegłego rewidenta, jednakże przyszłe zdarzenia lub warunki mogą spowodować, że Grupa zaprzestanie kontynuacji działalności;
- oceniamy ogólną prezentację, strukturę i zawartość skonsolidowanego sprawozdania finansowego, w tym ujawnienia, oraz czy skonsolidowane sprawozdanie finansowe przedstawia będące ich podstawą transakcje i zdarzenia w sposób zapewniający rzetelną prezentację;
- uzyskujemy wystarczające odpowiednie dowody badania odnośnie do informacji finansowych jednostek lub działalności gospodarczych wewnątrz Grupy w celu wyrażenia opinii na temat skonsolidowanego sprawozdania finansowego. Jesteśmy odpowiedzialni za kierowanie, nadzór i przeprowadzenie badania Grupy i pozostajemy wyłącznie odpowiedzialni za naszą opinię z badania.

Przekazujemy Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej podmiotu dominującego informacje o, między innymi, planowanym zakresie i czasie przeprowadzenia badania oraz znaczących ustaleniach badania, w tym wszelkich znaczących słabościach kontroli wewnętrznej, które zidentyfikujemy podczas badania.

Składamy Komitetowi Audytu oświadczenie, że przestrzegaliśmy stosownych wymogów etycznych dotyczących niezależności oraz, że będziemy informować o wszystkich powiązaniach i innych sprawach, które mogłyby być racjonalnie uznane za stanowiące zagrożenie dla naszej niezależności, a tam gdzie ma to zastosowanie, informujemy o zastosowanych zabezpieczeniach.

Spośród spraw przekazywanych Komitetowi Audytu ustaliliśmy te sprawy, które były najbardziej znaczące podczas badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego za bieżący okres sprawozdawczy i dlatego uznaliśmy je za kluczowe sprawy badania. Opisujemy te sprawy w naszym sprawozdaniu biegłego rewidenta, chyba że przepisy prawa lub regulacje zabraniają publicznego ich ujawnienia lub gdy, w wyjątkowych okolicznościach, ustalimy, że kwestia nie powinna być przedstawiona w naszym sprawozdaniu, ponieważ można byłoby racjonalnie oczekiwać, że negatywne konsekwencje przeważąby korzyści takiej informacji dla interesu publicznego.

Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 roku („Sprawozdanie z działalności”) wraz z oświadczeniem o stosowaniu ładu korporacyjnego i sprawozdaniem na temat informacji niefinansowych, o którym mowa w art. 49b ust. 1 ustawy o rachunkowości, które są wyodrębnionymi częściami tego sprawozdania.

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej podmiotu dominującego

Zarząd podmiotu dominującego jest odpowiedzialny za sporządzenie Innych informacji zgodnie z przepisami prawa.

Zarząd oraz członkowie Rady Nadzorczej podmiotu dominującego są zobowiązani do zapewnienia, aby Sprawozdanie z działalności wraz z wyodrębnioną częścią spełniało wymagania przewidziane w ustawie o rachunkowości.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Nasza opinia z badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego nie obejmuje sprawozdania z działalności. W związku z badaniem skonsolidowanego sprawozdania finansowego naszym obowiązkiem jest zapoznanie się ze sprawozdaniem z działalności, i czyniąc to, rozpatrzenie, czy sprawozdanie z działalności nie jest istotnie niespójne ze skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym lub naszą wiedzą uzyskaną podczas badania, lub w inny sposób wydaje się istotnie zniekształcone. Jeśli na podstawie wykonanej pracy, stwierdzimy istotne zniekształcenia w sprawozdaniu z działalności, jesteśmy zobowiązani poinformować o tym w naszym sprawozdaniu z badania. Naszym obowiązkiem zgodnie z wymogami ustawy o biegłych rewidentach jest również wydanie opinii czy sprawozdanie z działalności zostało sporządzone zgodnie z przepisami oraz czy jest zgodne z informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Ponadto jesteśmy zobowiązani do wydania opinii, czy Grupa w oświadczeniu o stosowaniu ładu korporacyjnego zawarła wymagane informacje.

Sprawozdanie z działalności uzyskaliśmy przed datą niniejszego sprawozdania z badania, a Raport Roczny będzie dostępny po tej dacie. W przypadku, kiedy stwierdzimy istotne zniekształcenie w Raporcie Rocznym jesteśmy zobowiązani poinformować o tym Radę Nadzorczą podmiotu dominującego.

Opinia o Sprawozdaniu z działalności

Na podstawie wykonanej w trakcie badania pracy, naszym zdaniem, sprawozdanie z działalności:

- zostało sporządzone zgodnie z art. 49 ustawy o rachunkowości oraz paragrafu 71 rozporządzenia Ministra Finansów z 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim („Rozporządzenie o informacjach bieżących” - Dz.U. z 2018 roku, poz. 757),
- jest zgodne z informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

Ponadto, w świetle wiedzy o Grupie i jej otoczeniu uzyskanej podczas naszego badania oświadczamy, że nie stwierdziliśmy w sprawozdaniu z działalności istotnych zniekształceń.

Opinia o oświadczeniu o stosowaniu ładu korporacyjnego

Naszym zdaniem w oświadczeniu o stosowaniu ładu korporacyjnego Grupa zawarła wszystkie informacje określone w paragrafie 70 ust. 6 punkt 5 rozporządzenia o informacjach bieżących. Ponadto, naszym zdaniem, informacje wskazane w paragrafie 70 ust. 6 punkt 5 lit. c-f, h oraz lit. i tego rozporządzenia, zawarte w oświadczeniu o stosowaniu ładu korporacyjnego, są zgodne z mającymi zastosowanie przepisami oraz informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

Informacja na temat informacji niefinansowych

Zgodnie z wymogami ustawy o biegłych rewidentach potwierdzamy, że Grupa sporządziła oświadczenie na temat informacji niefinansowych, o którym mowa w art. 49b ust. 1 ustawy o rachunkowości jako wyodrębnioną część sprawozdania z działalności.

Nie wykonaliśmy żadnych prac atestacyjnych dotyczących oświadczenia na temat informacji niefinansowych i nie wyrażamy jakiegokolwiek zapewnienia na jego temat.

Sprawozdanie na temat innych wymogów prawa i regulacji

Oświadczenie na temat świadczonych usług niebędących badaniem sprawozdań finansowych

Zgodnie z naszą najlepszą wiedzą i przekonaniem oświadczamy, że usługi niebędące badaniem sprawozdań finansowych, które świadczyliśmy na rzecz podmiotów Grupy są zgodne z prawem i przepisami obowiązującymi w Polsce oraz że nie świadczyliśmy usług niebędących badaniem, które są zakazane na mocy art. 5 ust.1 rozporządzenia UE oraz art.136 ustawy o biegłych rewidentach.

Wybór firmy audytorskiej

Zostaliśmy wybrani do badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy uchwałą Rady Nadzorczej podmiotu dominującego z 30 czerwca 2016 roku. Skonsolidowane sprawozdania finansowe Grupy badamy nieprzerwanie począwszy od roku obrotowego zakończonego 31 grudnia 2016 roku, to jest przez 3 kolejne lata.

Kluczowym biegłym rewidentem odpowiedzialnym za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, jest Leszek Kramarczuk.

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie
wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3355

w imieniu której działa kluczowy biegły rewident

*Podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym*

Leszek Kramarczuk
Biegły Rewident
nr w rejestrze 1920

*Podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym*

dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr w rejestrze 90004

Warszawa, 20 marca 2019

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe **GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO** za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 r.

Według MSSF
W kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



Spis treści

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Korekty błędów poprzednich okresów	15
1.5 Przekształcenie danych porównawczych	15
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	17
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	17
2.2 Koszty operacyjne	20
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	21
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	22
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	22
3.1 Podatek dochodowy	22
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia, zarządzania płynnością i kapitałem własnym	26
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	26
4.2 Kapitał własny i polityka zarządzania kapitałem	28
4.3 Zarządzanie ryzykiem płynności	30
4.4 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	31
4.5 Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych	31
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	32
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	32
5.2 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	38
5.3 Zapasy	39
5.4 Należności handlowe	40
5.5 Pozostałe aktywa	42
5.6 Zobowiązania inwestycyjne	42
5.7 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	43
5.8 Pozostałe rezerwy	46
5.9 Pozostałe zobowiązania	48
6. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym	48
6.1 Instrumenty finansowe	50
6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym	55
7. Noty pozostałe	61
7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi	61
7.2 Umowy leasingu operacyjnego	63
7.3 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	64
7.4 Zobowiązania warunkowe	64
7.5 Zabezpieczenia spłaty zobowiązań	65
7.6 Zdarzenia po dniu bilansowym	65
7.7 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	65

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	2018	2017	
Przychody z tytułu umów z klientami	5 183,0	4 689,1	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(615,1)	(544,8)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(732,0)	(717,6)	
Usługi transportowe	(463,1)	(450,6)	
Pozostałe usługi	(529,6)	(450,6)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 651,4)	(1 510,3)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(298,9)	(297,3)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14,1	(17,6)	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	907,0	700,3	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(629,4)	(546,9)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	277,6	153,4	
Przychody i (koszty) finansowe	(42,0)	(37,7)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	3,7	0,8	<i>Nota 5.2</i>
Wynik ze sprzedaży udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności	4,5	-	
Zysk przed opodatkowaniem	243,8	116,5	
Podatek dochodowy	(59,9)	(34,8)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK NETTO	183,9	81,7	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	(23,4)	27,9	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	4,4	(5,3)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	16,5	(0,6)	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(2,5)	22,0	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(13,2)	(36,9)	<i>Nota 5.7</i>
Podatek dochodowy	2,5	7,0	
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(10,7)	(29,9)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(13,2)	(7,9)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	170,7	73,8	
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	183,9	81,7	
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	170,7	73,8	
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	4,11	1,82	

Dane za okres 12 miesięcy zakończony 31 grudnia 2017 roku zostały przekształcone, co opisano w [Notach 1.3, 1.4](#) oraz [1.5](#) niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W okresach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie występowały udziały niedające kontroli.

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/12/2018	31/12/2017	01/01/2017	
AKTYWA				
Tabor kolejowy	3 997,0	3 750,4	3 734,6	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	949,9	937,6	966,0	<i>Nota 5.1</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	47,3	53,6	58,2	<i>Nota 5.2</i>
Należności handlowe	0,7	1,8	2,2	
Pozostałe aktywa	56,7	70,4	91,7	<i>Nota 5.5</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,6	137,7	111,5	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	5 187,2	4 951,5	4 964,2	
Zapasy	161,7	148,5	121,2	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	684,6	687,0	613,8	<i>Nota 5.4</i>
Lokaty powyżej 3 miesięcy	201,1	253,8	-	
Pozostałe aktywa	124,4	88,1	57,0	<i>Nota 5.5</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	447,3	516,8	755,9	<i>Nota 4.4</i>
Aktywa obrotowe razem	1 619,1	1 694,2	1 547,9	
AKTYWA RAZEM	6 806,3	6 645,7	6 512,1	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	628,2	619,3	618,7	<i>Nota 4.2</i>
Pozostałe składniki kapitału własnego	(44,2)	(1,6)	5,7	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	75,8	59,9	60,5	
Zyski zatrzymane	584,4	400,3	319,2	
Kapitał własny razem	3 483,5	3 317,2	3 243,4	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 156,5	1 403,7	1 414,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	0,5	1,3	1,3	
Zobowiązania inwestycyjne	109,8	-	0,6	<i>Nota 5.6</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	591,5	575,7	542,1	<i>Nota 5.7</i>
Pozostałe rezerwy	20,5	22,5	26,4	<i>Nota 5.8</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	88,5	107,4	106,7	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	1,8	0,3	1,0	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	1 969,1	2 110,9	2 092,6	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	270,5	297,7	376,0	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	499,4	445,9	376,0	
Zobowiązania inwestycyjne	177,6	79,1	45,8	<i>Nota 5.6</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	115,5	108,5	103,5	<i>Nota 5.7</i>
Pozostałe rezerwy	56,9	59,7	25,0	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe zobowiązania	233,8	226,7	249,8	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 353,7	1 217,6	1 176,1	
Zobowiązania razem	3 322,8	3 328,5	3 268,7	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 806,3	6 645,7	6 512,1	

Dane na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 1 stycznia 2017 roku zostały przekształcone, co opisano w [Notach 1.3, 1.4](#) oraz [1.5](#) niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem	
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych			
1/01/2018 (zbadane)	2 239,3	619,3	-	(15,7)	20,5	59,9	411,4	3 334,7	
Korekty błędów poprzednich okresów	-	-	-	(6,4)	-	-	(11,1)	(17,5)	Nota 1.4
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 9	-	-	(12,9)	-	-	-	9,1	(3,8)	Nota 1.3
1/01/2018 (po przekształceniu)	2 239,3	619,3	(12,9)	(22,1)	20,5	59,9	409,4	3 313,4	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	-	183,9	183,9	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	-	(10,7)	(19,0)	16,5	-	(13,2)	
Całkowite dochody razem	-	-	-	(10,7)	(19,0)	16,5	183,9	170,7	
Pozostałe zmiany za rok obrotowy	-	8,9	-	-	-	(0,6)	(8,9)	(0,6)	
31/12/2018	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	584,4	3 483,5	
1/01/2017 (zbadane)	2 239,3	618,7	-	13,5	(2,1)	60,5	330,3	3 260,2	
Korekty błędów poprzednich okresów	-	-	-	(5,7)	-	-	(11,1)	(16,8)	Nota 1.4
1/01/2017 (po przekształceniu)	2 239,3	618,7	-	7,8	(2,1)	60,5	319,2	3 243,4	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	-	81,7	81,7	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	-	(29,9)	22,6	(0,6)	-	(7,9)	
Całkowite dochody razem	-	-	-	(29,9)	22,6	(0,6)	81,7	73,8	
Pozostałe zmiany za rok obrotowy	-	0,6	-	-	-	-	(0,6)	-	
31/12/2017	2 239,3	619,3	-	(22,1)	20,5	59,9	400,3	3 317,2	

Dane za okres 12 miesięcy zakończony 31 grudnia 2017 roku zostały przekształcone, co opisano w **Notach 1.3, 1.4** oraz **1.5** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	2018	2017	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk przed opodatkowaniem	243,8	116,5	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	629,4	546,9	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	18,3	24,8	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	4,3	3,1	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(75,8)	(55,3)	
Zmiany w kapitale obrotowym	78,4	1,6	<i>Nota 4.5</i>
Pozostałe korekty	(35,4)	(36,9)	<i>Nota 4.5</i>
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	863,0	600,7	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(719,7)	(511,1)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	25,1	9,1	
Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek wycenianych metodą praw własności	12,2	-	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	2,4	5,2	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	53,0	(253,0)	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	15,0	9,8	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(612,0)	(740,0)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(46,7)	(59,6)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	0,3	366,3	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(248,6)	(255,2)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(31,4)	(34,2)	<i>Nota 4.1</i>
Transakcje z udziałowcami niekontrolującymi	-	(114,7)	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	3,5	(2,0)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(322,9)	(99,4)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(71,9)	(238,7)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	516,8	755,9	<i>Nota 4.4</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	2,4	(0,4)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	447,3	516,8	<i>Nota 4.4</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>39,6</i>	<i>35,4</i>	<i>Nota 4.4</i>

Dane za okres 12 miesięcy zakończony 31 grudnia 2017 roku zostały przekształcone, co opisano w [Notach 1.3, 1.4](#) oraz [1.5](#) niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**1. Informacje ogólne****1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy****Informacje o Jednostce dominującej**

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repetitorium A Nr 1287/2001). Siedzibą Jednostki dominującej jest Warszawa, ul. Grójecka 17. Jednostka dominująca została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w Sądzie Rejonowym w Katowicach, Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000027702. Obecnie, z uwagi na późniejszą zmianę siedziby Jednostki dominującej, akta prowadzone są przez Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Jednostce dominującej nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-23-81-960.

Rokiem obrotowym Jednostki dominującej oraz spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 grudnia 2018 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2018 odpowiednio w Rozdziałach 9.11 oraz 9.4.

Informacje o Grupie Kapitałowej

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy usługi dodatkowe:



Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 26 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę	
			31/12/2018	31/12/2017
1	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Małaszewicze	100,0%	100,0%
2	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o.	Żurawica	100,0%	100,0%
3	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
4	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
5	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
6	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
7	CARGOTOR Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
8	Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	Braniewo	100,0%	100,0%
9	AWT CE s.r.o.	Praga	100,0%	100,0%
10	Advanced World Transport a.s.	Ostrawa	100,0%	100,0%
11	AWT ROSCO a.s.	Ostrawa	100,0%	100,0%
12	AWT Čechofracht a.s.	Praga	100,0%	100,0%
13	AWT Rekultivace a.s.	Hawierzów-Sucha Średnia	100,0%	100,0%
14	AWT Rail HU Zrt.	Budapeszt	100,0%	100,0%

W dniu 9 września 2018 roku czeski sąd rejestrowy zarejestrował przekształcenie holenderskiej spółki Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie w czeską spółkę AWT CE s.r.o. z siedzibą w Pradze. Powyższe oznacza, że spółka Advanced World Transport B.V. zakończyła swój byt prawny w Holandii, a spółką dominującą w Grupie AWT jest obecnie AWT CE s.r.o.

Szczegółowe informacje na temat pozostałych jednostek zależnych wchodzących w skład Grupy na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę	
			31/12/2018	31/12/2017
15	ONECARGO Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
16	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
17	Transgaz S.A.	Zalesie k. Małaszewicz	64,0%	64,0%
18	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Warszawa	100,0%	100,0%
19	PKP CARGO CONNECT GmbH	Hamburg	100,0%	100,0%
20	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Werchrata	100,0%	100,0%
21	AWT Rail SK a. s.	Bratysława	100,0%	100,0%
22	AWT DLT s.r.o.	Kladno	100,0%	100,0%
23	AWT Trading s.r.o.	Pietwałd	100,0%	100,0%
24	AWT Rekultivace PL Sp. z o.o.	Cieszyn	100,0%	100,0%
25	RND s.r.o.	Ołomuniec	51,0%	51,0%
26	PRIMOL-RAIL d.o.o.	Grčarevec	80,0%	-

W dniu 6 grudnia 2018 roku Advanced World Transport a.s. nabyła 80% udziałów w słoweńskiej spółce PRIMOL-RAIL d.o.o.

Jednostki zależne niekonsolidowane, udziały w podmiotach stowarzyszonych oraz udziały we wspólnym przedsięwzięciu wyceniane metoda praw własności zaprezentowano w [Nocie 5.2](#).

1.2 Podstawa sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską ("MSSF UE"), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757, "Rozporządzenie").

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2018 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe podlegało badaniu biegłego rewidenta. Dane porównawcze zaprezentowane w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów oraz retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15. Dodatkowo niektóre pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2018 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 9. Dane na dzień 31 grudnia 2017 roku zostały zaprezentowane w oparciu o MSR 39. Efekt przekształcenia w związku z korektą błędów poprzednich okresów, wdrożeniem MSSF 15 oraz MSFF 9 opisano w **Nocie 1.3, 1.4 i 1.5** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Zasady rachunkowości Grupy opisane w kolejnych notach stosowane były w sposób ciągły do wszystkich prezentowanych okresów za wyjątkiem zmian wynikających z wejścia w życie MSSF 9, co opisano w Nocie 1.3. Zasady rachunkowości, ważne szacunki oraz osądy dla istotnych pozycji skonsolidowanego sprawozdania finansowego zostały przedstawione w poszczególnych notach do niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Nota	Tytuł	Kwota ujęta w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym		Polityka Rachunkowości	Ważne szacunki i osądy
		2018	2017		
2.1	Przychody z tytułu umów z klientami	5 183,0	4 689,1	X	X
2.2	Koszty operacyjne	(4 919,5)	(4 518,1)		
2.3	Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14,1	(17,6)		
2.4	Przychody i (koszty) finansowe	(42,0)	(37,7)		
3.1	Podatek dochodowy	(59,9)	(34,8)	X	X
5.1	Tabor kolejowy	3 997,0	3 750,4	X	X
5.1	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	949,9	937,6	X	X
5.2	Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	47,3	53,6		
5.5	Pozostałe aktywa	181,1	158,5	X	
5.3	Zapasy	161,7	148,5	X	
5.4	Należności handlowe	685,3	688,8	X	X
4.4	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	447,3	516,8	X	
4.2	Kapitał własny	3 483,5	3 317,2	X	
4.1	Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 427,0	1 701,4	X	
5.6	Zobowiązania inwestycyjne	287,4	79,1	X	
5.7	Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	707,0	684,2	X	X
5.8	Pozostałe rezerwy	77,4	82,2	X	
5.9	Pozostałe zobowiązania	235,6	227,0	X	
7.4	Zobowiązania warunkowe	244,8	259,3	X	X

1.2 Podstawa sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

Zasady konsolidacji

W skład Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi jednostkowe sprawozdania finansowe Jednostki dominującej i jednostek przez nią kontrolowanych (jej spółki zależne) za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku. Sprawozdania finansowe jednostek zależnych, po uwzględnieniu korekt doprowadzających do zgodności z MSSF UE, sporządzane są za ten sam okres sprawozdawczy, co sprawozdanie Jednostki dominującej, w oparciu o jednolite zasady rachunkowości zastosowane dla transakcji i zdarzeń gospodarczych o podobnym charakterze.

Przychody i koszty jednostek zależnych nabytych lub sprzedanych w ciągu roku są uwzględnione w skonsolidowanym sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów od momentu rzeczywistej daty nabycia danej jednostki do dnia jej efektywnego zbycia. Wszystkie transakcje dokonane wewnątrz Grupy, wzajemne salda oraz przychody i koszty operacji dokonanych między jednostkami Grupy zostały w konsolidacji w pełni wyłączone.

Transakcje wyrażone w walutach obcych przelicza się na walutę funkcjonalną według kursu obowiązującego w dniu transakcji lub wyceny, kiedy pozycje podlegają przeszacowaniu. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Zyski i straty kursowe z tytułu rozliczenia tych transakcji oraz wyceny bilansowej aktywów i zobowiązań pieniężnych wyrażonych w walutach obcych ujmuje się w wyniku, o ile nie odracza się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

Dane finansowe jednostek zagranicznych dla celów konsolidacji przeliczane zostały na walutę polską w następujący sposób:

- pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych według średniego kursu wymiany w danym okresie sprawozdawczym, obliczonego jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie.

Różnice kursowe powstałe w wyniku powyższych przeliczeń ujmowane są w kapitale własnym, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku Grupa dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją zostały przyjęte następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/12/2018	31/12/2017	2018	2017
EUR	4,3000	4,1709	4,2669	4,2447
CZK	0,1673	0,1632	0,1663	0,1614
HUF	0,0134	0,0134	0,0133	0,0137
CHF	3,8166	3,5672	3,7081	3,8087

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 marca 2019 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

Standardy i interpretacje przyjęte przez RMSR oraz UE, które weszły w życie

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej następujące standardy mają istotny wpływ na niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe:

- **MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Kluczowe zmiany wprowadzone przez nowy standard dotyczą:
 - Zmiany zasad klasyfikacji i wyceny aktywów finansowych, które oparte są o model biznesowy, w którym są zarządzane, oraz charakterystykę przepływów pieniężnych. Dotychczas stosowane kategorie aktywów finansowych zostały zastąpione nowymi, tj. wycenianymi według:
 - amortyzowanego kosztu,
 - według wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody,
 - według wartości godziwej przez wynik finansowy.
 Zmieniony standard obowiązuje wycenę udziałów w spółkach nienotowanych w wartości godziwej i znacznie ogranicza dotychczasową możliwość wyceny według kosztu.
 - Wprowadzenia nowego modelu oceny utraty wartości aktywów finansowych, który zastępuje koncepcję strat poniesionych, koncepcją strat oczekiwanych.
 - Modelu rachunkowości zabezpieczeń.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)
Wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe:

Wejście w życie MSSF 9 miało wpływ na niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy w zakresie opisanym poniżej.

Zmiana zasad klasyfikacji i wyceny aktywów finansowych

Grupa skorzystała z przepisów przejściowych MSSF 9 umożliwiających brak przekształcenia danych porównawczych w zakresie zmian dotyczących klasyfikacji i wyceny utraty wartości aktywów finansowych, w związku z czym przekształciła dane na dzień pierwszego zastosowania MSSF 9, tj. 1 stycznia 2018 roku, co oznacza, że dane za rok 2017 i 2018 nie są ze sobą porównywalne, gdyż zostały przygotowane w oparciu o odmienne zasady rachunkowości. Zmiana zasad klasyfikacji spowodowała zmianę klasyfikacji aktywów finansowych w sprawozdaniu finansowym Grupy. Instrumenty klasyfikowane wcześniej do kategorii pożyczek i należności zgodnie ze stosowanym modelem biznesowym utrzymywane są w celu ściągnięcia umownych przepływów. Spełniły one pozostałe warunki klasyfikacji do aktywów wycenianych według zamortyzowanego kosztu, więc wejście w życie MSSF 9 nie spowodowało zmiany zasad ich wyceny. Udziały i akcje posiadane przez Grupę w spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach były wyceniane w cenie nabycia pomniejszonej o ewentualne odpisy z tytułu utraty wartości. Zgodnie z MSSF 9 inwestycje w instrumenty kapitałowe wyceniane są w wartości godziwej. Na podstawie przyjętych zmian w polityce rachunkowości efekt wyceny ujmowany jest w pozostałych całkowitych dochodach.

Poniżej przedstawiono zmiany w klasyfikacji i wycenie aktywów finansowych w związku z wejściem w życie MSSF 9:

MSR 39			MSSF 9			Wpływ zmiany
Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Metoda wyceny	31/12/2017	Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Metoda wyceny	1/01/2018	
Instrumenty finansowe zabezpieczające			Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody	12,1	Instrumenty pochodne	w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody	12,1	-
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży			Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Udziały w spółkach nienotowanych	według kosztu pomniejszonego o odpisy aktualizujące	7,3	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody	6,2	(1,1)
Pożyczki i należności			Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	według zamortyzowanego kosztu	688,8	Należności handlowe	według zamortyzowanego kosztu	685,5	(3,3)
Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	według zamortyzowanego kosztu	0,1	Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	według zamortyzowanego kosztu	0,1	-
Udzielone pożyczki	według zamortyzowanego kosztu	1,1	Udzielone pożyczki	według zamortyzowanego kosztu	1,1	-
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	według zamortyzowanego kosztu	253,8	Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	według zamortyzowanego kosztu	253,8	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	według zamortyzowanego kosztu	516,8	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	według zamortyzowanego kosztu	516,8	-

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Grupa w ramach udziałów w spółkach nienotowanych prezentowała głównie wartość udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 6 milionów złotych.

W wyniku pierwszego zastosowania MSSF 9 Grupa dokonała wyceny do wartości godziwej udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. Ustalona w wyniku wyceny wartość godziwa udziałów wyniosła 4,9 milionów złotych.

W sprawozdaniu z sytuacji finansowej skutki wyceny inwestycji w instrumenty kapitałowe prezentowane są jako pozostałe składniki kapitału własnego.

Na dzień pierwszego zastosowania MSSF 9 Grupa dokonała przekształcenia danych wynikających z Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego sporządzonego za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2017 roku w następujący sposób:

- skutki wyceny udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. do wartości godziwej na dzień 1 stycznia 2018 roku w kwocie 1,1 miliona złotych pomniejszyły pozostałe aktywa oraz pozostałe składniki kapitału własnego,
- ujęty w poprzednich okresach odpis aktualizujący wartość inwestycji w instrumenty kapitałowe w kwocie 11,8 milionów złotych powiększył zyski zatrzymane oraz pomniejszył pozostałe składniki kapitału własnego.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Model oceny utraty wartości aktywów finansowych

Wdrożony przez Grupę nowy model utraty wartości aktywów finansowych opiera się na analizie prawdopodobieństwa poniesionych strat kredytowych należności handlowych. Ustalona kwota dodatkowego odpisu aktualizującego wartość należności handlowych wynikająca z wdrożenia MSSF 9 wynosi 3,3 milionów złotych.

Wdrożenie MSSF 9 nie miało wpływu na utratę wartości instrumentów finansowych o charakterze dłużnym.

Zmiany wynikające z zastosowania MSSF 9 w zakresie modelu utraty wartości aktywów finansowych zostały ujęte na dzień 1 stycznia 2018 roku w następujący sposób:

- należności handlowe uległy zmniejszeniu o kwotę 3,3 milionów złotych,
- aktywa z tytułu podatku odroczonego uległy zwiększeniu o kwotę 0,6 miliona złotych,
- zyski zatrzymane uległy zmniejszeniu o kwotę 2,7 milionów złotych.

Ustalenie odpisów aktualizujących w odniesieniu do należności handlowych zgodnie z MSSF 9 zaprezentowano w **Nocie 5.4**.

Pozostałe aktywa finansowe o charakterze dłużnym charakteryzują się niskim ryzykiem kredytowym i kalkulacja utraty wartości wykazała nieistotną kwotę odpisu aktualizującego, dlatego nie został on rozpoznany przez Grupę.

Rachunkowość zabezpieczeń

Wprowadzone zmiany w zakresie rachunkowości zabezpieczeń w przypadku Grupy dotyczyły głównie kwestii dokumentacyjnych w związku z powyższym wejście w życie MSSF 9 w tym zakresie nie wpłynęło na sytuację finansową i majątkową Grupy.

Efekt wdrożenia MSSF 9 na dzień pierwszego zastosowania, tj. na dzień 1 stycznia 2018 roku, zaprezentowano w **Nocie 1.5**.

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Standard ten zastąpił MSR 18 "Przychody", MSR 11 "Umowy o usługę budowlaną" oraz związane z nimi interpretacje. Fundamentalną zasadą nowego standardu jest ujmowanie przychodów w sporządzanym sprawozdaniu w taki sposób, aby wskazać transfer towarów lub usług na rzecz klientów w takiej kwocie, która odzwierciedla wysokość wynagrodzenia (tj. płatność), które Grupa spodziewa się otrzymać w zamian za te towary lub usługi. Zgodnie z nowymi regulacjami przychód powstaje w momencie, gdy kontrola nad towarami lub usługami przechodzi w ręce klienta. Standard wprowadził 5-etapowe podejście rozpoznania przychodów:

- 1) Identyfikacja umów z klientami, przez których rozumie się strony, które zawarły umowę z jednostką w celu nabycia dóbr lub usług, będących efektem zwykłej działalności jednostki, w zamian za wynagrodzenie.
- 2) Identyfikacja umownych zobowiązań do wykonania świadczeń.
- 3) Określenie ceny transakcji. Ustalając cenę transakcyjną, oprócz wynagrodzenia podstawowego należy dodatkowo rozważyć inne składniki takie jak: wynagrodzenie zmienne, wynagrodzenie niepieniężne, które należy wycenić w wartości godziwej, czynniki związane z finansowaniem ceny (przez sprzedającego lub kupującego), np. dyskonto wynikające z odstępu czasowego między realizacją obowiązku świadczenia a płatnością za jego realizację lub kwoty płacone w związku z realizacją zobowiązań umowy.
- 4) Alokacja ceny transakcji do umownych zobowiązań do realizacji świadczeń. Najlepszą podstawą do ustalenia ceny indywidualnej jest cena, za jaką jednostka może oddzielnie sprzedać dane dobro lub usługę.
- 5) Ujęcie przychodów w chwili wypełnienia zobowiązań przez jednostkę. Obowiązek realizacji świadczeń uznaje się za spełniony w chwili przeniesienia na klienta kontroli nad dobrami lub usługami będącymi przedmiotem umowy.

Wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe:

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - z uwagi na fakt, iż Grupa generuje przede wszystkim przychody ze świadczenia usług transportu kolejowego wejście w życie MSSF 15 dotyczyło przede wszystkim umów przewozowych. W wyniku przeprowadzonych prac stwierdzono, iż w umowach handlowych występuje zmienny element wynagrodzenia wynikający z:

- możliwości nałożenia kar na klienta w związku z niewywiązaniem się przez niego z zapisów umownych dotyczących przewiezienia określonego wolumenu ładunku w okresie trwania umowy,
- możliwości nałożenia kary na Grupę przez klienta w przypadku nie przewiezienia zleconej masy.

Dotychczas kary te były prezentowane jako pozostałe przychody lub koszty operacyjne, w zależności od charakteru kary. Zgodnie z nowym standardem powyższe kary traktowane są jako element przychodów z umów z klientami. Na podstawie MSSF 15 załącznik C punkt 3a Zarząd Jednostki dominującej zdecydował, że standard zostanie wdrożony retrospektywnie zgodnie z wymogami MSR 8 "Zasady (polityki) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych oraz korygowanie błędów" z możliwością uwzględnienia wskazówek zawartych w punkcie C5. Zastosowanie tego podejścia nie skutkowało korektą kapitałów własnych Grupy na dzień pierwszego zastosowania MSSF 15. Zgodnie z wcześniej stosowanymi zasadami rachunkowości w okresie od 1 stycznia 2017 roku do 31 grudnia 2017 roku ujęto:

- w pozostałych przychodach operacyjnych noty obciążeniowe oraz rezerwy na kary nałożone na klienta w kwocie 2,1 milionów złotych,
- w pozostałych kosztach operacyjnych rezerwy na kary nałożone przez klienta w kwocie 5,6 milionów złotych.

W związku z opisanymi zmianami Grupa przekształciła dane porównawcze. W **Nocie 1.5** zaprezentowano przekształcenie danych porównawczych. Odpowiednio przekształcono również informacje prezentowane w dodatkowych notach objaśniających do niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

- **Objaśnienia do MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Zmiana dostarczyła dodatkowych wyjaśnień odnośnie pewnych wymagań oraz wprowadza dodatkowe zwolnienie dla jednostek wprowadzających MSSF 15 "Przychody z umów z klientami".

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodowały istotnych zmian w stosowanej przez Grupę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 2 „Płatności na bazie akcji”	1 stycznia 2018 roku
Zmiany do MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2018 roku
Poprawki do MSSF (cykl 2014-2016) – MSSF 1 i MSR 28	1 stycznia 2018 roku
Interpretacja KIMSF 22 – Transakcje w walutach obcych i płatności zaliczkowe	1 stycznia 2018 roku
Zmiany do MSR 40 Nieruchomości inwestycyjne	1 stycznia 2018 roku

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz zatwierdzone przez UE, które nie weszły w życie

W ocenie Zarządu Jednostki dominującej istotny wpływ na Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO będzie miał MSSF 16 "Leasing" - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później. Zgodnie z nowym standardem leasingobiorca ujmuje prawo do użytkowania składnika aktywów oraz zobowiązanie z tytułu leasingu. Prawo do użytkowania składnika aktywów jest traktowane podobnie jak inne aktywa niefinansowe i odpowiednio amortyzowane. Zobowiązania z tytułu leasingu wycenia się początkowo w wartości bieżącej opłat leasingowych płatnych w okresie leasingu, zdyskontowanej o stopę zawartą w leasingu, jeżeli jej ustalenie nie jest trudne. Jeżeli nie można łatwo określić tej stopy, leasingobiorca stosuje krańcową stopę procentową.

Wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe:

- **MSSF 16 "Leasing"** – Grupa przeprowadziła analizę wpływu MSSF 16 na stosowane zasady rachunkowości, która wykazała, iż koniecznym będzie ujęcie w sprawozdaniu finansowym Grupy znaczących aktywów i zobowiązań, wynikających z długoterminowych umów leasingu operacyjnego, najmu bądź dzierżawy oraz posiadanych praw z tytułu wieczystego użytkowania gruntów.

Najistotniejsze umowy dzierżawy dotyczą nieruchomości obejmujących punkty napraw taboru oraz punkty ładunkowe, uznane przez Grupę jako strategiczne w ramach prowadzonej działalności. Pozostałe umowy leasingu dotyczą głównie składników taboru kolejowego oraz pozostałych budynków i nieruchomości, które nie są uznawane przez Grupę za strategiczne. Dodatkowo jako umowy leasingu zgodnie z MSSF 16 zostaną zaprezentowane również umowy dotyczące prawa wieczystego użytkowania gruntów, w przypadku których Grupa ponosi opłaty w zamian za korzystanie.

Zarząd Jednostki dominującej zdecydował o wdrożeniu standardu retrospektywnie zgodnie z MSSF 16 załącznik C punkt 5b, prezentując na 1 stycznia 2019 roku łączny efekt zastosowania niniejszego standardu poprzez korektę bilansu otwarcia zysków zatrzymanych, bez przekształcenia danych porównawczych. Grupa nie zdecydowała się na wcześniejsze zastosowanie standardu. Stosując MSSF 16 po raz pierwszy Grupa zamierza zastosować następujące praktyczne rozwiązania dopuszczone przez standard, obejmujące:

- zastosowanie do wyceny pojedynczej stopy dyskonta dla portfela leasingów o w miarę podobnych cechach,
- korektę wartości prawa do użytkowania aktywów o kwotę rezerwy na umowy rodzące obciążenie ujętej zgodnie z MSR 37 bezpośrednio przed dniem pierwszego zastosowania MSSF16,
- wykorzystanie wiedzy i doświadczenia zdobytych po fakcie w określaniu okresu leasingu, jeżeli umowa zawiera opcje przedłużenia lub rozwiązania umowy,
- nie ujmowanie prawa do użytkowania aktywów i zobowiązań dla umów leasingu krótkoterminowego. Umowy, dla których pozostały okres leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku będzie krótszy niż 12 miesięcy,
- wyłączenie początkowych kosztów bezpośrednich z wyceny składników aktywów z tytułu prawa do użytkowania na dzień 1 stycznia 2019 roku.

Dodatkowe uproszczenia, które zostaną zastosowane przez Grupę w umowach, w których występuje ona jako leasingobiorca to:

- nie ujmowanie prawa do użytkowania aktywów i zobowiązań z tytułu leasingu dla umów dotyczących składników aktywów o niskiej jednostkowej wartości początkowej (sprzęt IT, meble, wyposażenie biurowe, itp.),
- nie wydzielenie komponentów leasingowych i nieleasingowych dla umów leasingu dotyczących wybranych klas bazowego składnika aktywów.

Grupa zamierza prezentować prawa do użytkowania aktywów w odrębnej linii sprawozdania z sytuacji finansowej. W pozycji tej prezentowane będą również składniki aktywów użytkowane na podstawie aktualnie obowiązujących umów leasingu finansowego zgodnie z MSR 17 oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów. Dodatkowo, Grupa rozpozna należności leasingowe wynikające z umów subleasingu praw do użytkowania aktywów, uznane za umowy leasingu finansowego.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)
Podsumowanie oczekiwanego wpływu

Efekt wdrożenia MSSF 16 na dzień 1 stycznia 2019 roku zaprezentowano poniżej:

	31/12/2018	Wpływ zmian	1/01/2019
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 997,0	(165,4)	3 831,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	949,9	(50,0)	899,9
Prawo do użytkowania aktywów	-	1 009,7	1 009,7
Należności leasingowe	-	7,4	7,4
Pozostałe aktywa	56,7	(9,4)	47,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,6	(0,2)	135,4
Aktywa trwałe razem	5 187,2	792,1	5 979,3
Należności leasingowe	-	0,4	0,4
Aktywa obrotowe razem	1 619,1	0,4	1 619,5
AKTYWA RAZEM	6 806,3	792,5	7 598,8
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Zyski zatrzymane	584,4	0,8	585,2
Kapitał własny razem	3 483,5	0,8	3 484,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 156,5	707,6	1 864,1
Pozostałe rezerwy	20,5	(1,3)	19,2
Zobowiązania długoterminowe razem	1 969,1	706,3	2 675,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	270,5	101,5	372,0
Zobowiązania handlowe	499,4	(13,7)	485,7
Pozostałe rezerwy	56,9	(2,4)	54,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 353,7	85,4	1 439,1
Zobowiązania razem	3 322,8	791,7	4 114,5
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 806,3	792,5	7 598,8

Zastosowanie MSSF 16 wpłynie również na strukturę sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów w roku 2019 i w kolejnych latach. W wyniku analizy Grupa szacuje, że w 2019 roku nastąpi wzrost wyniku na działalności operacyjnej w kwocie 17,0 milionów złotych, poziomu EBITDA w kwocie 118 milionów złotych oraz spadek wyniku przed opodatkowaniem w kwocie 12,0 milionów złotych. Niniejsza analiza została przygotowana w oparciu o umowy obowiązujące na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz opiera się na istotnych na ten dzień założeniach, w szczególności w zakresie:

- okresu obowiązywania tych umów, w tym umów zawartych na czas nieokreślony oraz wynikający z nich okres użytkowania praw do użytkowania;
- stopy dyskonta zastosowanej do wyceny zobowiązań z tytułu leasingu.

Okresy leasingu przyjęte do oszacowania wartości zobowiązań leasingowych, w podziale na poszczególne klasy bazowych składników aktywów przedstawiały się następująco:

Nieruchomości strategiczne	14 – 17 lat
Pozostałe nieruchomości	4 – 15 lat
Środki transportu	2 – 5 lat
Pozostałe	2 – 5 lat

Okres leasingu umów dotyczących prawa wieczystego użytkowania gruntów został określony jako okres pozostały do dnia, na który prawa te zostało nadane, chyba że występują okoliczności, które wskazywałyby na przyjęcie dłuższego lub krótszego okresu. Krańcowe stopy leasingobiorcy przyjęte do oszacowania wartości zobowiązań leasingowych wahały się w granicach od 1,16% do 4,29%. Różnicowanie stóp wynikało z uwzględnienia następujących czynników:

- waluta umowy
- okres umowy

Średnia ważona stopa leasingu przyjęta do wyceny zobowiązań wyniosła 3,83%.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Poniżej zaprezentowano wyjaśnienie głównych różnic pomiędzy kwotami przyszłych opłat, wykazanych w **Nocie 7.2** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania finansowego a wartością zobowiązań z tytułu leasingu, które zostaną dodatkowo ujęte w związku z zastosowaniem MSSF 16:

Kwota przyszłych minimalnych opłat leasingowych z tytułu nieodwoływalnego leasingu operacyjnego	190,7
Zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku w pozycji zobowiązań handlowych	10,4
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku	95,2
Korekty	866,6
Opcje przedłużenia i wypowiedzenia, z których Grupa skorzysta z wysokim prawdopodobieństwem	816,6
Zwolnienia z ujmowania dla leasingów krótkoterminowych oraz leasingów aktywów o niskiej wartości początkowej	(24,3)
Prawa wieczystego użytkowania gruntów	74,2
Pozostałe	0,1
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 31 grudnia 2018 roku, po korektach	1 162,9
Dyskonto	(258,6)
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku	904,3
w tym: efekt ujęcia MSSF 16	809,1

Główne różnice wynikają z faktu, że okres przyjętych projekcji płatności leasingowych zgodnie z MSR 17 odnosi się wyłącznie do nieodwoływalnego okresu leasingu, za który Grupa uważa okres wypowiedzenia umowy. Podczas gdy zgodnie z MSSF 16 okres leasingu, w którym ujmuje się zobowiązanie leasingowe, uwzględnia również ewentualne okresy wynikające z przedłużenia czy wcześniejszego wypowiedzenia umowy, jeżeli któryś z powyższych scenariuszy w ocenie Grupy jest wystarczająco pewny. W przypadku umów z opcją przedłużenia oraz umów zawartych na czas nieokreślony, dla których Grupa oszacowała okres leasingu, zobowiązanie leasingowe jest odpowiednio wyższe.

W celu wyznaczenia kwoty zobowiązań leasingowych, które zostaną wykazane zgodnie z MSSF 16, łączne kwoty przyszłych minimalnych opłat z tytułu zawartych umów leasingu operacyjnego według stanu na 31 grudnia 2018 roku zostały skorygowane do wartości bieżącej poprzez zastosowanie odpowiedniej stopy dyskonta.

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują istotnych zmian w stosowanej przez Grupę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” – Przedpłaty z ujemną kompensatą	1 stycznia 2019 roku
Interpretacja KIMSF 23 – Niepewność w zakresie ustalania podatku dochodowego	1 stycznia 2019 roku
Zmiany do MSR 28 „Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach”	1 stycznia 2019 roku
Zmiany do MSR 19 „Świadczenia pracownicze”	1 stycznia 2019 roku

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR, ale jeszcze niezatwierdzone przez UE, które nie weszły w życie

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Grupę:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Poprawki do MSSF (cykl 2015-2017) – MSSF 3, MSSF 11, MSR 12 i MSR 23	1 stycznia 2019 roku
Zmiany w zakresie referencji do Założeń Konceptyjnych MSSF	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych” – Definicja przedsięwzięcia	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSR 1 "Prezentacja sprawozdań finansowych" i MSR 8 "Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów"	1 stycznia 2020 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2021 roku

1.4 Korekty błędów poprzednich okresów

Wycena rezerw na świadczenia pracownicze wyliczana jest przez niezależną firmę aktuarialną metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych. Na dzień 31 grudnia 2018 roku Jednostka dominująca stwierdziła, iż w okresach poprzednich przy kalkulacji rezerw na nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalno-rentowe zostały przyjęte nieprawidłowe okresy stażów pracy u pracodawców kolejowych, będące podstawą wypłacania tych świadczeń. W związku z powyższym Jednostka dominująca dokonała ponownej wyceny rezerw na nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalno-rentowe z uwzględnieniem prawidłowych założeń dotyczących okresów wykonywania pracy, korygując odpowiednio wyniki lat ubiegłych.

Efekt przekształcenia sprawozdania z sytuacji finansowej i sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów został zaprezentowany w Nocie 1.5. Odpowiednio przekształcono również informacje prezentowane w dodatkowych notach objaśniających do niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

1.5 Przekształcenie danych porównawczych

Poniżej zaprezentowano wpływ korekty błędów poprzednich okresów oraz efekt wdrożenia MSSF 9 oraz MSSF 15 na sprawozdanie finansowe za poprzednie okresy.

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	2017 (zbadane)	Kary wynikające z umów sprzedażowych (MSSF 15)	Korekty błędów poprzednich okresów	2017 (przekształcone)
Przychody z tytułu umów z klientami	4 692,7	(3,6)	-	4 689,1
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 508,7)	-	(1,6)	(1 510,3)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(21,2)	3,6	-	(17,6)
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	701,9	-	(1,6)	700,3
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	155,0	-	(1,6)	153,4
Przychody i (koszty) finansowe	(39,3)	-	1,6	(37,7)
Zysk przed opodatkowaniem	116,5	-	-	116,5
ZYSK NETTO	81,7	-	-	81,7
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY				
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(36,1)	-	(0,8)	(36,9)
Podatek dochodowy	6,9	-	0,1	7,0
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(29,2)	-	(0,7)	(29,9)
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(7,2)	-	(0,7)	(7,9)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	74,5	-	(0,7)	73,8



1.5 Przekształcenie danych porównawczych (cd.)
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/12/2017 (zbadane)	Korekty błędów poprzednich okresów	31/12/2017 (przekształcone)	Efekt wdrożenia MSSF 9		1/01/2018
				Wycena inwestycji w instrumenty kapitałowe	Model utraty wartości aktywów finansowych	
AKTYWA						
Pozostałe aktywa	70,4	-	70,4	(1,1)	-	69,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	133,6	4,1	137,7	-	0,6	138,3
Aktywa trwałe razem	4 947,4	4,1	4 951,5	(1,1)	0,6	4 951,0
Należności handlowe	687,0	-	687,0	-	(3,3)	683,7
Aktywa obrotowe razem	1 694,2	-	1 694,2	-	(3,3)	1 690,9
AKTYWA RAZEM	6 641,6	4,1	6 645,7	(1,1)	(2,7)	6 641,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Pozostałe składniki kapitału własnego	4,8	(6,4)	(1,6)	(12,9)	-	(14,5)
Zyski zatrzymane	411,4	(11,1)	400,3	11,8	(2,7)	409,4
Kapitał własny razem	3 334,7	(17,5)	3 317,2	(1,1)	(2,7)	3 313,4
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	558,6	17,1	575,7	-	-	575,7
Zobowiązania długoterminowe razem	2 093,8	17,1	2 110,9	-	-	2 110,9
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	104,0	4,5	108,5	-	-	108,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 213,1	4,5	1 217,6	-	-	1 217,6
Zobowiązania razem	3 306,9	21,6	3 328,5	-	-	3 328,5
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 641,6	4,1	6 645,7	(1,1)	(2,7)	6 641,9

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	1/01/2017 (zbadane)	Korekty błędów poprzednich okresów	1/01/2017 (przekształcone)
AKTYWA			
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	107,6	3,9	111,5
Aktywa trwałe razem	4 960,3	3,9	4 964,2
AKTYWA RAZEM	6 508,2	3,9	6 512,1
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Pozostałe składniki kapitału własnego	11,4	(5,7)	5,7
Zyski zatrzymane	330,3	(11,1)	319,2
Kapitał własny razem	3 260,2	(16,8)	3 243,4
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	525,6	16,5	542,1
Zobowiązania długoterminowe razem	2 076,1	16,5	2 092,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	99,3	4,2	103,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 171,9	4,2	1 176,1
Zobowiązania razem	3 248,0	20,7	3 268,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 508,2	3,9	6 512,1

1.5 Przekształcenie danych porównawczych (cd.)

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLÝWÓW PIENIĘŻNYCH

	2017 (zbadane)	Korekty błędów poprzednich okresów	2017 (przekształcone)
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk przed opodatkowaniem	116,5	-	116,5
Korekty			
Zmiany w kapitale obrotowym	0,8	0,8	1,6
Pozostałe korekty	(36,1)	(0,8)	(36,9)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	600,7	-	600,7
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(238,7)	-	(238,7)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	755,9	-	755,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	(0,4)	-	(0,4)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	516,8	-	516,8

2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Stosowane zasady rachunkowości

Grupa ujmuje przychody z umów z klientami w taki sposób, aby odzwierciedlić przekazanie przyrzeczonych dóbr lub usług na rzecz klienta w kwocie odpowiadającej wynagrodzeniu, do którego - zgodnie z oczekiwaniem - Grupa będzie uprawniona w zamian za te dobra lub usługi. Przychody z tytułu umów z klientami wykazuje się w wartości godziwej otrzymanej lub należnej zapłaty po pomniejszeniu o podatek od towarów i usług, zwroty, rabaty i opusty.

Ujęcie przychodu następuje w momencie spełnienia (lub w trakcie spełniania) zobowiązania do wykonania świadczenia poprzez przekazanie przyrzczonego dobra lub usługi (tj. składnika aktywów) klientowi.

Przychody ze sprzedaży usług rozpoznawane są w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów w czasie, w związku z tym, że klient otrzymuje i jednocześnie czerpie korzyści ze świadczenia wykonanego przez Grupę w miarę, jak jest ono przez nią wykonywane. Grupa ocenia, że warunek ten jest spełniony, ponieważ praca dotychczas przez nią wykonana, nie musiałaby zostać w znacznym stopniu ponownie wykonana przez inną jednostkę, gdyby musiała spełnić pozostałe zobowiązanie do wykonania świadczenia wobec klienta.

Przychody ze sprzedaży materiałów, towarów i wyrobów gotowych rozpoznawane są w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów w momencie, gdy klient uzyskuje kontrolę nad tym składnikiem aktywów. Moment przeniesienia kontroli jest tożsamy z chwilą, w której zostały przekazane znaczące ryzyko i korzyści wynikające z ich własności. W przypadku umów komisji przychód nie jest rozpoznawany w momencie dostawy do pośrednika, a momencie jego przekazania do klienta końcowego.

Grupa nie stosuje terminów płatności, jak również płatności zaliczkowych przekraczających 12 miesięcy, tym samym umowy nie zawierają istotnego elementu finansowania.

Wynagrodzenie zmienne

W umowach handlowych występuje element zmienny wynagrodzenia wynikający z:

- możliwości nałożenia kar na klienta w związku z niewywiązaniem się przez niego z zapisów umownych dotyczących przewiezienia określonego wolumenu ładunku,
- możliwości nałożenia kar na Grupę przez klienta w przypadku nie przewiezienia zleconej masy towarowej.

Grupa oszacowuje wartość wynagrodzenia zmiennego wynikającego z kar na podstawie stopnia realizacji danej umowy w uzgodnionym okresie rozliczeniowym. Fakty i okoliczności determinujące prawdopodobieństwo wystąpienia poszczególnych scenariuszy rewidowane są co najmniej na koniec każdego okresu sprawozdawczego.

Składniki aktywów z tytułu umów

Grupa ujmuje w sprawozdaniu w sytuacji finansowej składnik aktywów z tytułu umowy będący prawem Grupy do wynagrodzenia w zamian za dobra lub usługi, które Grupa przekazała klientowi, jeżeli prawo to jest uzależnione od warunku innego niż upływ czasu. Aktywa z tytułu umów z klientami prezentowane są w ramach pozycji należności handlowych i obejmują głównie aktywa dotyczące jeszcze niezafakturowanych a zrealizowanych bądź będących w trakcie realizacji usług.

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)
Stosowane zasady rachunkowości
Zobowiązania z tytułu umów

Grupa ujmuje w sprawozdaniu z sytuacji finansowej zobowiązanie z tytułu umowy będące obowiązkiem Grupy do przekazania na rzecz klienta dóbr lub usług, w zamian za które Grupa otrzymała wynagrodzenie (lub kwota wynagrodzenia jest należna) od klienta. Grupa rozpoznaje zobowiązanie z tytułu umowy głównie w związku z otrzymanym z góry wynagrodzeniem za świadczenia niewykonane jeszcze przez Grupę.


ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Istotne szacunki w obrębie przychodów z tytułu umów z klientami dotyczą przychodów rozpoznanych a niezafakturowanych wynikających:

- ze stopnia zaawansowania usług transportowych, które wycenione są w oparciu o oszacowany poziom wolumenu masy, której transport na dzień bilansowy się nie zakończył oraz średniej ceny możliwej do uzyskania,
- z wolumenu masy towarowej, która już została dostarczona do miejsca docelowego, ale jeszcze nie została odebrana przez klienta. Wycena uwzględnia rzeczywisty wolumen masy oraz średnią cenę możliwą do uzyskania,
- z czynszów za wagony należące do Grupy, które są wykorzystywane przez zagraniczne kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe w trakcie realizacji usługi transportowej poza granicą kraju. Pozycja jest wyceniona w oparciu o ilość wagonów będących poza granicami kraju (dane pozyskane z systemów informatycznych) oraz ceny wynikające z porozumień i umów z zagranicznymi kolejowymi przedsiębiorstwami,
- z prac rekultywacyjno-budowlanych, które są w trakcie akceptacji przez klienta bądź zgodnie z umową nie został jeszcze osiągnięty etap prac, który pozwala na zafakturowanie. Grupa wycenia przychody w oparciu o zakres zrealizowanych prac na dzień bilansowy oraz stawek wynikających z umów / zleceń.

Wartość rozpoznanych szacunków przychodów na dzień bilansowy jest zaprezentowana w nocie dotyczącej zmiany aktywów z tytułu umów z klientami.

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

Grupa prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu – krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje oceny wyników działalności Grupy ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu zaprezentowanej poniżej struktury przychodów z tytułu umów z klientami, a więc poszczególne grupy usług nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

Dane za okres 12 miesięcy zakończony 31 grudnia 2017 roku w niniejszej nodce zostały przekształcone w związku z retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15, co opisano w **Nocie 1.3** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

2018	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	444,4	6,0	993,0	2 897,4	4 340,8
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	2,1	184,5	186,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	7,7	104,9	135,7	248,7
Przychody przeładunkowe	0,3	-	1,3	130,3	131,9
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	1,8	-	87,1	88,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	1,8	62,8	64,6
Przychody z tytułu najmu składników majątku i pozostałe przychody	1,8	8,7	6,1	104,9	121,5
Razem	446,9	24,2	1 109,2	3 602,7	5 183,0
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	1,8	83,1	84,9
Przez okres	446,9	24,2	1 107,4	3 519,6	5 098,1
Razem	446,9	24,2	1 109,2	3 602,7	5 183,0

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

2017	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	508,5	8,3	857,0	2 568,4	3 942,2
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	0,5	2,0	165,4	167,9
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	17,1	89,9	132,9	239,9
Przychody przeładunkowe	-	-	1,0	81,3	82,3
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,6	-	76,4	77,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	2,5	-	49,3	51,8
Przychody z tytułu najmu składników majątku i pozostałe przychody	2,2	9,8	15,1	100,9	128,0
Razem	510,7	38,8	965,0	3 174,6	4 689,1
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	2,5	-	73,7	76,2
Przez okres	510,7	36,3	965,0	3 100,9	4 612,9
Razem	510,7	38,8	965,0	3 174,6	4 689,1

Cena transakcyjna przypisana do pozostałych zobowiązań od wykonania świadczenia niespełnionych (lub częściowo niespełnionych)

Poniższa tabela przedstawia przychody dotyczące zobowiązań do wykonania świadczenia niespełnionych (lub częściowo niespełnionych) na koniec roku obrotowego, które Grupa oczekuje rozpoznać w przyszłości:

	31/12/2018			31/12/2017		
	Usługi bocznicowe	Usługi rekultywacyjne	Razem	Usługi bocznicowe	Usługi rekultywacyjne	Razem
Do 1 roku	48,6	41,6	90,2	34,0	3,0	37,0
Od 1 roku do 3 lat	54,8	15,9	70,7	30,4	1,6	32,0
Powyżej 3 lat	-	0,5	0,5	3,2	-	3,2
Razem	103,4	58,0	161,4	67,6	4,6	72,2

Zgodnie z MSSF 15.121 w przypadku pozostałych zawartych umów handlowych Grupa korzysta z praktycznego uproszczenia i nie ujawnia informacji na temat łącznej kwoty ceny transakcyjnej przypisanej do zobowiązania do wykonania świadczenia, które nie zostało spełnione na koniec okresu oraz nie przedstawia czasokresu, w którym jest spodziewane ujęcie przychodów wynikające ze spełnienia zobowiązania. Możliwość zastosowania powyższego uproszczenia wynika z faktu, iż istotna część umów jest zawarta na okres do 12 miesięcy bądź też Grupa ma prawo rozpoznać przychód w wysokości zafakturowanej.

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska. Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Grupy od klientów zewnętrznych w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	2018	2017
Polska	3 658,4	3 326,7
Czechy	626,4	589,2
Niemcy	293,9	242,3
Słowacja	159,1	115,5
Włochy	70,5	83,2
Francja	50,6	50,7
Pozostałe kraje	324,1	281,5
Razem	5 183,0	4 689,1

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiciu na lokalizację

	2018	2017
Polska	4 310,7	3 984,0
Czechy	727,7	804,8
Pozostałe kraje	4,9	12,6
Razem	5 043,3	4 801,4

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Informacje o wiodących klientach

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekraczają 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku udział w sprzedaży do jednej grupy kapitałowej przekraczał 10% i wynosił 10,9% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	2018	2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego	43,6	27,8
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	37,2	43,6
Reklasyfikacja do należności	(43,7)	(27,8)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	37,1	43,6

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	2018	2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego	5,2	10,2
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(5,2)	(10,2)
Ze zobowiązań z tytułu umów z klientami ujętego w trakcie okresu	-	(6,9)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	1,6	12,1
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	1,6	5,2

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	2018	2017
Zużycie paliwa trakcyjnego	(210,6)	(170,1)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(404,5)	(374,7)
Razem	(615,1)	(544,8)

Pozostałe usługi

	2018	2017
Usługi remontowe	(64,9)	(53,3)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(216,6)	(168,9)
Usługi telekomunikacyjne	(6,4)	(7,5)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(16,1)	(22,7)
Usługi informatyczne	(44,2)	(45,2)
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	(32,1)	(30,0)
Usługi przeładunkowe	(20,0)	(21,7)
Usługi rekultywacyjne	(75,0)	(51,2)
Pozostałe usługi	(54,3)	(50,1)
Razem	(529,6)	(450,6)

Koszty świadczeń pracowniczych

	2018	2017
Wynagrodzenia	(1 246,2)	(1 137,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(266,0)	(244,6)
Koszty odpisów na ZFŚS	(22,3)	(24,4)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(40,9)	(41,0)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(6,6)	(6,0)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(69,4)	(56,8)
Razem	(1 651,4)	(1 510,3)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Pozostałe koszty

	2018	2017
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(22,5)	(21,6)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(36,7)	(38,0)
Zużycie materiałów	(106,2)	(100,4)
Podatki i opłaty	(27,6)	(39,0)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(45,1)	(39,1)
Podróże służbowe	(33,5)	(32,1)
Pozostałe	(27,3)	(27,1)
Razem	(298,9)	(297,3)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	2018	2017
Amortyzacja taboru kolejowego	(461,7)	(479,5)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(80,3)	(77,2)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(16,8)	(17,5)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:		
Tabor kolejowy	(69,0)	27,5
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(1,6)	(0,2)
Razem	(629,4)	(546,9)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	2018	2017
Zyski ze zbycia		
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	5,8	6,9
Rozwiązane odpisy aktualizujące		
Należności handlowe	14,8	5,2
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	18,2	17,0
Rozwiązanie pozostałych rezerw	3,3	6,2
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	5,6	4,2
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	2,1	-
Inne	4,7	4,4
Pozostałe przychody operacyjne razem	54,5	43,9
Utworzone odpisy aktualizujące		
Należności handlowe	(11,8)	(11,4)
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	(8,4)	(12,5)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(4,5)	(3,6)
Utworzone pozostałe rezerwy	(8,2)	(20,5)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	(7,4)
Inne	(7,5)	(6,1)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(40,4)	(61,5)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14,1	(17,6)

Dane za rok zakończony 31 grudnia 2017 roku zostały przekształcone w związku z retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15, co opisano w [Nocie 1.3](#) oraz [1.5](#) niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	2018	2017
Przychody odsetkowe	10,6	10,0
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	0,3	0,3
Pozostałe		
Zyski ze sprzedaży udziałów i akcji	5,0	-
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	5,1
Inne	0,1	4,8
Przychody finansowe razem	16,0	20,2
Koszty odsetkowe	(33,3)	(36,3)
Pozostałe		
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(19,4)	(19,1)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(1,6)	-
Inne	(3,7)	(2,5)
Koszty finansowe razem	(58,0)	(57,9)
Przychody i (koszty) finansowe	(42,0)	(37,7)

Dane za okres 12 miesięcy zakończony 31 grudnia 2017 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów, co opisano w **Nocie 1.4** oraz **1.5** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Stosowane zasady rachunkowości

Podatek dochodowy za okres sprawozdawczy obejmuje podatek bieżący i odroczony. Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie wyniku podatkowego danego okresu sprawozdawczego. Wynik podatkowy różni się od księgowego wyniku brutto w związku z wyłączeniem przychodów przejściowo niepodlegających opodatkowaniu i kosztów przejściowo niestanowiących kosztów uzyskania przychodów oraz pozycji kosztów i przychodów, które nigdy nie będą podlegały opodatkowaniu. Obciążenia podatkowe są wyliczane w oparciu o stawki podatkowe obowiązujące w danym roku obrotowym.

Podatek odroczony ujmuje się od różnic przejściowych pomiędzy wartością podatkową aktywów i zobowiązań a ich wartością bilansową. Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego ujmuje się dla dodatnich różnic przejściowych. Składnik aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się w odniesieniu do ujemnych różnic przejściowych do wysokości, do której jest prawdopodobne, iż spółka osiągnie dochód do opodatkowania, który pozwoli na rozliczenie tych różnic przejściowych. Wartość składnika aktywów z tytułu podatku odroczonego podlega weryfikacji na każdy dzień bilansowy, pod kątem możliwości uzyskania przyszłych zysków podatkowych, które umożliwią jego realizację.

Aktywa i zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego podlegają kompensacie, jeżeli występuje możliwy do wyegzekwowania tytuł prawny do dokonania kompensaty aktywów z tytułu bieżącego podatku dochodowego ze zobowiązaniami z tytułu bieżącego podatku dochodowego oraz jeżeli aktywa i zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego dotyczą podatków dochodowych naliczonych przez te same władze podatkowe, gdy istnieje zamiar rozliczenia sald w kwotach netto.

Podatkowa Grupa Kapitałowa (PGK)

W dniu 29 września 2016 roku została podpisana umowa pomiędzy spółkami z Grupy PKP CARGO o utworzenie podatkowej grupy kapitałowej (zwanej dalej "PGK") na okres trzech lat podatkowych, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 roku. W skład PGK wchodzi:

- PKP CARGO S.A. – spółka reprezentująca PGK,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

PKP CARGO S.A. pełni w PGK rolę spółki dominującej oraz spółki reprezentującej w zakresie obowiązków wynikających z Ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz z przepisów Ordynacji podatkowej.

Ustawa o podatku dochodowym od osób prawnych traktuje podatkową grupę kapitałową jako odrębnego podatnika podatku dochodowego (CIT). Oznacza to, że spółki wchodzące w skład PGK tracą odrębną podmiotowość dla celów podatku CIT a podmiotowość tę zyskuje PGK jako całość. Przedmiotem opodatkowania w PGK będzie dochód ustalony od łącznego dochodu grupy, obliczonego jako nadwyżka sumy dochodów wszystkich spółek tworzących grupę nad sumą ich strat. Odrębność podmiotowa PGK istnieje wyłącznie na gruncie podatku dochodowego od osób prawnych. Nie należy jej utożsamiać z odrębną podmiotowością prawną. Nie przenosi się ona również na grunt innych podatków.

Spółki tworzące PGK muszą spełnić szereg wymogów, obejmujących między innymi: odpowiedni poziom kapitałów, udział spółki reprezentującej w kapitałach spółek tworzących PGK, brak zaległości podatkowych, osiągnięcie określonej rentowności oraz zawieranie transakcji z podmiotami spoza PGK wyłącznie na warunkach rynkowych. Naruszenie powyższych wymogów będzie oznaczać rozwiązanie podatkowej grupy kapitałowej i utratę przez nią statusu podatnika. Na dzień 31 grudnia 2018 roku PGK spełniła powyższe wymogi.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Grupa rozpoznaje składnik aktywów z tytułu podatku odroczonego bazując na założeniu, że w przyszłości zostanie osiągnięty dochód podatkowy pozwalający na jego wykorzystanie. Opracowane w Grupie wieloletnie prognozy finansowe wskazują, iż na dzień bilansowy nie występuje utrata wartości powyższych aktywów. Pogorszenie uzyskiwanych wyników podatkowych w przyszłości mogłoby spowodować, że założenie to stałoby się nieuzasadnione.

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	2018	2017
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(70,0)	(58,2)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(1,6)	(0,1)
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczone powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	11,7	23,5
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(59,9)	(34,8)

Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów. Często występujące różnice w opiniach, co do interpretacji prawnej przepisów podatkowych zarówno wewnątrz organów państwowych, jak i pomiędzy organami państwowymi i przedsiębiorstwami, powodują powstanie obszarów niepewności i konfliktów. Zjawiska te powodują, że ryzyko podatkowe w Polsce jest znacząco wyższe niż istniejące zwykle w krajach o bardziej rozwiniętym systemie podatkowym. Rozliczenia podatkowe mogą być przedmiotem kontroli przez okres pięciu lat, począwszy od końca roku, w którym nastąpiła zapłata podatku. W wyniku przeprowadzanych kontroli dotychczasowe rozliczenia podatkowe Grupy mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Podatek odroczone ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	2018	2017
Podatek odroczone od wyceny instrumentów zabezpieczających	4,4	(5,3)
Podatek odroczone od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	2,5	7,0
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(2,4)	0,3
Podatek odroczone ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	4,5	2,0

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Uzgodnienie efektywnej stawki podatkowej

	2018	2017
Zysk przed opodatkowaniem	243,8	116,5
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	(46,3)	(22,1)
Efekt podatkowy przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych, w tym:		
Rozwiązanie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	0,4	0,4
Wycena MPW	0,7	0,2
Wycena zobowiązania z tytułu opcji put na udziały niedające kontroli	-	0,9
Odzyskany podatek VAT	1,7	0,8
Inne	0,6	0,5
Efekt podatkowy kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów według przepisów podatkowych, w tym:		
PFRON	(4,8)	(4,4)
Utworzenie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	(0,2)	(1,4)
Trwałe różnice w kosztach związanych z rzeczowymi aktywami trwałymi	(5,4)	(3,3)
Koszty reprezentacji	(0,9)	(0,8)
Kary i odszkodowania	(1,2)	(1,0)
Podatek VAT i inne zobowiązania publicznoprawne	(1,1)	(1,8)
Koszty informatyczne ponad limit	(2,3)	-
Pozostałe	(3,3)	(1,3)
Efekt strat podatkowych wykorzystanych w okresie, od których podatek odroczony nie był rozpoznany	3,6	-
Efekt zawiązania / (rozwiązania) odpisu na aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych	(0,9)	(1,1)
Efekt zastosowania różnych stawek podatkowych	(0,1)	(0,3)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,4)	(0,1)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(59,9)	(34,8)
Efektywna stawka podatkowa	24,6%	29,9%

Obowiązująca w Polsce stawka podatku dochodowego od osób prawnych w latach 2017 - 2018 wynosiła 19%. W przypadku spółek z Grupy AWT stawki podatkowe wynosiły: 19% w Czechach, 10% na Węgrzech.

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego podlegają kompensacie na poziomie sprawozdań finansowych każdej z poszczególnych spółek Grupy i w związku z tym w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	31/12/2018	31/12/2017
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	135,6	137,7
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(88,5)	(107,4)
Razem	47,1	30,3

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

2018	31/12/2017 (zbadane)	Korekta błędu poprzednich okresów oraz efekt wdrożenia MSSF 9	1/01/2018 (przekształcone)	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego	31/12/2018
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:							
Niefinansowe aktywa trwałe	(144,1)	-	(144,1)	13,4	-	(2,7)	(133,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	9,5	-	9,5	1,2	-	0,1	10,8
Zapasy	(1,9)	-	(1,9)	(2,2)	-	-	(4,1)
Należności handlowe	4,1	0,6	4,7	(1,1)	-	-	3,6
Rezerwy na świadczenia pracownicze	125,7	4,1	129,8	1,6	2,5	0,1	134,0
Pozostałe	(4,3)	-	(4,3)	0,2	4,4	-	0,3
Niewykorzystane straty podatkowe	37,2	-	37,2	(1,4)	-	0,1	35,9
Razem	26,2	4,7	30,9	11,7	6,9	(2,4)	47,1

Na dzień 31 grudnia 2018 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowały stratę Jednostki dominującej w kwocie 139,7 milionów złotych oraz spółek zależnych w kwocie 48,4 milionów złotych. Strata podatkowa w kwocie 167,1 milionów złotych będzie możliwa do odliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych po zakończeniu funkcjonowania PGK. Pozostałe straty podatkowe są możliwe do rozliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych od daty powstania. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej na dzień 31 grudnia 2018 roku ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jest niskie.

2017	1/01/2017 (zbadane)	Korekta błędu poprzednich okresów	1/01/2017 (przekształcone)	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego	31/12/2017
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:							
Niefinansowe aktywa trwałe	(183,0)	-	(183,0)	38,6	-	0,3	(144,1)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	17,4	-	17,4	(7,9)	-	-	9,5
Zapasy	0,9	-	0,9	(2,8)	-	-	(1,9)
Należności handlowe	3,8	-	3,8	0,3	-	-	4,1
Rezerwy na świadczenia pracownicze	118,5	3,9	122,4	0,4	7,0	-	129,8
Pozostałe	2,5	-	2,5	(1,5)	(5,3)	-	(4,3)
Niewykorzystane straty podatkowe	40,8	-	40,8	(3,6)	-	-	37,2
Razem	0,9	3,9	4,8	23,5	1,7	0,3	30,3

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku wynika ze strat podatkowych od następujących spółek:

	31/12/2018	31/12/2017
AWT CE s.r.o.	20,2	59,1
AWT a.s.	-	27,4
AWT Rail HU Zrt.	22,1	17,9
AWT Cechofracht a.s.	9,2	-
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	1,6	1,6
Razem	60,6	113,5

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku, w związku z rejestracją zmiany siedziby spółki AWT CE s.r.o., została utracona możliwość rozliczenia strat podatkowych w wysokości 43,2 milionów złotych.

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2018 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego:

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	5,5	7,9	15,1	13,1	9,1	9,9	60,6

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2017 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego:

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	2,2	20,9	19,9	36,7	12,5	21,3	113,5

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia, zarządzania płynnością i kapitałem własnym

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Stosowane zasady rachunkowości

Kredyty bankowe i pożyczki ujmuje się początkowo w wartości godziwej, pomniejszonej o poniesione koszty transakcyjne. Po początkowym ujęciu kredyty i pożyczki są wykazywane według zamortyzowanego kosztu, przy zastosowaniu metody efektywnej stopy procentowej.

Grupa klasyfikuje umowy leasingowe jako leasing finansowy, gdy w ramach zawartej umowy zasadniczo całe potencjalne korzyści oraz ryzyko wynikające z posiadania przedmiotu leasingu przenoszone jest na leasingobiorcę. Wszelkie pozostałe rodzaje leasingu traktowane są jako leasing operacyjny.

Płatności leasingowe dzielone są na część odsetkową i zmniejszenie zobowiązania z tytułu leasingu, tak by uzyskać stałą okresową stopę procentową dla pozostałego salda zobowiązania w każdym okresie. Koszty finansowe odnosi się bezpośrednio do rachunku zysków i strat, chyba że można je bezpośrednio przyporządkować do odpowiednich aktywów - wówczas są one kapitalizowane.

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu finansowego. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Umowy były zawierane na okres powyżej 5 lat. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN, EUR oraz CZK. Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa w ramach obowiązujących umów leasingu finansowego użytkowała głównie składniki taboru kolejowego, samochody oraz sprzęt informatyczny. Aktualnie obowiązujące umowy zawierane były na okres od 3 do 10 lat w walutach PLN, EUR oraz CZK. Ustanowione na aktywach zabezpieczenia spłaty zobowiązań zostały opisane w [Nocie 7.5](#).

Pozycje w walutach

31/12/2018	W walucie funkcjonalnej	W walucie obcej		Razem
	PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	774,8	506,9	50,1	1 331,8
Leasing finansowy	54,5	35,8	4,9	95,2
Razem	829,3	542,7	55,0	1 427,0
Zobowiązania zmiennoprocentowe	828,5	472,8	50,1	1 351,4
Zobowiązania stałoprocentowe	0,8	69,9	4,9	75,6
Razem	829,3	542,7	55,0	1 427,0

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

31/12/2017	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	967,3	546,3	48,7	1 562,3
Leasing finansowy	64,1	67,3	7,7	139,1
Razem	1 031,4	613,6	56,4	1 701,4
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 030,5	523,4	48,7	1 602,6
Zobowiązania stałoprocentowe	0,9	90,2	7,7	98,8
Razem	1 031,4	613,6	56,4	1 701,4

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

2018	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Razem
1/01/2018	1 562,3	139,1	1 701,4
Zaciągnięcie zadłużenia	0,3	0,8	1,1
Koszty transakcyjne	1,6	-	1,6
Naliczenie odsetek	25,6	5,8	31,4
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(248,6)	(46,7)	(295,3)
Zapłacone odsetki	(25,6)	(5,8)	(31,4)
Koszty transakcyjne	(1,6)	-	(1,6)
Wycena walutowa	15,4	1,0	16,4
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	2,4	1,0	3,4
31/12/2018	1 331,8	95,2	1 427,0
Długoterminowe	1 083,2	73,3	1 156,5
Krótkoterminowe	248,6	21,9	270,5
Razem	1 331,8	95,2	1 427,0

2017	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Pozostałe	Razem
1/01/2017	1 471,4	200,4	118,7	1 790,5
Zaciągnięcie zadłużenia	366,3	3,9	-	370,2
Koszty transakcyjne	1,7	-	-	1,7
Naliczenie odsetek	28,1	6,1	-	34,2
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(255,2)	(59,6)	-	(314,8)
Zapłacone odsetki	(28,1)	(6,1)	-	(34,2)
Koszty transakcyjne	(1,7)	-	-	(1,7)
Zyski / (straty) z tytułu przeszacowania zobowiązania z tytułu opcji put na udziały niedające kontroli	-	-	(4,7)	(4,7)
Rozliczenie opcji put na udziały niedające kontroli	-	-	(114,0)	(114,0)
Wycena walutowa	(19,5)	(5,7)	-	(25,2)
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	(0,7)	0,1	-	(0,6)
31/12/2017	1 562,3	139,1	-	1 701,4
Długoterminowe	1 312,6	91,1	-	1 403,7
Krótkoterminowe	249,7	48,0	-	297,7
Razem	1 562,3	139,1	-	1 701,4

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Dług netto

	31/12/2018	31/12/2017
Kredyty bankowe i pożyczki	1 331,8	1 562,3
Leasing finansowy	95,2	139,1
Razem dług	1 427,0	1 701,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(447,3)	(516,8)
Lokaty powyżej 3 miesięcy	(201,1)	(253,8)
Razem dług netto	778,6	930,8
EBITDA	907,0	700,3
Dług netto/EBITDA	0,9	1,3

Poprzez dług netto Grupa rozumie sumę posiadanych kredytów bankowych, pożyczek oraz zobowiązań z tytułu leasingu finansowego, pomniejszoną o środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz lokaty powyżej 3 miesięcy.

Wskaźnik EBITDA jest zdefiniowany w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów jako zysk na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości. Z punktu widzenia Zarządu Jednostki dominującej wskaźnik EBITDA jest jednym z podstawowych mierników wyników.

Dług netto/EBITDA jest jednym z głównych wskaźników, który Zarząd Jednostki dominującej analizuje z punktu widzenia oceny płynności finansowej i zdolności kredytowej.

Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/12/2018	31/12/2017
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	70,7	68,5
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/05/2018	PLN	-	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO Bank Polski S.A.	15/07/2019	PLN	0,7	1,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2019	PLN	100,0	-
Razem				171,4	169,5

W dniu 24 maja 2018 roku Jednostka dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę kredytu w rachunku bieżącym do kwoty 100 milionów złotych. Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy do dnia 24 maja 2019 roku z możliwością wydłużenia okresu dostępności o kolejne 12 miesięcy, tj. do dnia 24 maja 2020 roku.

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

4.2 Kapitał własny i polityka zarządzania kapitałem

Stosowane zasady rachunkowości

Kapitał zakładowy w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym wykazuje się w wysokości określonej w Statucie Jednostki dominującej niezależnie od wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym (przewaga treści merytorycznej nad formą prawną).

Kapitał zakładowy

	31/12/2018	31/12/2017
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

4.2 Kapitał własny i polityka zarządzania kapitałem (cd.)

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej jak i określenia liczby Członków Rady Nadzorczej. Dodatkowo w przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Jednostki dominującej. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Jednostki dominującej.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Kapitał zapasowy

	31/12/2018	31/12/2017
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	201,3	201,3
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	56,2	48,7
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	230,7	229,3
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	140,0	140,0
Razem	628,2	619,3

Zgodnie z wymogami Kodeksu Spółek Handlowych, podmioty mające status spółek akcyjnych są zobowiązane utworzyć kapitał zapasowy na pokrycie straty. Do tej kategorii kapitału przelewa się co najmniej 8% zysku za dany rok obrotowy wykazanego w jednostkowym sprawozdaniu spółki, dopóki kapitał ten nie osiągnie co najmniej jednej trzeciej kapitału podstawowego jednostki. O użyciu kapitału zapasowego rozstrzyga Walne Zgromadzenie, jednakże części kapitału zapasowego w wysokości jednej trzeciej kapitału zakładowego można użyć jedynie na pokrycie straty wykazanej w jednostkowym sprawozdaniu finansowym i nie podlega ona podziałowi na inne cele. Kwota przeznaczona do podziału między wspólników może być powiększona o niepodzielone zyski z lat ubiegłych oraz o kwoty przeniesione z utworzonego z zysków kapitału zapasowego.

Agio stanowi nadwyżkę wartości emisji ponad wartość nominalną akcji emitowanych przez Jednostkę dominującą przeniesioną na kapitał zapasowy bez możliwości wypłaty dywidendy.

Kapitał utworzony z umorzenia akcji powstał w wyniku obniżenia kapitału zakładowego Jednostki dominującej w roku 2013 z przeznaczeniem na pokrycie strat.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikają z uchwały z dnia 13 czerwca 2018 roku Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2017 w kwocie 7,5 milionów złotych, uchwały z dnia 29 czerwca 2018 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2017 w kwocie 0,8 miliona złotych oraz uchwały z dnia 29 maja 2018 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2017 w kwocie 0,6 miliona złotych.

Zyski zatrzymane

Zyski zatrzymane Grupy obejmują:

- a) wynik finansowy roku bieżącego,
- b) niepodzielone zyski oraz niepokryte straty z lat ubiegłych,
- c) różnice z przejścia na MSSF UE.

W dniu 13 czerwca 2018 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku netto osiągniętego w 2017 roku w kwocie 94,0 milionów złotych w następujący sposób:

- a) kwotę 7,5 milionów złotych przeznaczono na zwiększenie kapitału zapasowego,
- b) kwotę 86,5 milionów złotych przeznaczono na pokrycie strat z lat ubiegłych.

Na dzień 1 stycznia 2018 roku pozycja zyski zatrzymane została przekształcona w związku z wdrożeniem MSSF 9 oraz korektą błędów poprzednich okresów, co opisano w **Notach 1.3, 1.4** oraz **1.5** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Na moment zatwierdzenia niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Zarząd Jednostki dominującej nie przedstawił rekomendacji odnośnie podziału zysku za 2018 rok.

4.2 Kapitał własny i polityka zarządzania kapitałem (cd.)

Zarządzanie kapitałem własnym

Grupa zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych przez spółki Grupy umów kredytowych dopuszcza maksymalny poziom zadłużenia do wysokości 60% sumy bilansowej (tym samym poziom kapitału własnego nie może być niższy niż 40% sumy bilansowej). Poziom zadłużenia jest przez Grupę monitorowany na koniec każdego kwartału. Głównym celem zarządzania kapitałem własnym w Grupie jest zapewnienie zdolności do kontynuowania działalności, kreowanie wartości dla akcjonariuszy oraz korzyści dla innych zainteresowanych. Zachowanie założonej struktury kapitału może być realizowane przez: emisję nowych akcji, sprzedaż aktywów, zwrot kapitału akcjonariuszom lub korektę kwoty dywidendy.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia na koniec roku kształtuje się następująco:

	31/12/2018	31/12/2017
Zobowiązania razem	3 322,8	3 328,5
Suma bilansowa	6 806,3	6 645,7
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	49%	50%

4.3 Zarządzanie ryzykiem płynności

Grupa może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej krótkoterminowej płynności finansowej Grupa posiadała kredyty w rachunku bieżącym. Dodatkowo dla zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Grupa korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych). Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa posiadała łącznie niewykorzystane linie kredytowe w wysokości 171,4 milionów złotych.

Wymagalność zobowiązań finansowych Grupy na dzień bilansowy według daty wymagalności na podstawie umownych niedyskontowanych płatności (wraz z odsetkami płatnymi w przyszłości)

31/12/2018	Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego				Razem (bez dyskonta)	Wartość bilansowa
	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat		
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	77,9	216,4	852,1	365,9	1 512,3	1 427,0
Zobowiązania handlowe	495,7	3,7	0,5	-	499,9	499,9
Zobowiązania inwestycyjne	156,1	23,2	110,1	3,1	292,5	287,4
Instrumenty pochodne - forwardy walutowe	-	0,1	0,1	-	0,2	0,2
Razem	729,7	243,4	962,8	369,0	2 304,9	2 214,5

31/12/2017	Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego				Razem (bez dyskonta)	Wartość bilansowa
	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat		
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	92,0	234,9	936,2	549,6	1 812,7	1 701,4
Zobowiązania handlowe	445,8	-	1,3	-	447,1	447,2
Zobowiązania inwestycyjne	79,0	0,1	-	-	79,1	79,1
Instrumenty pochodne	0,2	0,1	-	-	0,3	0,3
Razem	617,0	235,1	937,5	549,6	2 339,2	2 228,0

4.4 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Stosowane zasady rachunkowości

Środki pieniężne i ich ekwiwalenty obejmują środki pieniężne w kasie, na rachunkach bankowych, depozyty bankowe płatne na żądanie, inne krótkoterminowe inwestycje o wysokim stopniu płynności i o pierwotnym terminie wymagalności do trzech miesięcy.

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/12/2018	31/12/2017
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	204,6	172,1
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	242,7	344,7
Razem	447,3	516,8
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	39,6	35,4

Spadek wartości lokat bankowych do 3 miesięcy spowodowany był głównie spłatą zobowiązań z tytułu kredytów oraz spłatą zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w skonsolidowanym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych. Grupa przeprowadziła szacunek odpisów na środki pieniężne oraz lokaty bankowe, w oparciu o prawdopodobieństwo niewypłacalności, ustalone na podstawie zewnętrznych ratingów banków, w których utrzymywane są środki pieniężne / lokaty oraz publicznie dostępne informacje agencji ratingowych dotyczące prawdopodobieństwa niewypłacalności. Grupa odstąpiła od tworzenia odpisu aktualizującego ze względu na nieistotność. Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadliw, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.

4.5 Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych

Zmiany w kapitale obrotowym

2018	Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	Efekt wdrożenia MSSF 9	Zmiana stanu rozrachunków z tytułu podatku	Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	Pozostałe	Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (zmiana stanu kapitału obrotowego)
Zapasy	(13,2)	-	-	5,4	-	-	(7,8)
Należności handlowe	3,5	(3,3)	-	(1,4)	-	(0,3)	(1,5)
Pozostałe aktywa	(22,6)	(1,1)	2,9	7,5	-	(18,4)	(31,7)
Rezerwy	18,0	-	-	-	-	-	18,0
Zobowiązania handlowe	52,7	-	-	-	-	0,1	52,8
Zobowiązania inwestycyjne	208,3	-	-	(173,3)	-	-	35,0
Pozostałe zobowiązania	8,6	-	1,3	8,8	(5,1)	-	13,6
Razem	255,3	(4,4)	4,2	(153,0)	(5,1)	(18,6)	78,4

2017	Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	Zmiana stanu rozrachunków z tytułu podatku	Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	Pozostałe	Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (zmiana stanu kapitału obrotowego)
Zapasy	(27,3)	-	30,4	-	-	3,1
Należności handlowe	(72,8)	-	(4,7)	-	(0,8)	(78,3)
Pozostałe aktywa	(9,8)	(2,7)	6,7	-	(29,8)	(35,6)
Rezerwy	69,4	-	-	-	-	69,4
Zobowiązania handlowe	69,9	-	-	-	0,1	70,0
Zobowiązania inwestycyjne	32,7	-	(32,9)	-	-	(0,2)
Pozostałe zobowiązania	(23,8)	(0,3)	2,0	(4,7)	-	(26,8)
Razem	38,3	(3,0)	1,5	(4,7)	(30,5)	1,6

4.5 Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych (cd.)

Pozostałe korekty

	2018	2017
Zysk / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(13,2)	(36,9)
Wycena instrumentów zabezpieczających	(8,4)	12,7
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(3,2)	(4,6)
Wynik na sprzedaży jednostek wycenianych metodą praw własności	(4,5)	-
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej	(4,1)	0,2
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,3	0,4
Pozostałe	(2,3)	(8,7)
Pozostałe korekty w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(35,4)	(36,9)

Transakcje niepieniężne

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku główne transakcje niepieniężne dotyczące działalności inwestycyjnej i finansowej, które nie zostały odzwierciedlone w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych przedstawiały się następująco:

- **Kompensata wzajemnych rozrachunków**

W roku 2018 Grupa dokonała kompensaty należności handlowych z zobowiązaniami z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych. Łączna kwota kompensat w roku 2018 wyniosła 1,4 milionów złotych, natomiast w roku 2017 wyniosła 4,7 milionów złotych.

- **Likwidacja taboru kolejowego**

W momencie podjęcia decyzji o likwidacji księgowej składnika taboru kolejowego jego wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów. W roku 2018 wartość rezydualna składników majątku trwałego przeklasyfikowanych do zapasów wyniosła 5,4 milionów złotych, natomiast w roku 2017 wyniosła 30,4 milionów złotych.

- **Nabycie składników aktywów w formie leasingu finansowego**

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2018 roku Grupa w ramach zawartych umów leasingu finansowego nabyła składniki majątku trwałego o wartości 0,8 miliona złotych. W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2017 roku wartość składników majątku trwałego przyjętych w ramach umów leasingu finansowego wyniosła 3,4 milionów złotych.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Stosowane zasady rachunkowości

W ramach pozycji rzeczowych aktywów trwałych Grupa prezentuje tabor kolejowy, nieruchomości (grunty, budynki budowle) oraz pozostałe składniki rzeczowych aktywów trwałych. Rzeczowe aktywa trwałe wyceniane są według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia pomniejszonych o umorzenie oraz odpisy aktualizujące z tytułu trwałej utraty wartości. Wartość początkowa pozycji rzeczowych aktywów trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z cłami importowymi, niepodlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie oraz jest pomniejszona o upusty, rabaty i powiększona o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego oraz pomniejszone o dotacje. Dotacje rządowe są ujmowane jako pomniejszenie wartości aktywów w momencie, gdy istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki.

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Grupę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Grupy i wycenia w ich wartości godziwej w momencie ich nabycia, nie wyższej jednak niż wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych.

Środki trwałe w okresie budowy prezentowane są w sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

Składnik rzeczowych aktywów trwałych usuwa się ze sprawozdania z sytuacji finansowej na moment zbycia lub gdy oczekuje się, iż nie uzyska się korzyści ekonomicznych z jego użytkowania. W momencie podjęcia decyzji o likwidacji składnika rzeczowych aktywów trwałych jego wartość księgowa ujmowana jest w wyniku okresu, w którym decyzja ta została podjęta, za wyjątkiem składników taboru kolejowego, w przypadku których, w momencie podjęcia decyzji o ich likwidacji, ich wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów.

W ramach składników taboru kolejowego Grupa identyfikuje i wyodrębnia wszystkie istotne elementy wchodzące w skład danego składnika aktywów, które charakteryzują się różnym okresem ekonomicznej użyteczności, czyli tzw. komponenty. Jako istotne komponenty wagonów towarowych i lokomotyw Grupa wyodrębnia część główną składnika taboru oraz część naprawy / przeglądu okresowego. Dodatkowo, dla składników taboru kolejowego wyodrębniana jest wartość rezydualna (złomowa).

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)
Stosowane zasady rachunkowości
Naprawy i przeglądy

Tabor kolejowy poddawany jest czynnościom utrzymaniowym na pięciu poziomach, których zakres ramowy określony jest w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 poz. 226 z późniejszymi zmianami). Szczegółowe wymagania dla tych czynności zawarte są w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU) obowiązujących dla każdego z eksploatowanych pojazdów kolejowych. Tabor kolejowy poddawany jest planowym czynnościom utrzymaniowym zgodnie z określonymi w DSU cyklami naprawczymi uwarunkowanymi dopuszczalnym czasem i / lub przebiegiem eksploatacji pojazdu.

Po zakończeniu naprawy lub modernizacji na poziomie 4 i 5 wystawiane jest świadectwo sprawności technicznej. Świadectwo sprawności technicznej potwierdza możliwość eksploatacji danego składnika taboru do kolejnej naprawy na poziomie P4 lub P5. Warunkiem tej eksploatacji w całym okresie ważności świadectwa jest również wykonanie w połowie cyklu przeglądu P3. W przypadku niewykonania napraw/przeglądów na poziomach P3, P4 i P5, składnik taboru traci zdolność eksploatacyjną i nie może być używany w przewozach kolejowych. Grupa naprawy i przeglądy okresowe na poziomie P3, P4 i P5 uznaje za warunek ciągłego wykorzystywania pozycji składników taboru kolejowego i w momencie przeprowadzania takiej naprawy, jeśli kryteria ujmowania są spełnione, koszty naprawy zostają ujęte w wartości bilansowej składnika taboru i podlegają amortyzacji w okresie międzynaprawczym.

Inne koszty bieżącego utrzymania i konserwacji rzeczowych aktywów trwałych oraz koszty bieżących remontów (niebędące kosztem napraw i przeglądów okresowych P3, P4 lub P5) są na zasadach ogólnych traktowane jako koszt okresu w którym nastąpiły.

Wartość rezydualna taboru kolejowego

Wycena wartości rezydualnej taboru oparta jest na cenach złomu określonych klas z uwzględnieniem kosztów doprowadzenia do zbycia. Wartość rezydualna taboru nie podlega amortyzacji natomiast podlega okresowej weryfikacji na koniec każdego roku obrotowego. Grupa dokonuje zmiany wartości rezydualnej w przypadku, gdy zmiana ta w istotny sposób wpływa na sprawozdanie finansowe Grupy.

Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych

Grupa stosuje liniową metodę amortyzacji. Wartość rzeczowych aktywów trwałych podlegającą amortyzacji rozkłada się w sposób systematyczny na przestrzeni okresu użytkowania. Podlegającą amortyzacji wartość początkową danego składnika aktywów ustala się po odjęciu wartości rezydualnej danego składnika aktywów.

Aktywa utrzymywane na podstawie umowy leasingu finansowego amortyzuje się przez okres ich przewidywanego użytkowania ekonomicznego na takich samych zasadach jak aktywa własne. W sytuacji, gdy nie ma wystarczającej pewności, że własność zostanie przeniesiona na koniec okresu leasingu, aktywa są amortyzowane przez krótszy z dwóch okresów: przez okres leasingu lub ich ekonomicznej użyteczności.

Grunty własne oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów nie podlegają amortyzacji.

Szacowane okresy użytkowania oraz wartości rezydualne są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego (z perspektywnym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach).

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji Grupa stosuje następujące okresy ekonomicznego użytkowania dla poszczególnych grup aktywów trwałych:

	Okres ekonomicznej użyteczności
Nieruchomości, w tym:	
Grunty i prawo wieczystego użytkowania gruntów	nie podlegają amortyzacji
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	od 5 do 75 lat
Urządzenia techniczne i maszyny	od 2 do 40 lat
Tabor kolejowy, w tym:	
Wagony towarowe:	
- część główna wagonu	od 36 do 48 lat
- naprawy okresowe wagonów	od 4 do 6 lat
- przeglądy okresowe wagonów	od 2 do 3 lat
Lokomotywy elektryczne:	
- część główna lokomotywy	od 24 do 45 lat
- naprawy okresowe lokomotyw	od 4 do 8 lat
- przeglądy okresowe lokomotyw	od 2 do 4 lat
Pozostałe środki transportu	od 2 do 25 lat
Inne środki trwałe	od 2 do 25 lat

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Stosowane zasady rachunkowości

Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych

Na każdy dzień bilansowy Grupa dokonuje przeglądu wartości bilansowych posiadanych aktywów trwałych w celu stwierdzenia, czy nie występują przesłanki wskazujące na utratę ich wartości. Jeżeli stwierdzono istnienie przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna ośrodka wypracowującego środki pieniężne lub pojedynczego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu.

Wartość odzyskiwalna ustalana jest jako wyższa spośród dwóch wartości: wartość godziwa pomniejszona o koszty sprzedaży lub wartość użytkowa. Wartość użytkowa odpowiada wartości bieżącej szacunku przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy użyciu odpowiedniej stopy dyskonta przed opodatkowaniem. Jeżeli wartość odzyskiwalna jest niższa od wartości bilansowej ośrodka wypracowującego środki pieniężne lub pojedynczego składnika aktywów, wartość bilansowa pomniejszana jest do wartości odzyskiwalnej. Stratę z tytułu utraty wartości ujmuje się w pozycji amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości.

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega odwróceniu, wartość aktywów zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nieprzekraczającej jednak ich wartości bilansowej, jaka byłaby ustalona, gdyby w poprzednich latach nie ujęto straty z tytułu utraty wartości. Odwrócenie straty z tytułu utraty wartości ujmuje się w pozycji amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Okresy ekonomicznej użyteczności środków trwałych

Grupa określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych składników rzeczowych aktywów trwałych. Szacunek ten opiera się na oczekiwanym okresie ekonomicznej użyteczności tych aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę zakładanego okresu użytkowania następuje zmiana stawek amortyzacji, co z kolei wpływa na wysokość odpisów amortyzacyjnych oraz wartość księgową pozycji rzeczowych aktywów trwałych w przyszłych okresach. Przeprowadzona na dzień 31 grudnia 2018 roku weryfikacja

okresów ekonomicznej użyteczności składników rzeczowych aktywów trwałych nie wykazała konieczności istotnych zmian dotychczas stosowanych stawek amortyzacyjnych.

Wartość rezydualna taboru

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa przeprowadziła weryfikację wartości rezydualnej taboru kolejowego. W wyniku weryfikacji Grupa zdecydowała o aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej, przy czym zmiana ta nie miała istotnego wpływu na wysokość odpisu aktualizującego z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego. W przypadku pozostałych składników taboru kolejowego Grupa nie dokonała aktualizacji wartości rezydualnej z uwagi na fakt, że zmiana ta nie miała istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe Grupy w okresie bieżącym, jak i w kolejnych okresach.

Utrata wartości aktywów trwałych

W drugim kwartale 2018 roku Grupa w ramach procesów optymalizacyjnych prowadzonych w grupie AWT zidentyfikowała zbędne składniki taboru kolejowego. Po przeprowadzeniu analizy oraz uwzględniając efekty procesów optymalizacyjnych dokonano odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników zbędnego taboru kolejowego w wysokości 18 milionów złotych.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy AWT. Głównymi przesłankami wskazującymi na potencjalną utratę wartości wybranych aktywów Grupy były:

- utrzymująca się niższa wartość rynkowa aktywów netto Grupy od ich wartości bilansowej,
- istotna niepewność co do realizacji zatwierdzonego planu restrukturyzacji głównego kontrahenta Grupy AWT oraz obserwowane zmiany na czeskim rynku kolejowym.

Testy na trwałą utratę wartości zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne poprzez ustalenie ich wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej.

PKP CARGO S.A.

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na lata 2019-2028. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Jednostkę dominującą mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności. Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne:

- a) w całym okresie szczegółowej projekcji średnioroczny wzrost (CAGR) przychodów operacyjnych będzie kształtował się na poziomie 2,8% w ujęciu realnym,
- b) wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 13,2% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu realnym,
- c) średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 6,03% w ujęciu realnym,
- d) po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów na dzień 31 grudnia 2018 roku, wobec czego Jednostka dominująca nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Zarząd Jednostki dominującej nie zidentyfikował kluczowych założeń, których zmiana o racjonalnie oczekiwane wartości doprowadziłaby do wystąpienia utraty wartości.

GRUPA AWT

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na lata 2019-2028. Zdaniem Grupy przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Grupę AWT mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności oraz w lepszy sposób można odzwierciedlić wpływ na wyniki Grupy oczekiwanych zmian na czeskim rynku węgla i kolejowym.

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne:

- a) za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy AWT, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- b) pierwsze trzy lata prognozy oparto na zatwierdzonych planach finansowych, w okresie 2022 -2028 przyjęto średnioroczny wzrost (CAGR) 3,8 % w ujęciu nominalnym (zakładana inflacja na poziomie 2%),
- c) średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 7,30% w ujęciu nominalnym (5,20% w ujęciu realnym). Przy wyliczeniu WACC uwzględniono premię za specyficzne ryzyko między innymi związane z restrukturyzacją głównego klienta,
- d) wzrost wynagrodzeń w okresie rezydualnym na poziomie wyższym w stosunku do inflacji o 0,15% w przypadku pozostałych parametrów założono wzrost na poziomie inflacji.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku w wyniku przeprowadzonego testu Grupa rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości w wysokości 51,2 miliona złotych.

Poniżej przedstawiono szacowaną zmianę wysokości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2018 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:

	Grupa AWT	
	-0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	(41,9)	38,1
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	23,6	(25,9)



5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

2018	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2018	6 024,6	914,6	405,9	100,5	39,5	41,2	1 501,7
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	885,8	885,8
Leasing finansowy	-	-	0,8	-	-	-	0,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	786,7	27,5	26,9	3,0	2,2	(846,3)	(786,7)
Dotacja do aktywów trwałych	-	-	-	-	-	(9,2)	(9,2)
Sprzedaż	(27,5)	(0,9)	(1,1)	(6,1)	-	-	(8,1)
Likwidacja	(332,1)	(0,8)	(1,9)	(0,2)	(0,1)	(0,1)	(3,1)
Różnice kursowe	19,5	3,3	0,9	1,0	0,1	0,5	5,8
Pozostałe	-	-	0,6	-	(0,6)	-	-
31/12/2018	6 471,2	943,7	432,1	98,2	41,1	71,9	1 587,0
Skumulowane umorzenie							
1/01/2018	2 129,5	195,7	270,7	60,4	31,6	-	558,4
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	461,7	38,8	32,1	6,4	3,0	-	80,3
Sprzedaż	(5,7)	(0,3)	(1,0)	(6,0)	-	-	(7,3)
Likwidacja	(326,0)	(0,6)	(1,6)	(0,2)	(0,1)	-	(2,5)
Różnice kursowe	3,9	0,5	0,3	0,2	-	-	1,0
Pozostałe	-	-	0,6	-	(0,6)	-	-
31/12/2018	2 263,4	234,1	301,1	60,8	33,9	-	629,9
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2018	144,7	2,7	0,3	-	-	2,7	5,7
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Ujęcie odpisu	69,0	0,1	1,4	-	-	0,1	1,6
Sprzedaż	(3,4)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	(0,6)	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
Różnice kursowe	1,1	-	-	-	-	-	-
31/12/2018	210,8	2,8	1,7	-	-	2,7	7,2
Wartość netto							
1/01/2018	3 750,4	716,2	134,9	40,1	7,9	38,5	937,6
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>246,1</i>	-	<i>10,8</i>	<i>7,0</i>	-	-	<i>17,8</i>
31/12/2018	3 997,0	706,8	129,3	37,4	7,2	69,2	949,9
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>165,4</i>	-	<i>4,4</i>	<i>3,9</i>	-	-	<i>8,3</i>

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

2017	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2017	5 824,8	905,1	381,6	100,7	39,9	44,3	1 471,6
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	552,4	552,4
Leasing finansowy	0,5	-	2,4	1,0	-	-	3,4
Rozliczenie środków trwałych w budowie	500,7	20,6	27,0	3,1	1,9	(553,3)	(500,7)
Dotacja do aktywów trwałych	-	-	-	-	-	(2,2)	(2,2)
Sprzedaż	(0,7)	(1,6)	(1,2)	(3,8)	(0,2)	-	(6,8)
Likwidacja	(293,0)	(5,4)	(2,8)	(0,4)	(0,3)	(0,1)	(9,0)
Różnice kursowe	(3,5)	(1,0)	(0,2)	-	-	-	(1,2)
Pozostałe	(4,2)	(3,1)	(0,9)	(0,1)	(1,8)	0,1	(5,8)
31/12/2017	6 024,6	914,6	405,9	100,5	39,5	41,2	1 501,7
Skumulowane umorzenie							
1/01/2017	1 895,8	168,0	241,4	57,8	31,2	-	498,4
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	479,5	34,8	32,8	6,9	2,7	-	77,2
Sprzedaż	(0,2)	(0,2)	(0,9)	(3,7)	(0,2)	-	(5,0)
Likwidacja	(241,4)	(3,5)	(2,6)	(0,4)	(0,4)	-	(6,9)
Różnice kursowe	(0,2)	(0,1)	-	(0,1)	-	-	(0,2)
Pozostałe	(4,0)	(3,3)	-	(0,1)	(1,7)	-	(5,1)
31/12/2017	2 129,5	195,7	270,7	60,4	31,6	-	558,4
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2017	194,4	4,3	0,3	-	-	2,6	7,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Rozwiązanie odpisu	(27,5)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	(20,2)	(1,6)	-	-	-	(0,1)	(1,7)
Różnice kursowe	(2,0)	-	-	-	-	-	-
31/12/2017	144,7	2,7	0,3	-	-	2,7	5,7
Wartość netto							
1/01/2017	3 734,6	732,8	139,9	42,9	8,7	41,7	966,0
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>310,3</i>	<i>-</i>	<i>8,6</i>	<i>9,4</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	18,0
31/12/2017	3 750,4	716,2	134,9	40,1	7,9	38,5	937,6
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>246,1</i>	<i>-</i>	<i>10,8</i>	<i>7,0</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	17,8

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość księgowa składników taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej, w przypadku których Grupa rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości wynosiła odpowiednio 367,0 milionów złotych oraz 350,0 milionów złotych.

Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem wystawianym indywidualnie dla każdego pojazdu kolejowego potwierdzającym ważność badań technicznych i tym samym przydatność w procesie przewozowym.

Świadectwo sprawności technicznej jest wystawiane bezpośrednio po wykonanych czynnościach utrzymaniowych na poziomie P4 lub P5 oraz w momencie przekazania do eksploatacji nowych i zmodernizowanych pojazdów. Tabor bez ważnego świadectwa sprawności technicznej stanowi dla Jednostki dominującej:

- rezerwę pojazdów, z której możliwe jest po wykonaniu napraw na poziomie P4 i P5 pozyskanie dodatkowych zasobów do zwiększenia pracy przewozowej,
- niezbędny zasób pojazdów kolejowych do rotacji w procesie utrzymania. Wykonanie naprawy P4 lub P5 trwa od około 30 do 90 dni w zależności od typu pojazdu. Aby nie dopuścić do zmniejszenia ilości wagonów i lokomotyw z ważnym świadectwem sprawności technicznej wykorzystywanych w eksploatacji konieczne jest dysponowanie większą grupą pojazdów, aby po utracie ważności świadectwa sprawności technicznej przez dany pojazd mógł on być zastępowany najpóźniej w tym samym dniu innym po wykonanej naprawie i wystawionym nowym świadectwie.

5.2 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Charakter powiązania z Jednostką dominującą	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę		Wartość bilansowa	
		31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	stowarzyszona	20,0%	20,0%	0,8	0,5
Pol - Rail S.r.l.	-	-	50,0%	-	8,4
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	wspólne przedsięwzięcie	50,0%	50,0%	19,5	18,9
Transgaz S.A.	zależna	64,0%	64,0%	6,3	6,3
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	zależna	100,0%	100,0%	8,1	7,9
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	stowarzyszona	29,0%	29,3%	8,1	7,9
PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.	zależna	100,0%	100,0%	-	-
PKP CARGO CONNECT GmbH	zależna	100,0%	100,0%	1,0	0,5
AWT Rail SK a. s.	zależna	100,0%	100,0%	3,5	3,2
Razem				47,3	53,6

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	2018	2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego	53,6	58,2
Sprzedaż udziałów	(8,5)	-
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	3,7	0,8
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(2,1)	(4,9)
Ujęcie jednostek wycenianych metodą praw własności	-	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,6	(0,6)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	47,3	53,6

W dniu 14 grudnia 2018 roku podmioty z Grupy PKP CARGO sprzedały wszystkie udziały posiadane w POL – RAIL S.r.l., tym samym spółka ta przestała być podmiotem powiązanym z Grupą.

5.2 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW) (cd.)

Podsumowanie danych finansowych dotyczących jednostek wycenianych MPW

	31/12/2018	31/12/2017
Aktywa trwałe	33,4	40,3
Aktywa obrotowe	113,1	130,4
Aktywa razem	146,5	170,7
Zobowiązania długoterminowe	0,3	3,1
Zobowiązania krótkoterminowe	53,1	62,2
Zobowiązania razem	53,4	65,3
Aktywa netto	93,1	105,4
Udziały Grupy w aktywach netto jednostek wycenianych MPW	47,3	53,6
Przychody ogółem	326,7	287,0
Wynik netto za rok obrotowy	10,5	4,8
Udziały Grupy w wyniku jednostek wycenianych MPW	3,7	0,8
Udziały Grupy w całkowitych dochodach jednostek wycenianych MPW	3,7	0,8

Aktywa netto wyliczone są jako suma poszczególnych aktywów netto wszystkich jednostek wycenianych metodą praw własności.

5.3 Zapasy

Stosowane zasady rachunkowości

Zapasy wyceniane są w koszcie lub wartości netto możliwej do uzyskania, zależnie od tego, która jest niższa. Rozchody zapasów dokonywane są metodą FIFO. Wartość możliwą do uzyskania stanowi szacunkowa cena sprzedaży zapasów pomniejszona o wszelkie koszty niezbędne do doprowadzenia sprzedaży do skutku. Grupa tworzy odpisy aktualizujące wartość zapasów w przypadku występowania zapasu zbędnego lub uszkodzonego oraz w przypadku, gdy cena sprzedaży netto tego zapasu jest niższa niż jego wartość bilansowa. Odpis aktualizujący wartość zapasów ustalany jest na podstawie analizy przydatności przeprowadzanej co najmniej na koniec każdego roku obrotowego. Na podstawie tej analizy dokonuje się odpisów aktualizujących wartość zapasów nieprzydatnych z punktu widzenia Grupy.

Struktura zapasów

	31/12/2018	31/12/2017
Zapasy strategiczne	31,4	28,5
Tabor w trakcie kasacji	20,7	29,7
Pozostałe zapasy	114,1	95,3
Odpisy aktualizujące	(4,5)	(5,0)
Zapasy netto	161,7	148,5

Zestawienie zmian odpisu aktualizującego wartość zapasów

	2018	2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego	5,0	7,3
Zawiązanie	0,4	0,8
Rozwiązanie	-	(0,8)
Wykorzystanie	(0,9)	(2,3)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	4,5	5,0

5.4 Należności handlowe

Stosowane zasady rachunkowości

Polityka rachunkowości stosowana od 1 stycznia 2018 roku

Grupa stosuje uproszczone podejście dopuszczone przez MSSF 9 i wycenia odpisy aktualizujące w wysokości strat kredytowych spodziewanych w całym okresie życia należności handlowych.

Prawdopodobieństwo poniesionych strat kredytowych zostało oszacowane na podstawie historycznej analizy odzyskiwalności sald należności handlowych w określonych przedziałach wiekowania.

W tym celu dokonano oszacowania wskaźników braku wypełnienia zobowiązania przez kontrahentów dla poszczególnych przedziałów wiekowania zaprezentowanych w tabeli zawierającej analizę wiekowania należności handlowych.

Odpis z tytułu utraty wartości oblicza się uwzględniając wskaźniki braku wypełnienia zobowiązania oraz wysokość salda należności niespłaconych na dzień bilansowy dla każdego przedziału struktury wiekowej.

Poza tym Grupa dokonuje indywidualnych odpisów aktualizujących, gdy istnieją obiektywne dowody na to, że Grupa nie będzie w stanie otrzymać należnych kwot.

Polityka rachunkowości stosowana do 31 grudnia 2017 roku

Zgodnie ze stosowaną wcześniej polityką rachunkowości były tworzone:

a) specyficzne odpisy aktualizujące wartość:

- należności od dłużników postawionych w stan likwidacji lub upadłości - do wysokości 100%,
- od dłużników w przypadku oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości - do wysokości 100%,
- należności od dłużników objętych postępowaniem ugodowym lub układowym - do wysokości 100%,
- należności kwestionowane przez dłużnika - do wysokości 100%,
- należności od dłużników objętych postępowaniem naprawczym - do wysokości 100%,
- należności dochodzone na drodze sądowej - do wysokości 100%;

b) ogólne odpisy aktualizujące wartość:

- należności przeterminowanych w przedziale 6 do 12 miesięcy - do wysokości 50% kwoty należności,
- należności przeterminowanych w przedziale powyżej 12 miesięcy - do wysokości 100% kwoty należności.

Kwotę odpisu aktualizującego wartość należności stanowi różnica pomiędzy bieżącą wartością księgową a niższą od niej wartością odzyskiwalną. Odpis aktualizujący wartość należności handlowych prezentowany jest w ramach pozostałych kosztów operacyjnych.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Kalkulacja i wycena odpisów aktualizujących wartość należności handlowych oraz aktywów z tytułu umów z klientami jest obszarem wymagającym szacunku. Oczekiwane straty kredytowe są kalkulowane na bazie indywidualnej oceny odzyskiwalności danej należności oraz z uwzględnieniem modelu stosowanego przez Grupę w celu oszacowania wskaźnika braku wypełnienia zobowiązania przez kontrahentów. Indywidualnie ustalane odpisy aktualizujące wymagają oceny czy dana należność zostanie spłacona przez kontrahenta z uwzględnieniem ustanowionych zabezpieczeń, zawartych uгод. Ocena taka dokonywana jest przez istniejące w spółkach Grupy komórki windykacyjne. Stosowany przez Grupę model szacowania wskaźnika oczekiwanego niewypełnienia zobowiązania przez kontrahentów opiera się o uproszczoną matrycę odpisów aktualizujących w poszczególnych przedziałach wiekowych na podstawie oczekiwanych strat kredytowych w całym okresie życia należności. Przy oszacowaniu oczekiwanych strat kredytowych zastosowano metodę opartą o wskaźniki oczekiwanego niewypełnienia zobowiązania ustalone na podstawie danych historycznych za lata 2015 - 2018 pochodzących z systemów finansowo-księgowych. Kalkulacja odpisów aktualizujących należności zaprezentowana jest w poniższych tabelach.

Struktura należności handlowych oraz pozostałych należności

	31/12/2018	31/12/2017
Należności handlowe	840,7	844,8
Odpis aktualizujący należności	(155,4)	(156,0)
Razem	685,3	688,8
Aktywa długoterminowe	0,7	1,8
Aktywa krótkoterminowe	684,6	687,0
Razem	685,3	688,8

5.4. Należności handlowe (cd.)

Uzgodnienie odpisów aktualizujących wartość należności handlowych

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych	31/12/2018			Razem	31/12/2017
	oczekiwane straty kredytowe w całym okresie				
	bez utraty wartości	z utratą wartości			
Stan na początek okresu sprawozdawczego według MSR 39	-	156,0		156,0	152,9
Korekta z początkowego zastosowania MSSF 9	3,3	-		3,3	-
Stan na początek okresu sprawozdawczego według MSSF 9	3,3	156,0		159,3	152,9
Zawiązanie	-	11,8		11,8	11,4
Rozwiązanie	(0,3)	(14,5)		(14,8)	(5,2)
Wykorzystanie	-	(3,6)		(3,6)	(1,7)
Wycena bilansowa	-	0,6		0,6	(1,2)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	2,1		2,1	(0,2)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	3,0	152,4		155,4	156,0

Zmiany wartości bilansowej brutto należności handlowych

2018	Należności handlowe brutto		Razem
	bez utraty wartości	z utratą wartości	
Stan na początek okresu sprawozdawczego	685,1	159,7	844,8
Powstałe	6 410,0	0,1	6 410,1
Odsetki naliczone	3,0	0,1	3,1
Spisane	-	(3,6)	(3,6)
Spłacone	(6 407,2)	(11,5)	(6 418,7)
Przeniesione	(8,8)	8,8	-
Wycena bilansowa	(0,6)	0,9	0,3
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	2,9	1,8	4,7
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	684,4	156,3	840,7

Analiza wiekowa należności handlowych

	31/12/2018			1/01/2018			31/12/2017		
	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Odpis aktualizujący	Netto
Należności nieprzeterminowane	613,3	(1,9)	611,4	608,1	(3,5)	604,6	608,1	(1,8)	606,3
Należności przeterminowane									
od 0 - 30 dni	47,3	(0,3)	47,0	59,4	(1,0)	58,4	59,4	-	59,4
od 31 - 90 dni	16,7	(0,7)	16,0	15,8	(1,1)	14,7	15,8	(0,8)	15,0
od 91-180 dni	6,2	(1,5)	4,7	4,8	(1,1)	3,7	4,8	(0,8)	4,0
od 181 - 365 dni	6,5	(2,9)	3,6	6,1	(4,7)	1,4	6,1	(4,7)	1,4
powyżej 365 dni	150,7	(148,1)	2,6	150,6	(147,9)	2,7	150,6	(147,9)	2,7
Razem	840,7	(155,4)	685,3	844,8	(159,3)	685,5	844,8	(156,0)	688,8

5.5 Pozostałe aktywa

Stosowane zasady rachunkowości

Polityka rachunkowości w zakresie instrumentów finansowych została opisana w **Nocie 6**.

Jako pozostałe aktywa Grupa prezentuje głównie czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów, które ustalone są w wysokości poniesionych wydatków, jakie dotyczą przyszłych okresów i spowodują w przyszłości wpływ do Grupy korzyści ekonomicznych. Odpisy czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów następują głównie stosownie do upływu czasu.

Pozostałe należności obejmują głównie należności publiczno-prawne, które wyceniane są w kwocie wymagającej zapłaty.

Aktywa niematerialne prezentowane są w cenie nabycia lub koszcie wytworzenia pomniejszonym o umorzenie i łączną kwotę odpisów z tytułu trwałej utraty wartości składników aktywów niematerialnych. Grupa stosuje liniową metodę amortyzacji. Okres ekonomicznej użyteczności i metoda amortyzacji podlegają weryfikacji na koniec każdego okresu sprawozdawczego, a skutki zmian szacunków rozlicza się prospektywnie.

Struktura pozostałych aktywów

	31/12/2018	31/12/2017
Aktywa finansowe		
Forwardy walutowe	3,5	12,1
Udziały w jednostkach nienotowanych	6,8	7,3
Inne	-	1,1
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczanie w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	31,2	23,4
Czynsze dzierżawne	12,3	12,8
Ubezpieczenia	7,4	7,9
Usługi informatyczne	4,2	-
Pozostałe koszty rozliczanie w czasie	6,2	4,1
Inne	1,6	3,2
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	65,2	37,3
Należności z tytułu podatku dochodowego	3,0	0,1
Inne	5,0	5,3
Aktywa niematerialne		
Licencje	28,5	39,9
Inne aktywa niematerialne	0,2	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	6,0	3,8
Razem	181,1	158,5
Aktywa długoterminowe	56,7	70,4
Aktywa krótkoterminowe	124,4	88,1
Razem	181,1	158,5

Na dzień 31 grudnia 2017 roku odpis aktualizujący wartość udziałów w spółkach nienotowanych wynosił 11,8 milionów złotych. Na dzień 31 grudnia 2018 roku udziały te wycenione zostały w wartości godziwej, w związku z czym odpisy aktualizujące wartość udziałów w spółkach nienotowanych nie są rozpoznawane. Zmiana wysokości odpisu aktualizującego wartość inwestycji w udziały i akcje jest efektem zastosowania po raz pierwszy MSSF 9, co opisano w **Nocie 1.3** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

5.6 Zobowiązania inwestycyjne

Stosowane zasady rachunkowości

Zobowiązania inwestycyjne obejmują zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych. Początkowo wykazuje się w wartości godziwej skorygowanej o koszty transakcyjne zaś w okresie późniejszym wycenia się je według zamortyzowanego kosztu. Dotyczy to zobowiązań o terminie zapadalności powyżej 1 roku, w przypadku których wartość zobowiązania odpowiada kwocie, jaka zostałaby uiszczona jednorazowo w środkach pieniężnych. Różnica między tą kwotą a całością płatności jest ujmowana jako koszt odsetek w okresie, na który udzielono kredytu kupieckiego. Zobowiązania o terminie płatności do 1 roku wycenia się w kwocie wymaganej zapłaty.

5.6 Zobowiązania inwestycyjne (cd.)

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/12/2018	31/12/2017
Zobowiązania z tytułu zakupu taboru kolejowego	234,3	51,5
Zobowiązania z tytułu zakupu i modernizacji nieruchomości	18,1	9,9
Pozostałe	35,0	17,7
Razem	287,4	79,1
Zobowiązania długoterminowe	109,8	-
Zobowiązania krótkoterminowe	177,6	79,1
Razem	287,4	79,1

5.7 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Stosowane zasady rachunkowości

Grupa zapewnia zatrudnionym pracownikom długoterminowe świadczenia w okresie zatrudnienia (nagrody jubileuszowe) oraz świadczenia po okresie zatrudnienia (odprawy emerytalne i rentowe, świadczenia przejazdowe i świadczenia z ZFŚS dla emerytów i rencistów, odprawy pośmiertne). Nagrody jubileuszowe są wypłacane pracownikom po przepracowaniu określonej liczby lat. Odprawy emerytalno- rentowe są wypłacane jednorazowo w momencie przejścia na emeryturę lub rentę. Wysokość odpraw emerytalno- rentowych i nagród jubileuszowych zależy od stażu pracy oraz średniego wynagrodzenia pracownika. Odprawy pośmiertne wypłacane są po śmierci pracownika. Grupa tworzy rezerwę na przyszłe zobowiązania z powyższych tytułów w celu przyporządkowania kosztów do okresów, których dotyczą. Pracownikom przysługują również świadczenia po okresie zatrudnienia w postaci świadczeń socjalnych z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych oraz kolejowych ulg przejazdowych. W sprawozdaniu z sytuacji finansowej Grupa ujmuje powyższe świadczenia w wartości bieżącej zobowiązania na dzień kończący okres sprawozdawczy.

Wysokość długoterminowych świadczeń w okresie zatrudnienia oraz świadczeń po okresie zatrudnienia wyliczana jest przez niezależną firmę aktuarialną metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych. Wartość bieżąca zobowiązania z tego tytułu ustala się poprzez dyskontowanie szacowanych przyszłych wydatków pieniężnych - przy zastosowaniu stóp procentowych opartych na rynkowych stopach obligacji rządowych. Koszt bieżącego zatrudnienia programu określonych świadczeń ujmowany w wyniku jako koszt świadczeń pracowniczych, za wyjątkiem, gdy jest uwzględniony jako koszt wytworzenia składnika aktywów, odzwierciedla wzrost zobowiązania z tytułu określonych świadczeń wynikający z pracy wykonywanej przez pracowników w okresie bieżącym. Koszty przeszłego zatrudnienia ujmuje się od razu w wyniku finansowym. Koszt odsetek netto jest obliczany poprzez stosowanie stopy dyskonta do wartości netto zobowiązania z tytułu określonych świadczeń i prezentowany w kosztach finansowych. Zyski i straty aktuarialne powstające z tytułu korekt założeń aktuarialnych ex post oraz zmian założeń aktuarialnych są odnoszone do kapitału własnego przez pozostałe całkowite dochody w okresie, w którym powstały. W przypadku nagród jubileuszowych odnoszone są w koszty okresu.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze dla jednostek z Grupy zlokalizowanych w Polsce oparto o następujące podstawowe założenia:

	Wycena na dzień	
	31/12/2018	31/12/2017
	%	%
Stopa dyskonta	3,0	3,25
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno- rentowe, nagrody jubileuszowe	do 3,0	do 3,5
Zakładany wzrost ceny uprawnień na świadczenia przejazdowe	do 2,5	do 2,5
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	3,5 - 5,0	3,3 - 5,0
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	1,7 - 8,2	1,1 - 10,0

Istotny wpływ na wartość rezerw na świadczenia pracownicze mają przyjęte założenia w zakresie stopy dyskontowej, założonego wzrostu płac oraz oczekiwanego przeciętnego wzrostu zatrudnienia. Poniżej zaprezentowano analizę wrażliwości dla zmian powyższych założeń. Analizę tę przeprowadzono zmieniając jedynie wartość jednej zmiennej, przy jednoczesnym braku zmian pozostałych założeń.

5.7 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

Analiza wrażliwości wartości rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/12/2018	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	304,0	(4,3)	4,4	3,7	(3,7)	(3,8)	3,8
Odprawy emerytalne i rentowe	195,8	(3,3)	3,4	2,9	(2,8)	(3,0)	2,9
Odprawy pośmiertne	7,9	(0,1)	0,1	0,1	(0,1)	(0,1)	0,1
ZFŚS	130,2	(5,0)	5,3	4,4	(4,2)	(0,8)	0,8
Świadczenia przejazdowe	32,8	(1,3)	1,3	1,1	(1,1)	(0,3)	0,3
Razem	670,7	(14,0)	14,5	12,2	(11,9)	(8,0)	7,9

	31/12/2017	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	288,0	(4,1)	4,3	3,5	(3,4)	(3,7)	3,7
Odprawy emerytalne i rentowe	174,6	(3,1)	3,2	2,7	(2,6)	(2,7)	2,7
Odprawy pośmiertne	7,1	(0,1)	0,2	0,1	(0,1)	(0,1)	0,1
ZFŚS	143,5	(5,6)	6,0	5,2	(5,0)	(0,8)	0,8
Świadczenia przejazdowe	33,8	(1,3)	1,4	1,3	(1,1)	(0,2)	0,3
Razem	647,0	(14,2)	15,1	12,8	(12,2)	(7,5)	7,6

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2018 (zbadane)	166,8	143,5	33,8	7,1	274,2	37,2	662,6
Korekty błędów poprzednich okresów	7,8	-	-	-	13,8	-	21,6
1/01/2018 (po przekształceniu)	174,6	143,5	33,8	7,1	288,0	37,2	684,2
Koszt bieżącego zatrudnienia	5,7	1,9	1,6	0,2	11,2	-	20,6
Koszt odsetkowy	4,8	4,7	1,1	0,2	8,6	-	19,4
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	27,3	(12,5)	(2,7)	1,1	-	-	13,2
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	37,2	-	37,2
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	30,9	30,9
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(19,3)	(19,3)
Świadczenia wypłacone	(16,6)	(7,4)	(1,0)	(0,7)	(41,1)	(12,7)	(79,5)
Różnice kursowe	-	-	-	-	0,1	0,2	0,3
31/12/2018	195,8	130,2	32,8	7,9	304,0	36,3	707,0
Rezerwy długoterminowe	169,1	125,3	31,7	6,6	258,8	-	591,5
Rezerwy krótkoterminowe	26,7	4,9	1,1	1,3	45,2	36,3	115,5
Razem	195,8	130,2	32,8	7,9	304,0	36,3	707,0

5.7 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2017 (zbadane)	153,2	128,6	33,3	6,9	268,9	34,0	624,9
Korekty błędów poprzednich okresów	7,0	-	-	-	13,7	-	20,7
1/01/2017 (po przekształceniu)	160,2	128,6	33,3	6,9	282,6	34,0	645,6
Koszt bieżącego zatrudnienia	5,3	1,7	0,6	0,1	11,0	-	18,7
Koszt odsetkowy	4,8	4,5	1,2	0,2	8,4	-	19,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	21,0	15,4	(0,2)	0,7	-	-	36,9
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	29,8	-	29,8
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	26,7	26,7
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(18,4)	(18,4)
Świadczenia wypłacone	(16,7)	(6,7)	(1,1)	(0,8)	(43,8)	(5,1)	(74,2)
31/12/2017	174,6	143,5	33,8	7,1	288,0	37,2	684,2
Rezerwy długoterminowe	150,9	137,8	32,5	6,3	248,2	-	575,7
Rezerwy krótkoterminowe	23,7	5,7	1,3	0,8	39,8	37,2	108,5
Razem	174,6	143,5	33,8	7,1	288,0	37,2	684,2

Pozycje ujęte w wyniku w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych

	31/12/2018	31/12/2017
Koszty świadczeń pracowniczych	(69,4)	(56,8)
Koszty finansowe	(19,4)	(19,1)
Ogółem ujęte w wyniku przed opodatkowaniem	(88,8)	(75,9)

(Zyski) / straty aktuarialne

2018	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
Odprawy emerytalne i rentowe	4,4	2,5	20,4	27,3
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	1,2	4,2	(17,9)	(12,5)
Świadczenia przejazdowe	0,3	1,1	(4,1)	(2,7)
Odprawy pośmiertne	0,1	0,1	0,9	1,1
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe				
Nagrody jubileuszowe	5,3	3,2	28,7	37,2
Razem	11,3	11,1	28,0	50,4

5.7 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

2017	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
Odprawy emerytalne i rentowe	0,1	2,7	18,2	21,0
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	1,4	5,3	8,7	15,4
Świadczenia przejazdowe	0,4	1,2	(1,8)	(0,2)
Odprawy pośmiertne	(0,2)	0,1	0,8	0,7
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe				
Nagrody jubileuszowe	(0,4)	3,3	26,9	29,8
Razem	1,3	12,6	52,8	66,7

Analiza terminów zapadalności wypłaconych świadczeń pracowniczych

31/12/2018	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Razem
do 1 roku	26,7	4,9	1,1	1,3	45,2	36,3	115,5
od 1 do 5 lat	63,6	21,9	5,2	3,3	133,6	-	227,6
powyżej 5 lat	105,5	103,4	26,5	3,3	125,2	-	363,9
Razem	195,8	130,2	32,8	7,9	304,0	36,3	707,0

31/12/2017	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Razem
do 1 roku	23,7	5,7	1,3	0,8	39,8	37,2	108,5
od 1 do 5 lat	53,2	23,8	5,0	2,7	128,0	-	212,7
powyżej 5 lat	97,7	114,0	27,5	3,6	120,2	-	363,0
Razem	174,6	143,5	33,8	7,1	288,0	37,2	684,2

Średni okres zapadalności świadczeń pracowniczych w Jednostce dominującej wynosił 10,3 lat na dzień 31 grudnia 2018 roku. Udział Jednostki dominującej w wartości rezerw Grupy na świadczenia pracownicze, wycenianych metodami aktuarialnymi, wynosi około 90%.

5.8 Pozostałe rezerwy
Stosowane zasady rachunkowości

Rezerwy tworzone są w przypadku, kiedy na Grupie ciąży istniejący obowiązek, prawny lub zwyczajowo oczekiwany, wynikający ze zdarzeń przeszłych i gdy prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku spowoduje konieczność wypływu środków pieniężnych oraz można dokonać wiarygodnego szacunku kwoty tego zobowiązania. Ujmowana kwota rezerwy odzwierciedla możliwie najdokładniejszy szacunek kwoty wymaganej do rozliczenia bieżącego zobowiązania na dzień bilansowy, z uwzględnieniem ryzyka i niepewności związanej z tym zobowiązaniem. W przypadku wyceny rezerwy metodą szacunkowych przepływów pieniężnych koniecznych do rozliczenia bieżącego zobowiązania, jej wartość bilansowa odpowiada wartości bieżącej tych przepływów (w przypadku gdy wpływ pieniądza w czasie jest istotny). Jeśli zachodzi prawdopodobieństwo, że część lub całość korzyści ekonomicznych wymaganych do rozliczenia rezerwy będzie można odzyskać od strony trzeciej, należność tę ujmuje się jako składnik aktywów, jeśli prawdopodobieństwo odzyskania tej kwoty jest odpowiednio wysokie i da się ją wiarygodnie wycenić. W przypadku gdy określenie, czy występuje obecny obowiązek, jest niejasne, na przykład w przypadku sprawy sądowej, Grupa tworzy rezerwy na takie zdarzenia jeśli uzna, że po uwzględnieniu wszystkich dostępnych dowodów, istnienie obowiązku na dzień bilansowy jest bardziej prawdopodobne niż jego brak. Jeśli brak obecnego obowiązku na dzień bilansowy jest bardziej prawdopodobny niż jego istnienie, Grupa ujawnia informację o zobowiązaniu warunkowym, chyba że możliwość zaistnienia wypływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma.

5.8 Pozostałe rezerwy (cd.)

Struktura pozostałych rezerw

2018	Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	Rezerwa na rekultywację	Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT	Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	Inne rezerwy	Razem
1/01/2018	14,2	5,0	22,3	16,7	24,0	82,2
Zawiązanie	1,2	0,1	1,3	-	14,0	16,6
Rozwiązanie	-	-	-	(0,1)	(3,2)	(3,3)
Wykorzystanie	(0,6)	-	-	(12,9)	(4,9)	(18,4)
Różnice kursowe	-	0,2	-	-	0,1	0,3
31/12/2018	14,8	5,3	23,6	3,7	30,0	77,4
Rezerwy długoterminowe	14,8	4,4	-	1,3	-	20,5
Rezerwy krótkoterminowe	-	0,9	23,6	2,4	30,0	56,9
Razem	14,8	5,3	23,6	3,7	30,0	77,4

2017	Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	Rezerwa na rekultywację	Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT	Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	Inne rezerwy	Razem
1/01/2017	16,4	4,9	-	8,2	21,9	51,4
Zawiązanie	1,0	0,1	22,3	15,8	10,1	49,3
Rozwiązanie	-	-	-	-	(6,2)	(6,2)
Wykorzystanie	(3,2)	-	-	(7,3)	(1,8)	(12,3)
31/12/2017	14,2	5,0	22,3	16,7	24,0	82,2
Rezerwy długoterminowe	14,2	4,2	-	3,8	0,3	22,5
Rezerwy krótkoterminowe	-	0,8	22,3	12,9	23,7	59,7
Razem	14,2	5,0	22,3	16,7	24,0	82,2

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 31 grudnia 2018 roku pozycja obejmowała:

- rezerwę na karę nałożoną przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) w wysokości 14,2 milionów złotych,
- rezerwę na karę utworzoną w związku z toczącym się postępowaniem Urzędu Antymonopolowego w Czechach w wysokości 0,6 miliona złotych.

Zmiana wysokości rezerw w 2018 roku dotyczy postępowania administracyjnego, które w październiku 2016 roku Urząd Antymonopolowy w Czechach rozpoczął przeciwko spółce AWT Čechofracht a.s., w związku z podejrzeniem o udział w umowie kartelowej w latach 2004 – 2010. W wyniku rozwoju postępowania i analizy jego aktualnego statusu Grupa zdecydowała o utworzeniu rezerwy na potencjalną karę w wysokości 1,2 miliona złotych, która następnie została skorygowana do kwoty 0,6 miliona złotych.

W przypadku rezerwy na karę nałożoną przez UOKiK, w dniu 15 października 2018 roku Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydał wyrok, w którym oddalił odwołanie Jednostki dominującej i utrzymał tym samym w całości zaskarżoną decyzję, w związku z czym w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku nie wystąpiły okoliczności, które powodowałyby konieczność aktualizacji utworzonej rezerwy w wysokości 14,2 milionów złotych.

Rezerwa na rekultywację

Rezerwa została utworzona na pokrycie przyszłych wydatków związanych z obowiązkiem rekultywacji terenu. Szacunek rezerwy odpowiada wartości bieżącej oczekiwanych przyszłych wydatków.

Rezerwa na umowy rodzące obciążenia

Na dzień 31 grudnia 2017 roku rezerwa reprezentowała kwotę przewidywanej straty dotyczącej dwóch umów zakupowych, w przypadku których nieuniknione koszty wypełnienia obowiązków z nich wynikających przewyższały przewidywane korzyści możliwe do uzyskania na mocy tych umów. W wyniku realizacji przedmiotowych umów w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku nastąpiło wykorzystanie rezerwy w wysokości 12,9 milionów złotych.

Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT

Rezerwa dotyczy rozrachunków z Urzędem Kontroli Skarbowej w związku z toczącym się postępowaniem kontrolnym w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w zakresie rzetelności deklarowanych podstaw opodatkowania oraz prawidłowości obliczania i wpłacania podatku od towarów i usług za okres od kwietnia 2013 roku do lipca 2013 roku. Wzrost pozycji wynika z naliczenia odsetek budżetowych.

5.8 Pozostałe rezerwy (cd.)

Inne rezerwy

Pozycja ta obejmuje głównie rezerwy utworzone na roszczenia sporne, sprawy sądowe i kary umowne w przypadku których wpływ środków pieniężnych związany z realizacją tych roszczeń jest bardziej prawdopodobny niż jego brak.

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota pozostałych rezerw na dzień 31 grudnia 2018 roku jak i na dzień 31 grudnia 2017 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne.

5.9 Pozostałe zobowiązania

Stosowane zasady rachunkowości

Zobowiązania stanowią obecny, wynikający ze zdarzeń przeszłych obowiązek Grupy, którego wypełnienie, według oczekiwań, spowoduje wpływ z jednostki środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne.

Pozostałe zobowiązania obejmują głównie rozrachunki publiczno-prawne, zobowiązania z tytułu wynagrodzeń, które wyceniane są w kwocie wymagającej zapłaty.

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/12/2018	31/12/2017
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	0,2	-
Inne	-	0,3
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	36,9	42,1
Zobowiązania publiczno-prawne	86,9	78,3
Rozrachunki z pracownikami	95,2	87,3
Otrzymane dotacje	2,6	6,0
Pozostałe rozrachunki	7,0	3,1
Rozliczenia z tytułu VAT	6,5	8,3
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	0,3	1,6
Razem	235,6	227,0
Zobowiązania długoterminowe	1,8	0,3
Zobowiązania krótkoterminowe	233,8	226,7
Razem	235,6	227,0

6. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

Stosowane zasady rachunkowości

Polityka rachunkowości obowiązująca od 1 stycznia 2018 roku

Grupa ujmuje składnik aktywów finansowych lub zobowiązanie finansowe w sprawozdaniu z sytuacji finansowej, gdy staje się związana postanowieniami umowy instrumentu.

W momencie początkowego ujęcia jednostka wycenia składnik aktywów finansowych lub zobowiązanie finansowe w jego wartości godziwej, którą w przypadku aktywów finansowych lub zobowiązań finansowych niewycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy powiększa się lub pomniejsza o koszty transakcyjne, które można bezpośrednio przypisać do nabycia lub emisji tych aktywów finansowych lub zobowiązań finansowych.

Po początkowym ujęciu aktywa finansowe o charakterze dłużnym klasyfikuje się jako wyceniane:

- w zamortyzowanym koszcie,
- wartości godziwej przez inne całkowite dochody,
- wartości godziwej przez wynik finansowy.

Klasyfikacja odbywa się na podstawie:

- modelu biznesowego jednostki w zakresie zarządzania aktywami finansowymi,
- charakterystyki wynikających z umowy przepływów pieniężnych dla składnika aktywów finansowych, tj. czy przepływy pieniężne wynikające z umów obejmują wyłącznie płatności kapitału i odsetek. Charakterystykę i przeznaczenie aktywów finansowych określa się w chwili początkowego ujęcia.

6. Instrumenty finansowe I zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Stosowane zasady rachunkowości

Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu

Składnik aktywów finansowych wycenia się w zamortyzowanym koszcie, jeśli spełnione są oba poniższe warunki:

- a) składnik aktywów finansowych jest utrzymywany zgodnie z modelem biznesowym, którego celem jest utrzymywanie aktywów finansowych dla uzyskiwania przepływów pieniężnych wynikających z umowy;
- b) warunki umowy dotyczącej składnika aktywów finansowych powodują powstawanie w określonych terminach przepływów pieniężnych, które są jedynie spłatą kwoty głównej i odsetek od kwoty głównej pozostałej do spłaty.

Do tej kategorii Grupa klasyfikuje głównie:

- a) należności handlowe,
- b) lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy,
- c) środki pieniężne i ich ekwiwalenty.

Różnice w polityce rachunkowości dotyczącej odpisów aktualizujących wartość należności handlowych zostały opisane w **Nocie 5.4**.

Na dzień 1 stycznia 2018 roku oraz 31 grudnia 2018 roku Grupa nie posiadała aktywów finansowych o charakterze dłużnym wycenianych w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody oraz wycenianych do wartości godziwej przez wynik finansowy.

Inwestycje w instrumenty kapitałowe

Inwestycje w instrumenty kapitałowe wyceniane są w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody.

Zobowiązania finansowe

Grupa klasyfikuje wszystkie zobowiązania finansowe jako wyceniane w późniejszych okresach w zamortyzowanym koszcie, z wyjątkiem:

- a) zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik,
- b) zobowiązań powstałych w wyniku przeniesienia składnika aktywów finansowych, który nie kwalifikuje się do zaprzestania ujmowania, lub wtedy, gdy ma zastosowanie podejście wynikające z utrzymania zaangażowania,
- c) umów gwarancji finansowych,
- d) zobowiązań do udzielenia pożyczki oprocentowanej poniżej rynkowej stopy rynkowej,
- e) warunkowej zapłaty ujętej przez Grupę obejmującej w ramach połączenia przedsięwzięć, do której ma zastosowanie MSSF 3.

Wszystkie zobowiązania finansowe posiadane przez Grupę klasyfikowane są jako wyceniane w zamortyzowanym koszcie. Dodatkowo, w ramach pozycji pozostałych aktywów i zobowiązań finansowych Grupa prezentuje pochodne instrumenty finansowe typu forward. Instrumenty te stanowią zabezpieczenie przyszłych przepływów pieniężnych. W momencie ustanowienia zabezpieczenia Grupa wyznacza powiązanie zabezpieczające. Efektywna część zysków lub strat związanych z instrumentem zabezpieczającym jest ujmowana w pozostałych całkowitych dochodach. Nieefektywna część zysków lub strat związanych z instrumentem zabezpieczającym jest ujmowana w wyniku finansowym okresu, chyba że jest nieistotna wartościowo. Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach zyski/straty związane z wyceną instrumentu zabezpieczającego ujmuje się wyniku finansowym w momencie, w którym pozycja zabezpieczana wpływa na wynik finansowy. Grupa usuwa ze sprawozdania z sytuacji finansowej składnik aktywów finansowych tylko w przypadku, gdy prawa umowne do przepływów pieniężnych generowanych przez ten składnik wygasną lub gdy przeniosła dany składnik aktywów oraz wszystkie związane z nim rodzaje ryzyka i korzyści wynikające z praw własności na inną jednostkę.

Polityka rachunkowości obowiązująca do 31 grudnia 2017 roku

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Grupa w ramach pozostałych aktywów finansowych prezentowała następujące kategorie:

a) Pożyczki i należności

Pożyczki i należności to niepochodne instrumenty finansowe o stałych lub możliwych do określenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Grupa do pożyczek i należności klasyfikowała: środki pieniężne i ich ekwiwalenty, lokaty bankowe z terminem zapadalności powyżej trzech miesięcy, należności handlowe oraz należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych. Pożyczki i należności wyceniane są według zamortyzowanego kosztu z zastosowaniem metody efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości, z wyjątkiem tych aktywów, dla których efekt dyskontowania jest niematerialny.

b) Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży (DDS)

W Grupie aktywami finansowymi dostępnymi do sprzedaży były inwestycje kapitałowe nienotowane na aktywnym rynku, które wyceniane były w koszcie pomniejszonym o odpisy z tytułu utraty wartości.

Poza zmianami wynikającymi z różnic w klasyfikacji aktywów finansowych, zmiany metodologii tworzenia odpisów aktualizujących wartość należności handlowych, zmiany wyceny instrumentów kapitałowych w innych jednostkach nie było innych istotnych różnic w polityce rachunkowości obowiązującej od 1 stycznia 2018 roku mających wpływ na niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/12/2018	Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	31/12/2017
Instrumenty finansowe zabezpieczające			Instrumenty finansowe zabezpieczające	
Instrumenty pochodne	<i>Nota 5.5</i>	3,5	Instrumenty pochodne	12,1
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	<i>Nota 5.5</i>	6,8	Udziały w spółkach nienotowanych	7,3
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			Pożyczki i należności	
Należności handlowe	<i>Nota 5.4</i>	685,3	Należności handlowe	688,8
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		-	Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,1
Udzielone pożyczki		-	Udzielone pożyczki	1,1
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy		201,1	Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	253,8
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	<i>Nota 4.4</i>	447,3	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	516,8
Razem		1 344,0		1 480,0

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/12/2018	31/12/2017
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	<i>Nota 5.9</i>	0,2	0,3
Kredyty bankowe i pożyczki	<i>Nota 4.1</i>	468,1	494,3
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	<i>Nota 4.1</i>	863,7	1 068,0
Zobowiązania handlowe		499,9	447,2
Zobowiązania inwestycyjne	<i>Nota 5.6</i>	287,4	79,1
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 / MSR 39	<i>Nota 4.1</i>	95,2	139,1
Razem		2 214,5	2 228,0

Odpisy aktualizujące wartość udziałów w spółkach nienotowanych oraz należności handlowych zostały opisane odpowiednio w **Notach 5.5** oraz **5.4** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2018 roku do 31 grudnia 2018 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Jednostka dominująca ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do sierpnia 2031 roku. Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 108,9 milionów EUR stanowiąca równowartość 468,1 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do grudnia 2020 roku. Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość aktywów oraz zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła odpowiednio 3,5 milionów złotych oraz 0,2 miliona złotych.

Pozycja obejmuje również wycenę w jednostce zależnej instrumentów zabezpieczających w postaci walutowych kontraktów forward na parze walut EUR/PLN będących zabezpieczeniem przyszłych przepływów pieniężnych. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do listopada 2019 roku. Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 0,3 miliona złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 grudnia 2018 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	31/12/2018		31/12/2017
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2
Aktywa			
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	3,5	-	12,1
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	6,8	-
Zobowiązania			
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,2	-	-
Instrumenty pochodne - kontrakty IRS	-	-	0,3

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

Wartość godziwa forwardów walutowych ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji kalkulowane w oparciu o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Cena terminowa kalkulowana jest w oparciu o fixing NBP i krzywą stóp procentowych implikowaną z transakcji fx swap.

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4,9 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.



c) Kontrakty IRS

Wartość godziwa transakcji terminowych na stopę procentową ustalana była w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji w oparciu o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Wartość godziwa była kalkulowana i dyskontowana przez bank według WIBOR 1M.

d) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	2018	2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego (zbadane)	-	118,7
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 9	6,2	-
Stan na początek okresu sprawozdawczego (przekształcone)	6,2	118,7
Nabycie udziałów	1,0	-
Sprzedaż udziałów	(0,4)	-
(Zyski) / straty z przeszacowania	-	(4,7)
Rozliczenie opcji put na udziały niedające kontroli	-	(114,0)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	6,8	-

Dane na dzień 1 stycznia 2018 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 9, co opisano w **Nocie 1.3 i 1.5** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 oraz 31 grudnia 2017 nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Przychody, koszty, zyski i straty zawarte w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

2018	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,3	-	-	-	0,3
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(3,0)	-	15,2	(25,0)	(5,8)	(18,6)
Różnice kursowe	-	-	4,2	(2,6)	(1,0)	0,6
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	3,0	-	-	3,0
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(1,6)	-	(1,6)
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	5,0	-	-	-	5,0
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	7,0	-	-	-	-	7,0
Zysk / (strata) brutto	4,0	5,3	22,4	(29,2)	(6,8)	(4,3)
Zmiana wyceny	(23,4)	-	-	-	-	(23,4)
Pozostałe całkowite dochody	(23,4)	-	-	-	-	(23,4)

W okresie 12 miesięcy zakończonym dnia 31 grudnia 2018 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 7,3 milionów złotych oraz kosztów finansowych w zakresie odsetek od zobowiązań leasingu finansowego w kwocie (0,3) miliona złotych.

W okresie 12 miesięcy zakończonym dnia 31 grudnia 2018 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (8,5) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (14,9) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

2017	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	Pożyczki i należności	Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	Razem
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,3	-	-	-	-	0,3
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,2)	-	14,1	-	(28,7)	(6,1)	(21,9)
Różnice kursowe	0,7	-	(16,1)	-	6,6	5,7	(3,1)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	0,1	-	(6,3)	4,7	-	-	(1,5)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,7)	-	(1,7)
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	(0,2)	-	-	-	-	(0,2)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	8,0	-	-	-	-	-	8,0
Zysk / (strata) brutto	7,6	0,1	(8,3)	4,7	(23,8)	(0,4)	(20,1)
Zmiana wyceny	27,9	-	-	-	-	-	27,9
Pozostałe całkowite dochody	27,9	-	-	-	-	-	27,9

W okresie 12 miesięcy zakończonym dnia 31 grudnia 2017 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 8,9 milionów złotych oraz kosztów finansowych w zakresie odsetek od zobowiązań leasingu finansowego w kwocie (0,9) miliona złotych.

W okresie 12 miesięcy zakończonym dnia 31 grudnia 2017 pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 12,7 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 15,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Kompensata aktywów finansowych

31/12/2018	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych	Wartość netto aktywów Finansowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej	Powiązane wartości niekompensowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej - otrzymane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Należności handlowe	685,3	685,3	(4,4)	680,9
Razem	685,3	685,3	(4,4)	680,9

31/12/2017	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych	Wartość netto aktywów Finansowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej	Powiązane wartości niekompensowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej - otrzymane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Należności handlowe	688,8	688,8	(5,4)	683,4
Razem	688,8	688,8	(5,4)	683,4

Kompensata zobowiązań finansowych

31/12/2018	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej	Powiązane wartości niekompensowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Zobowiązania handlowe	499,9	499,9	(0,7)	499,2
Razem	499,9	499,9	(0,7)	499,2

31/12/2017	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej	Powiązane wartości niekompensowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Zobowiązania handlowe	447,2	447,2	(1,5)	445,7
Razem	447,2	447,2	(1,5)	445,7

Zaprezentowane w powyższych tabelach wartości niekompensowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej zabezpieczające należności handlowe ujęte są w ramach pozostałych zobowiązań, natomiast wartości zabezpieczające zobowiązania handlowe ujęte są w ramach pozostałych aktywów.

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym

Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

W latach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa narażona była na następujące typy ryzyka finansowego:



Ryzyko rynkowe

Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi oraz 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. 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 wartości bilansowych i 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.



Zarządzanie ryzykiem walutowym

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa narażona była na ryzyko walutowe dotyczące głównie denominowanych w walutach obcych należności handlowych, zobowiązań z tytułu kredytów oraz zobowiązań z tytułu leasingu.

W wyniku przeprowadzanej na dzień bilansowy wyceny należności i zobowiązań wyrażonych w walutach obcych, a także wyniku bieżących realizacji rozliczeń w walutach obcych powstają dodatnie i ujemne różnice kursowe. Ich wartości ulegają wahaniom w okresie roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy Grupy są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN. W ramach stosowanej rachunkowości zabezpieczeń Grupa stosowała w latach 2017 - 2018 transakcje terminowe typu forward na parze walutowej EUR/PLN oraz ustanowiła powiązania zabezpieczające pomiędzy przepływami wynikającymi z kredytów bankowych denominowanych w EUR a przyszłymi wysoce prawdopodobnymi przepływami pieniężnymi z działalności operacyjnej wyrażonych w EUR.

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Pozycje w walutach

31/12/2018	łączna wartość pozycji w PLN	EUR/PLN		CZK/PLN		CHF/PLN	
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN	w walucie	w PLN
AKTYWA							
Aktywa trwałe							
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	0,8	16,9	0,8	-	-	-	-
Aktywa obrotowe							
Należności handlowe	202,9	29,8	128,3	440,4	73,7	0,2	0,9
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	2,7	45,5	2,7	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	125,7	14,0	60,1	392,2	65,6	-	-
Razem	332,1	106,2	191,9	832,6	139,3	0,2	0,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	526,3	110,2	473,6	314,8	52,7	-	-
Zobowiązania inwestycyjne	0,7	0,1	0,4	1,9	0,3	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	71,4	16,1	69,1	14,0	2,3	-	-
Zobowiązania handlowe	165,5	14,8	63,8	588,9	98,5	0,8	3,2
Pozostałe zobowiązania – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	0,2	8,8	0,2	-	-	-	-
Razem	764,1	150,0	607,1	919,6	153,8	0,8	3,2
Pozycja walutowa netto	(432,0)	(43,8)	(415,2)	(87,0)	(14,5)	(0,6)	(2,3)

31/12/2017	łączna wartość pozycji w PLN	EUR/PLN		CZK/PLN		CHF/PLN	
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN	w walucie	w PLN
AKTYWA							
Aktywa trwałe							
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	2,6	19,2	2,6	-	-	-	-
Aktywa obrotowe							
Należności handlowe	212,8	33,6	140,0	434,9	71,0	0,5	1,8
Pozostałe aktywa:							
kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	9,5	37,9	9,5	-	-	-	-
inne aktywa	1,1	0,3	1,1	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	163,1	21,8	90,9	442,1	72,1	-	0,1
Razem	389,1	112,8	244,1	877,0	143,1	0,5	1,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	576,4	125,4	523,1	326,6	53,3	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	93,6	21,7	90,5	18,9	3,1	-	-
Zobowiązania handlowe	187,9	21,6	90,0	580,9	94,8	0,9	3,1
Razem	857,9	168,7	703,6	926,4	151,2	0,9	3,1
Pozycja walutowa netto	(468,8)	(55,9)	(459,5)	(49,4)	(8,1)	(0,4)	(1,2)

⁽¹⁾ W powyższych tabelach w pozycji aktywa finansowe / pozostałe zobowiązania finansowe w kolumnie dotyczącej waluty (EUR) zaprezentowana jest kwota ekspozycji Grupy w transakcjach terminowych typu forward, natomiast kolumna waluty (PLN) odpowiada wycenie wartości godziwej instrumentów pochodnych w PLN.

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Wrażliwość na ryzyko walutowe

Grupa narażona jest na zmiany kursów pary walutowej EUR/PLN, CHF/PLN, CZK/PLN, w związku z jej działalnością operacyjną i finansową. Odchylenia kursów skalkulowano na podstawie średnich zmienności poszczególnych kursów walut w badanym okresie. Wrażliwość instrumentów finansowych na ryzyko walutowe obliczono jako różnicę pomiędzy pierwotną wartością księgową instrumentów finansowych a ich potencjalną wartością przy założonych zmianach kursów walut. Poniższe tabele prezentują ekspozycję Grupy na ryzyko walutowe w latach 2017-2018.

31/12/2018	wartość pozycji w PLN	Ryzyko walutowe							
		EUR/PLN				CZK/PLN		CHF/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na wynik	
		+6%	-6%	+6%	-6%	+4%	-4%	+9%	-9%
AKTYWA									
Aktywa trwałe									
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward	0,8	-	-	(4,4)	4,4	-	-	-	-
Aktywa obrotowe									
Należności handlowe	202,9	7,7	(7,7)	-	-	2,9	(2,9)	0,1	(0,1)
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward	2,7	-	-	(11,8)	11,8	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	125,7	3,6	(3,6)	-	-	2,6	(2,6)	-	-
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA									
Zobowiązania długoterminowe									
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	526,3	(2,8)	2,8	(25,6)	25,6	(2,1)	2,1	-	-
Zobowiązania inwestycyjne	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	71,4	(1,6)	1,6	(2,5)	2,5	(0,1)	0,1	-	-
Zobowiązania handlowe	165,5	(3,8)	3,8	-	-	(3,9)	3,9	(0,3)	0,3
Pozostałe zobowiązania – kontrakty walutowe forward	0,2	-	-	(2,3)	2,3	-	-	-	-
Łączny efekt brutto		3,1	(3,1)	(46,6)	46,6	(0,6)	0,6	(0,2)	0,2

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

31/12/2017	wartość pozycji w PLN	Ryzyko walutowe							
		EUR/PLN				CZK/PLN		CHF/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na wynik	
		+5%	-5%	+5%	-5%	+5%	-5%	+5%	-5%
AKTYWA									
Aktywa trwałe									
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward	2,6	-	-	(7,3)	7,3	-	-	-	-
Aktywa obrotowe									
Należności handlowe	212,8	7,0	(7,0)	-	-	3,5	(3,5)	0,1	(0,1)
Pozostałe aktywa:									
kontrakty walutowe forward	9,5	-	-	(12,0)	12,0	-	-	-	-
inne aktywa	1,1	0,1	(0,1)	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	163,1	4,5	(4,5)	-	-	3,6	(3,6)	-	-
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA									
Zobowiązania długoterminowe									
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	576,4	(1,7)	1,7	(22,7)	22,7	(2,7)	2,7	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	93,6	(1,7)	1,7	(2,8)	2,8	(0,2)	0,2	-	-
Zobowiązania handlowe	187,9	(4,5)	4,5	-	-	(4,7)	4,7	-	-
Łączny efekt brutto		3,7	(3,7)	(44,8)	44,8	(0,5)	0,5	0,1	(0,1)

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w 2018 i 2017 roku stosowano terminowe transakcje typu forward na parze EUR/PLN (sprzedaż oraz zakup waluty).

Zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych

Stan na 31/12/2018

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa aktywów	Wartość godziwa zobowiązań
Santander	forward	05/2017 – 12/2018	01/2019 – 02/2020	EUR/PLN	9,2	40,3	0,3	-
mBank	forward	01/2017 – 12/2018	01/2019 – 12/2020	EUR/PLN	16,9	75,0	0,9	0,1
Pekao	forward	06/2017 – 12/2018	01/2019 – 08/2020	EUR/PLN	16,4	72,3	0,8	-
PKO BP	forward	01/2017 – 11/2018	01/2019 – 11/2020	EUR/PLN	25,5	112,7	1,3	0,1
Credit Agricole	forward	02/2017 – 07/2018	01/2019 – 06/2020	EUR/PLN	3,2	14,2	0,2	-
Razem					71,2	314,5	3,5	0,2

Stan na 31/12/2017

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa aktywów
BZ WBK	forward	06/2016 - 10/2017	01/2018 - 10/2019	EUR/PLN	2,6	11,5	0,7
mBank	forward	11/2016 - 12/2017	01/2018 - 12/2019	EUR/PLN	12,9	56,9	2,1
Pekao	forward	06/2016 - 10/2017	01/2018 - 10/2019	EUR/PLN	15,1	67,0	3,4
PKO BP	forward	05/2016 - 12/2017	01/2018 - 12/2019	EUR/PLN	20,9	93,6	4,8
RCB	forward	10/2016 - 11/2016	01/2018 - 11/2018	EUR/PLN	1,0	4,5	0,3
Credit Agricole	forward	01/2017 - 12/2017	07/2018 - 12/2019	EUR/PLN	4,6	20,5	0,8
Razem					57,1	254,0	12,1

Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, umów leasingowych opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów leasingowych denominowanych w EUR jest EURIBOR 6M natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i 3M, EURIBOR 3M oraz PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych i leasingowych realizuje się poprzez waloryzację rat w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych, w zależności od umowy.

Do maja 2018 roku Grupa stosowała transakcje zarządzania ryzykiem stopy procentowej IRS, jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla części zobowiązań z tytułu leasingu finansowego.

Posiadane przez Grupę na dzień 31 grudnia 2018 roku środki pieniężne stanowiły głównie lokaty bankowe o stałym oprocentowaniu, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Grupy. W przyszłych okresach w wyniku zmian oprocentowania lokat, pozycja środków pieniężnych może być narażona na ryzyko zmian stóp procentowych.



6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Instrumenty finansowe w podziale na rodzaj oprocentowania

Aktywa finansowe	31/12/2018		31/12/2017		Razem
	Oprocentowane		Oprocentowane		
	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	
Udzielone pożyczki	-	-	0,8	0,3	1,1
Lokaty bankowe	201,1	-	253,8	-	253,8
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	447,3	-	516,8	-	516,8
Razem	648,4	-	771,4	0,3	771,7

Zobowiązania finansowe	31/12/2018			31/12/2017		
	Oprocentowane		Razem	Oprocentowane		Razem
	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy		wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	
Instrumenty pochodne	-	-	-	0,3	-	0,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	75,6	1 351,4	1 427,0	98,8	1 602,6	1 701,4
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	235,1	-	235,1	0,6	-	0,6
Razem	310,7	1 351,4	1 662,1	99,7	1 602,6	1 702,3

Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Przedstawione poniżej analizy wrażliwości oparto o stopień narażenia na ryzyko stóp procentowych instrumentów finansowych na dzień bilansowy. W przypadku zobowiązań o oprocentowaniu zmiennym zakłada się na potrzeby analizy, że kwota zobowiązań niespłaconych na dzień bilansowy będzie niezapłacona przez cały rok. Grupa identyfikuje ekspozycję na ryzyko zmian stóp procentowych głównie dla WIBOR, EURIBOR i PRIBOR. Odchylenia stóp procentowych skalkulowano na podstawie obserwacji średnich wahań stóp procentowych. Przedstawiona poniżej analiza wrażliwości nie obejmuje naliczonych na dzień bilansowy odsetek. Wyniki analizy przedstawiono jako efekt brutto (przed podatkiem).

31/12/2018	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko stopy procentowej					
		WIBOR		EURIBOR		PRIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 50 pb	- 50 pb	+ 50 pb	- 50 pb	+ 50 pb	- 50 pb
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 106,2	(3,2)	3,2	(2,1)	2,1	(0,4)	0,4
Zobowiązania krótkoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	244,5	(1,0)	1,0	(0,2)	0,2	-	-
łącznie efekt brutto		(4,2)	4,2	(2,3)	2,3	(0,4)	0,4

31/12/2017	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko stopy procentowej					
		WIBOR		EURIBOR		PRIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 50 pb	- 50 pb	+ 50 pb	- 50 pb	+ 50 pb	- 50 pb
AKTYWA							
Pozostałe aktywa	0,3	-	-	-	-	-	-
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 332,0	(4,2)	4,2	(2,3)	2,3	(0,3)	0,3
Zobowiązania krótkoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	269,8	(1,0)	1,0	-	-	-	-
łącznie efekt brutto		(5,2)	5,2	(2,3)	2,3	(0,3)	0,3

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Zarządzanie ryzykiem kredytowym

Poniższa tabela przedstawia pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej narażone na ryzyko kredytowe w podziale na poszczególne klasy instrumentów finansowych:

	31/12/2018	31/12/2017
Należności handlowe	685,3	688,8
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	447,3	516,8
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	201,1	253,8
Pozostałe aktywa finansowe	-	1,1
Razem	1 333,7	1 460,5

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. Grupa w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.



Koncentracja ryzyka związanego z należnościami handlowymi jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki.

Struktura podmiotowa należności handlowych

	31/12/2018	31/12/2017
Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	7,4%	8,8%
Podmioty powiązane z Grupy PKP	0,8%	0,7%
Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	25,6%	22,3%
Pozostałe podmioty	66,2%	68,2%
Razem	100,0%	100,0%

Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności handlowych Grupa przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: ubezpieczenia należności, gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, blokad na rachunkach bankowych oraz weksli. Na dzień 31 grudnia 2018 roku 12,0% należności handlowych było zabezpieczonych.

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. Należą do nich banki krajowe, banki zagraniczne oraz oddziały banków zagranicznych o wysokiej wiarygodności kredytowej. Koncentracja ryzyka związanego z posiadanymi środkami pieniężnymi oraz lokatami bankowymi powyżej 3 miesięcy została zaprezentowana w poniższej tabeli.

Bank	Agencja ratingowa	Rating	31/12/2018
Bank A	Fitch	A-	27,9%
Bank B	Moody's	A2	21,9%
Bank C	Moody's	Baa1	15,5%
Bank D	Moody's	Baa1	7,9%
Bank E	Moody's	Baa2	7,8%
Bank F	Moody's	A2	7,7%
Pozostałe			11,3%
Razem			100,0%

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: ENEA, JSW, PGE, Azoty oraz PGG. W okresach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie odnotowano natomiast transakcji zakupu od pozostałych podmiotów powiązanych ze Skarbem Państwa, które byłyby istotne wartościowo.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP:

	2018		31/12/2018	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныmi	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,4	71,1	1,4	9,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	9,2	14,4	2,6	1,5
Jednostki stowarzyszone	1,7	0,3	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	12,9	721,3	1,9	63,3

	2017		31/12/2017	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныmi	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,4	68,5	1,3	8,0
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	9,5	15,3	1,2	1,6
Jednostki stowarzyszone	2,5	0,5	0,2	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	26,4	692,4	2,5	60,9

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą w szczególności dzierżawy i najmu nieruchomości, dostawy mediów oraz usług w zakresie medycyny pracy.

W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO transakcje sprzedaży obejmowały m.in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m. in. utrzymanie i naprawę taboru kolejowego, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe, przewozy intermodalne.

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązаныmi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	31/12/2018	31/12/2017
Pożyczki udzielone podmiotom powiązаныmi	-	1,1
Pożyczki otrzymane od podmiotów powiązanych	1,4	1,3

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego zaprezentowane w niniejszej notce obejmują kwoty wypłaconych świadczeń w danym okresie.

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	2018	2017	2018	2017
Świadczenia krótkoterminowe	2,4	2,4	6,5	8,8
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,5	1,1	3,1	0,8
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,4	0,1	0,3
Razem	3,0	3,9	9,7	9,9

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	2018	2017	2018	2017
Świadczenia krótkoterminowe	1,0	1,1	1,2	1,5
Razem	1,0	1,1	1,2	1,5

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	2018	2017	2018	2017
Świadczenia krótkoterminowe	6,4	6,2	20,8	19,3
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,7	1,1	1,2	0,5
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,5	0,2	0,1
Razem	7,2	7,8	22,2	19,9

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Umowy leasingu operacyjnego
Grupa jako leasingobiorca

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku umowy leasingu operacyjnego obejmowały głównie umowy dzierżawy nieruchomości, wagonów towarowych oraz lokomotyw. Kluczowe umowy dzierżawy nieruchomości są zawarte na okres długoterminowy z możliwością ich wcześniejszego wypowiedzenia w określonych terminach umownych. Okres obowiązywania umów dzierżawy wagonów towarowych oraz lokomotyw przypada na lata 2019 - 2023, w zależności od umowy.

Grupa jako przyszłe minimalne opłaty leasingowe prezentuje opłaty, do zapłaty których zobowiązana jest w okresie wypowiedzenia tych umów, jeżeli umowa zawiera taką możliwość.

Opłaty leasingowe ujęte jako koszt danego okresu

	2018	2017
Minimalne opłaty leasingowe	160,2	126,4
Opłaty otrzymane z tytułu podnajmu (subleasing)	(4,8)	(2,4)
Razem	155,4	124,0

Przyszłe minimalne opłaty leasingowe z tytułu nieodwołalnych umów leasingu operacyjnego

	2018	2017
Do roku	109,0	71,9
Od 1 roku do 5 lat	79,6	66,4
Ponad 5 lat	2,1	7,1
Razem	190,7	145,4

7.3 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/12/2018	31/12/2017
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	538,4	23,9
Razem	538,4	23,9

Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość przyszłych zobowiązań inwestycyjnych Grupy obejmowała głównie zobowiązania wynikające z:

- umowy zawartej ze spółką NEWAG S.A. na modernizację 60 lokomotyw serii SM48, z okresem realizacji do maja 2021 roku. Umowa jest w trakcie realizacji, a pozostała do realizacji wartość umowy wynosiła na dzień 31 grudnia 2018 roku 260,7 milionów złotych,
- umowy zawartej ze spółką Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania 38 lokomotyw serii ST44 o łącznej wartości 176,3 milionów złotych, z okresem realizacji od stycznia 2019 roku do września 2020 roku.

Pozostała część zobowiązań inwestycyjnych Grupy dotyczyła głównie umowy na zakup wagonów o wartości 47,4 milionów złotych, umów na naprawy i przeglądy okresowe wagonów o wartości 27,6 milionów złotych oraz umowy na rozbudowę terminala przeładunkowego w Paskowie o wartości 19,7 milionów złotych.

W dniu 28 stycznia 2019 roku Jednostka dominująca zawarła z konsorcjum firm Siemens Mobility Sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH aneks dotyczący skorzystania z określonego w umowie i przysługującego Jednostce dominującej prawa opcji zwiększenia przedmiotu dostawy o dostawę 5 sztuk fabrycznie nowych lokomotyw wielosystemowych Siemens VECTRON wraz ze świadczeniem usług dodatkowych. Harmonogram zakłada dostawę 3 sztuk lokomotyw w terminie do lipca 2019 roku oraz 2 sztuk lokomotyw w terminie do stycznia 2020 roku. Łączna szacunkowa wartość aneksu wynosi około 26 milionów euro netto, co stanowi równowartość 111,8 milionów złotych.

7.4 Zobowiązania warunkowe

Stosowane zasady rachunkowości

Zgodnie z zasadami rachunkowości Grupy zobowiązanie warunkowe jest:

- możliwym obowiązkiem, który powstaje na skutek zdarzeń przeszłych, których istnienie zostanie potwierdzone dopiero w momencie wystąpienia lub niewystąpienia jednego lub większej ilości niepewnych przyszłych zdarzeń, które nie w pełni podlegają kontroli jednostki lub
- obecnym obowiązkiem, który powstaje na skutek zdarzeń przeszłych, ale nie jest ujmowany w sprawozdaniu z sytuacji finansowej ani sprawozdaniu z wyniku i całkowitych dochodów, ponieważ nie jest prawdopodobne, aby konieczne było wydatkowanie środków zawierających w sobie korzyści ekonomicznych w celu wypełnienia zobowiązania lub kwoty zobowiązania nie można wycenić wystarczająco wiarygodnie.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Pozycje zobowiązań warunkowych objęte istotnymi szacunkami dotyczą roszczeń zgłoszonych wobec Grupy dochodzonych na drodze sądowej. Decyzja co do ujęcia danego roszczenia jako rezerwy bądź zobowiązania warunkowego jest uzależniona od oceny prawdopodobieństwa przegrania postępowania sądowego określonego przez wewnętrzne służby prawne lub zewnętrzne kancelarie prawne. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach, w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych, a tym samym może wystąpić konieczność rozpoznania

rezerwy i obciążenia wyniku finansowego Grupy

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/12/2018	31/12/2017
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	125,0	130,1
Pozostałe zobowiązania warunkowe	119,8	129,2
Razem	244,8	259,3

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, wadła oraz gwarancje celne.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Grupy, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczenia, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Grupę. Kwoty zaprezentowane w niniejszej notce odpowiadają wartościom pełnych roszczeń zgłoszonych przez podmioty zewnętrzne.

7.5 Zabezpieczenia spłaty zobowiązań

Aktywa stanowiące zabezpieczenie spłaty zobowiązań

Na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku Grupa posiadała aktywa, które stanowiły zabezpieczenie spłaty zobowiązań. Aktywa zabezpieczają głównie prawidłową realizację umów kredytowych. Kwoty ustanowionych zabezpieczeń ograniczone są do wysokości zobowiązania kredytowego aktualnego na dzień bilansowy.

Wartość bilansowa aktywów stanowiących zabezpieczenie spłaty zobowiązań

	31/12/2018	31/12/2017
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	281,8	285,5
Zapasy	0,6	0,6
Należności handlowe	75,9	53,0
Środki pieniężne	4,4	0,9
Razem	362,7	340,0

7.6 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 4 stycznia 2019 roku Jednostka dominująca zawarła umowy ze spółkami Grupy PGE na przewóz węgla i sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 16,7 milionów ton. Umowy zostały zawarte na okres od 1 stycznia 2019 roku do 31 grudnia 2021 roku. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi netto 541,2 milionów złotych.

Ponadto informacja o zdarzeniach po dacie bilansu została opisana w **Nocie 7.3** Niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Pozostałe zdarzenia, które wystąpiły po dniu bilansowym, zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2018 w **Rozdziale 6.1**.

7.7 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 marca 2019 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 marca 2019 roku

Sprawozdanie Zarządu z działalności
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za rok obrotowy 2018



PKP CARGO S.A.

z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie XII Wydział Gospodarczy, pod numerem KRS 0000027702, kapitał zakładowy 2.239.345.850,00 zł w całości wpłacony.

Niniejszy dokument zawiera Sprawozdanie Zarządu PKP CARGO S.A. („Spółka”, „Jednostka dominująca”) z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO („Grupa Kapitałowa”, „Grupa”) w 2018 r. W treści dokumentu znajduje się również sprawozdanie z działalności Jednostki dominującej.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA ROK OBROTOWY 2018

1.	Wstęp	7
2.	Relacje Inwestorskie	8
3.	Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	11
3.1	Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	11
3.2	Jednostki podlegające konsolidacji	12
3.3	Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.	13
3.4	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką	13
3.5	Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	13
3.6	Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO	13
4.	Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
4.1	Otoczenie makroekonomiczne	16
4.2	Działalność przewozowa	21
4.3	Pozostałe usługi	30
4.4	Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	31
4.5	Informacje dotyczące zatrudnienia	32
4.6	Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	33
5.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	35
5.1.	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	35
5.2	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	38
5.3	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	46
5.4	Informacje o majątku produkcyjnym	54
5.5	Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	56
5.6	Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń	57
6.	Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	64
6.1	Istotne informacje i zdarzenia	64
6.2	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	66
6.3	Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	67
6.4	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	69
7.	Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	70
7.1	Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	70
7.2	Opis perspektywy rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym	72
8.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	75
8.1	Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	75
8.2	Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	76
8.3	Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	76
8.4	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	76
8.5	Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego	77
8.6	Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	79
8.7	Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń	79
8.8	Informacje dotyczące sprawozdania finansowego	84
9.	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	86
9.1	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny	86
9.2	Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	86
9.3	Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	88
9.4	Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	89
9.5	Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	90
9.6	Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu	90

9.7	Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	91
9.8	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień.....	92
9.9	Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.	92
9.10	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania.....	93
9.11	Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów.....	93
10.	Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych	106
10.1	Oświadczenie Grupy PKP CARGO.....	107
10.2	Oświadczenie PKP CARGO S.A.	131
11.	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 spółek Grupy	146

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	12
Tabela 2 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za lata 2014-2018.....	26
Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO IV kwartał 2014-2018 r.....	26
Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za lata 2014-2018.....	27
Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za IV kwartał 2014-2018 r.	27
Tabela 6 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za lata 2014-2018	28
Tabela 7 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za IV kwartał 2014-2018 r.....	28
Tabela 8 Zatrudnienie w latach 2013-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot.pracowników czynnych)	32
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2014-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	32
Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2014-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	32
Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w latach 2013-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	32
Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2018 (mln zł).....	33
Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2018 (mln zł).....	34
Tabela 14 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	35
Tabela 15 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej (EBIT) oraz wynikiem operacyjnym bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym	36
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	36
Tabela 17 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej (EBIT) oraz wynikiem operacyjnym bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) Grupy PKP CARGO raportowanym, a skorygowanym	37
Tabela 18 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 – 2018 (w dniach).....	40
Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2018	42
Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2018	44
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2018	45
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2018	46
Tabela 23 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2018	51
Tabela 24 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2014 – 2018	52
Tabela 25 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2018	53
Tabela 26 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2018	54
Tabela 27 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności.....	55
Tabela 28 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności	55
Tabela 29 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2014-2018	55
Tabela 30 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu	75
Tabela 31 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	76
Tabela 32 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2018 r. (zł)*	81
Tabela 33 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2018 r. (zł)	82
Tabela 34 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto).....	84
Tabela 35 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2018 r.	89
Tabela 36 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2018 r. oraz na dzień przekazania raportu	89
Tabela 37 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	90
Tabela 38 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	94
Tabela 39 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	98
Tabela 40 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	101
Tabela 41 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu.....	105
Tabela 42 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu.....	105
Tabela 43 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2018	110
Tabela 44 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2018	110
Tabela 45 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2018	111
Tabela 46 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2018	111
Tabela 47 Liczba pracowników w Grupie w latach 2016-2018	112
Tabela 48 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2016-2018	113
Tabela 49 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2018.....	113

Tabela 50 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	114
Tabela 51 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2018.....	116
Tabela 52 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2018.....	117
Tabela 53 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018.....	133
Tabela 54 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	133
Tabela 55 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	133
Tabela 56 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	134
Tabela 57 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	135
Tabela 58 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	135
Tabela 59 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018.....	135
Tabela 60 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	136
Tabela 61 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018.....	138
Tabela 62 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	138

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2018 r.	8
Rysunek 2 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w 2018 r.	10
Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2018 r.	14
Rysunek 4 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2018 r.	15
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2012-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2020 - dane niewyrównane sezonowo	16
Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2017 wraz z jego dekompozycją, szacunek za 2018 r. wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2020 – dane niewyrównane sezonowo	17
Rysunek 7 Wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**	19
Rysunek 8 Wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)	19
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w latach 2014-2018 (mln ton)	22
Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2018 (mld tkm).....	22
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2018	22
Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2018	23
Rysunek 13 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2018 r.....	23
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg przewiezionej masy w okresie 2014-2018 (mln ton)	24
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg pracy przewozowej w okresie 2014-2018 (mld tkm).....	24
Rysunek 16 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2014-2018* ..	25
Rysunek 17 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2014-2018*	25
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2018 r. (btkm)	25
Rysunek 19 Udział pracy przewozowej wykonanej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2018 oraz 2017	27
Rysunek 20 Udział masy przewiezionej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2018 oraz 2017	28
Rysunek 21 Wynik EBIT w 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (w mln zł).....	38
Rysunek 22 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2018* (mln zł) ...	39
Rysunek 23 Struktura aktywów PKP CARGO S.A. w 2018 r. i 2017 r.	39
Rysunek 24 Zmiana wartości aktywów PKP CARGO S.A. w 2018 r. (mln zł).....	40
Rysunek 25 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. w 2018 r. i 2017 r.	41
Rysunek 26 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. w 2018 r. (w mln zł)	41
Rysunek 27 Przepływy pieniężne PKP CARGO S.A. w 2018 r. (w mln zł)	42
Rysunek 28 Wynik EBIT w 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 29 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2018 * (mln zł) ..	47
Rysunek 30 Struktura aktywów Grupy PKP CARGO w 2018 r. i 2017 r.	48
Rysunek 31 Zmiana wartości aktywów Grupy PKP CARGO w 2018 r. (w mln zł)	48
Rysunek 32 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w 2018 r. i 2017 r.....	49
Rysunek 33 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w 2018 r. (w mln zł).....	49
Rysunek 34 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2018 r. (w mln zł)	50
Rysunek 35 Korytarze północ – południe i Nowy Jedwabny Szlak	73
Rysunek 36 Inicjatywy strategiczne	73
Rysunek 37 Obszary operacyjne	74
Rysunek 38 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.12.2018 r.	95
Rysunek 39 Schemat polityk dotyczących zrównoważonego rozwoju	119

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Przychody Grupy PKP CARGO w 2018 r. przekroczyły 5 mld zł. EBITDA to 907 mln zł, a zysk netto sięgnął niemal 184 mln zł.

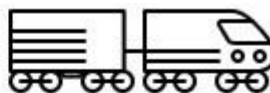
Tak wysokich przychodów nie uzyskaliśmy od momentu wejścia na warszawską giełdę w 2013, a zostały one osiągnięte głównie dzięki przewiezieniu blisko 122 mln ton ładunków. Bardzo dobre są także inne wskaźniki - nakłady inwestycyjne przekroczyły 894 mln zł, a EBITDA wyniosła 907 mln zł i była nawet o 2 mln zł wyższa niż wcześniejsze prognozy. Odnotowaliśmy ponadto bardzo wysoki wzrost wyniku netto: z około 82 mln zł w 2017 roku do prawie 184 mln zł w 2018 roku.

Umocniliśmy się też na pozycji lidera przewozów kolejowych w Polsce i podnieśliśmy wiarygodność wobec rynku i akcjonariuszy.



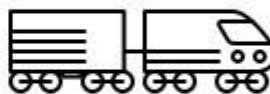
PRZYCHODY

5 237 mln zł



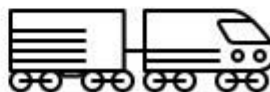
EBITDA

907 mln zł



WYNIK NETTO

184 mln zł

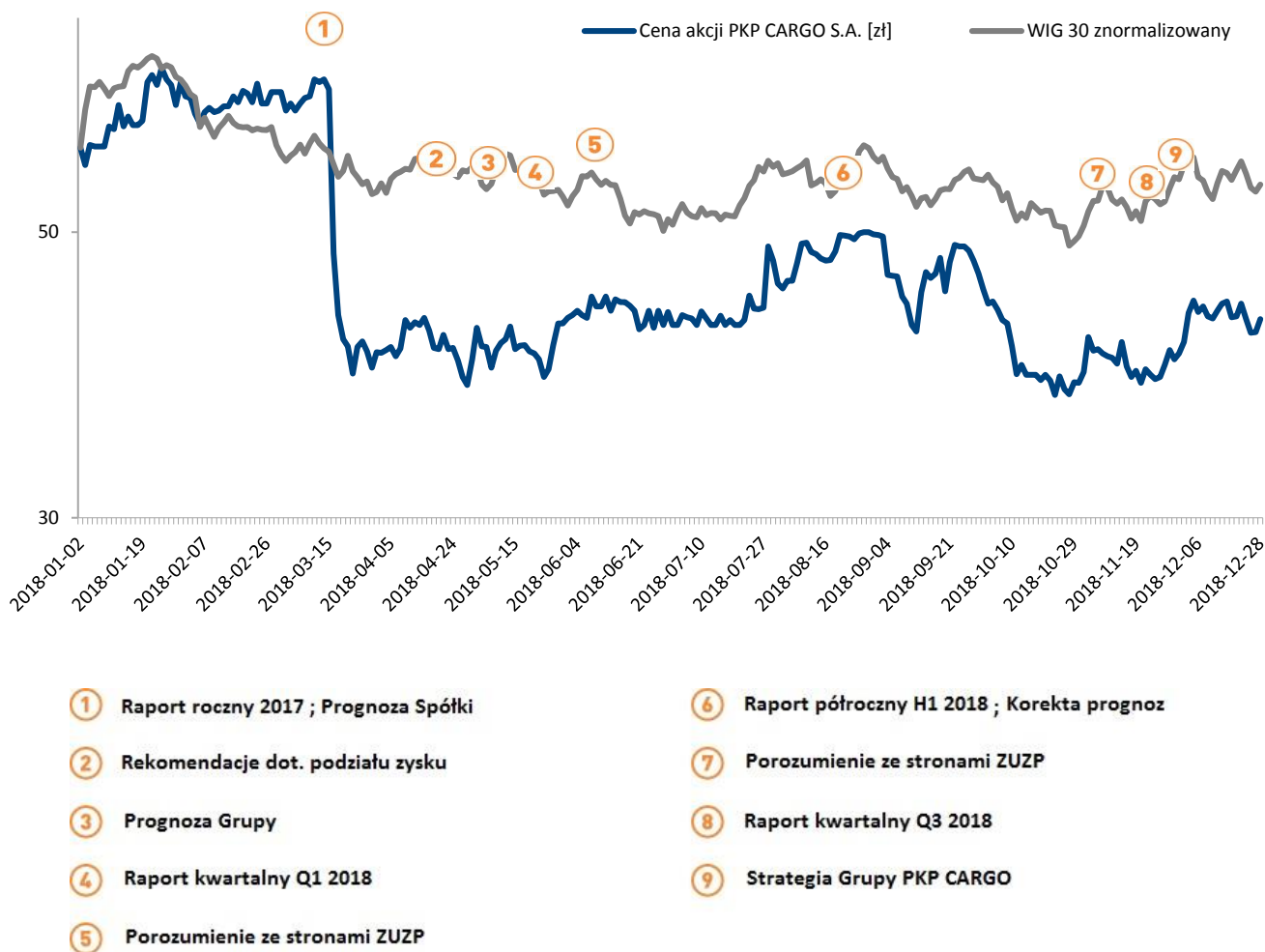


2. Relacje Inwestorskie

W 2018 r., zgodnie z wiedzą Spółki, wydano 9 rekomendacji dla akcji PKP CARGO S.A. Cena docelowa akcji zgodnie z wycenami w 2018 r. wahała się w przedziale od 48,5 zł do 68,0 zł.

Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2018 r.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Od dnia 2 stycznia 2018 r. tj. od pierwszego dnia notowań w 2018 r., do 28 grudnia 2018 r., tj. ostatniego dnia notowań w 2018 r., kurs akcji PKP CARGO S.A. spadł o 21,5%. W tym samym okresie indeks WIG 30 (do którego od 2 grudnia 2015 r. należy PKP CARGO S.A.), spadł o 14,2%.

W okresie od dnia debiutu Spółki na GPW tj. 30 października 2013 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. średnia cena akcji PKP CARGO S.A. wyniosła 62,39 zł, osiągając maksimum (93,89 zł) i minimum (28,99 zł) odpowiednio w dniach 9 kwietnia 2014 r. i 23 maja 2016 r.

Akcje Spółki są notowane w najważniejszych indeksach: WIG, WIG TR, WIG 30, WIG 30 TR, mWIG40, INVESTORMS, a od listopada 2014 r. także w międzynarodowym indeksie MSCI SMALL CAP, publikowanym przez amerykańską firmę MSCI Barra.

Kluczowym elementem efektywnego funkcjonowania PKP CARGO S.A. jako spółki giełdowej jest profesjonalna komunikacja z interesariuszami rynku kapitałowego, a priorytetem komunikacji Spółki w ramach prowadzonych relacji inwestorskich jest prezentowanie inwestorom rzetelnego obrazu działalności Spółki, w tym jej sytuacji finansowej oraz umożliwienie równego dostępu do informacji wszystkim uczestnikom rynku.

W ramach raportowania giełdowego PKP CARGO S.A. opublikowała w 2018 r. 38 raportów bieżących

PKP CARGO S.A. dążąc do zapewnienia najwyższych standardów w obszarze prowadzonych relacji inwestorskich w roku 2018 przeprowadziło wiele wydarzeń skierowanych do środowiska inwestorskiego, przedstawiciele PKP CARGO S.A. reprezentowali Spółkę na organizowanych przez profesjonalne instytucje rynku kapitałowego konferencjach oraz roadshow krajowych i zagranicznych.

PKP CARGO S.A. udostępnia użytkownikom korporacyjną stronę internetową, w ramach której funkcjonuje profesjonalny serwis inwestorski. Sekcja „Relacje Inwestorskie” w celu zapewnienia równego dostępu do informacji inwestorom i analitykom z Polski, jak również z zagranicy, prowadzona jest i na bieżąco aktualizowana w dwóch językach (polskim i angielskim).

W cyklach miesięcznych wysyłany jest do grona zainteresowanych analityków i inwestorów, a także Członków Zarządu, Rady Nadzorczej oraz do pracowników, newsletter relacji inwestorskich, zawierający użyteczne dane, m.in.: makroekonomiczne, przewozowe, rynkowe oraz dotyczące wyników i osiągnięć spółki, a także podsumowanie najważniejszych w danym miesiącu wydarzeń z życia PKP CARGO S.A.

W dniach 28-29 listopada 2018 r. w PKP CARGO S.A. odbyła się czwarta edycja „Dnia Inwestora”, skierowana do analityków giełdowych oraz inwestorów instytucjonalnych. W trakcie „Dnia Inwestora” uczestnicy zwiedzali m.in. nowoczesną malarnię lokomotyw zlokalizowaną w Bydgoszczy, należącą do Północnego Zakładu PKP CARGO S.A.

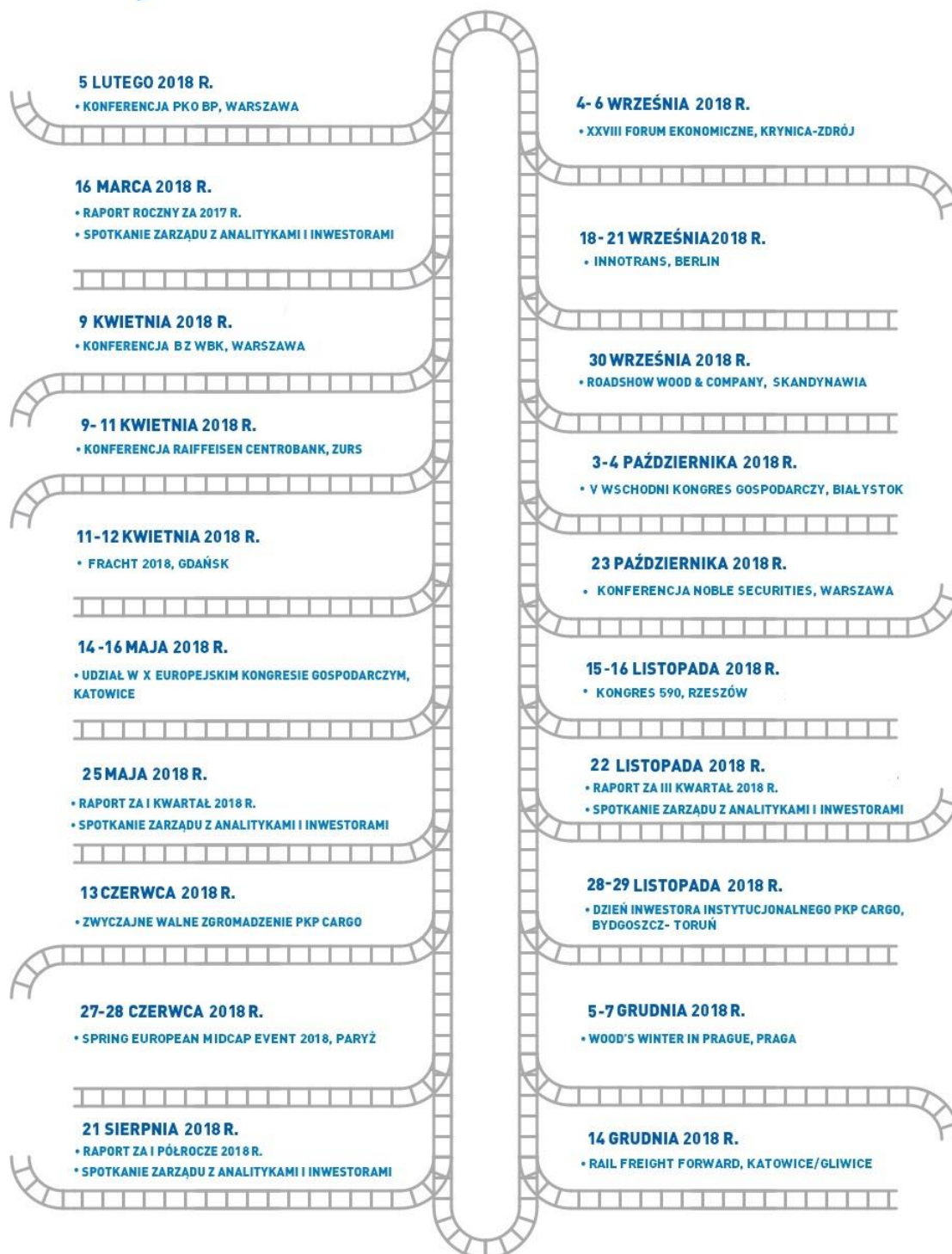
Wysoki poziom prowadzonych przez PKP CARGO S.A. relacji inwestorskich potwierdzają otrzymane nagrody i wyróżnienia - za wysoką jakość komunikowania z rynkiem oraz wypełnianie obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych Spółka po raz kolejny zdobyła prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku”.

W ramach ciągłego doskonalenia serwisu inwestorskiego, PKP CARGO S.A. w roku 2019 zamierza kontynuować działania i rozwijać narzędzia komunikacji z obszaru relacji inwestorskich.



Poniższy schemat przedstawia kalendarium prezentujące główne wydarzenia oraz działania, jakie miały miejsce w 2018 r.
 Rysunek 2 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w 2018 r.

— Wydarzenia roku 2018



Źródło: Opracowanie własne

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

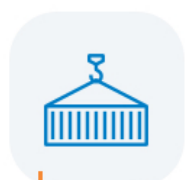
3.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK¹) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC²).

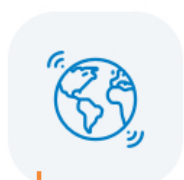
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE:



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



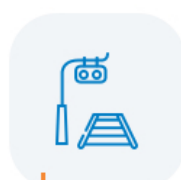
**USŁUGI
 INTERMODALNE**



**USŁUGI
 SPEDYCYJNE**
 [KRAJOWE I
 MIĘDZYNARODOWE]



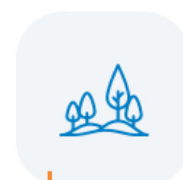
**USŁUGI
 TERMINALOWE**



**USŁUGI
 BOCZNIOWE
 I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I
 SERWIS
 TABORU
 KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
 REKULTYWACYJNE**

¹ Urząd Transportu Kolejowego

² Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

3.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 14 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	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.	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o.	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów.
PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR Sp. z o.o.	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic 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.	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.
Advanced World Transport CE s.r.o.	Jednostka dominująca w Grupie AWT. Pełni funkcję spółki holdingowej.
Advanced World Transport a.s.	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”).
AWT Rosco a.s.	Zabezpieczenie taboru niezbędnego do wykonywania usług transportowych przez spółki przewozowe Grupy AWT. Działalność spółki obejmuje wynajem wagonów kolejowych oraz czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Cechofracht a.s.	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekulivace a.s.	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
AWT Rail HU Zr	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.2** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018.

3.3 Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórek organizacyjnych.

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

Centrala Spółki

Do podstawowych zadań Centrali Spółki należy wspomaganie działalności Zarządu Spółki w obszarze zarządzania strategicznego, operacyjnego i finansowego oraz prowadzenie spraw Spółki wobec głównych klientów i kontrahentów, administracja i koordynacja procesu transportowego. Biura Centrali Spółki są komórkami organizacyjnymi podległymi Prezesowi Zarządu bądź poszczególnym członkom Zarządu.

Zakłady

Podstawowymi zadaniami Zakładów jest zarządzanie zasobami na obszarze działania, organizacja i realizacja dostaw ładunków zgodnie z zawartymi umowami z wykorzystaniem kolejowego procesu przewozowego, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez Spółkę, wynajmu pojazdów trakcyjnych, naprawy taboru kolejowego własnego oraz świadczenie usług naprawczych, utrzymanie urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego oraz realizacja celów Spółki w zakresie marketingu i sprzedaży usług.

Zakładami Spółki są:

1. PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
2. PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki
3. PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki
4. PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki
5. PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki
6. PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki
7. PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki

3.4 Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką

Na przestrzeni 2018 r. zmian w podstawowych zasadach zarządzania nie wprowadzono.

3.5 Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W 2018 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- uprawomocniło się postanowienie w sprawie likwidacji i wykreślenia spółki AWT Rail PL Sp. z o.o. w likwidacji z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, co oznacza zakończenie bytu prawnego tej spółki.
- czeska spółka AWT Čechofracht a.s. sprzedała wszystkie 22% akcji posiadanych w spółce ČD Logistics a.s., tym samym spółka ta przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO S.A.
- spółka AWT B.V. sprzedała spółce AWT a.s. 100% akcji w spółce AWT Rail HU Zrt.
- czeski sąd rejestrowy zarejestrował przekształcenie holenderskiej spółki AWT B.V. z siedzibą w Amsterdamie w czeską spółkę AWT CE s.r.o. z siedzibą w Pradze. Oznacza to, że spółka AWT B.V. zakończyła swój byt prawny w Holandii, a spółką dominującą w Grupie AWT jest obecnie AWT CE s.r.o.
- spółka AWT a.s. nabyła 80% udziałów w słoweńskiej spółce PRIMOL-RAIL d.o.o.
- spółki PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO CONNECT sprzedały wszystkie posiadane udziały w spółce POL-RAIL S.r.l., tym samym spółka ta przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO S.A.

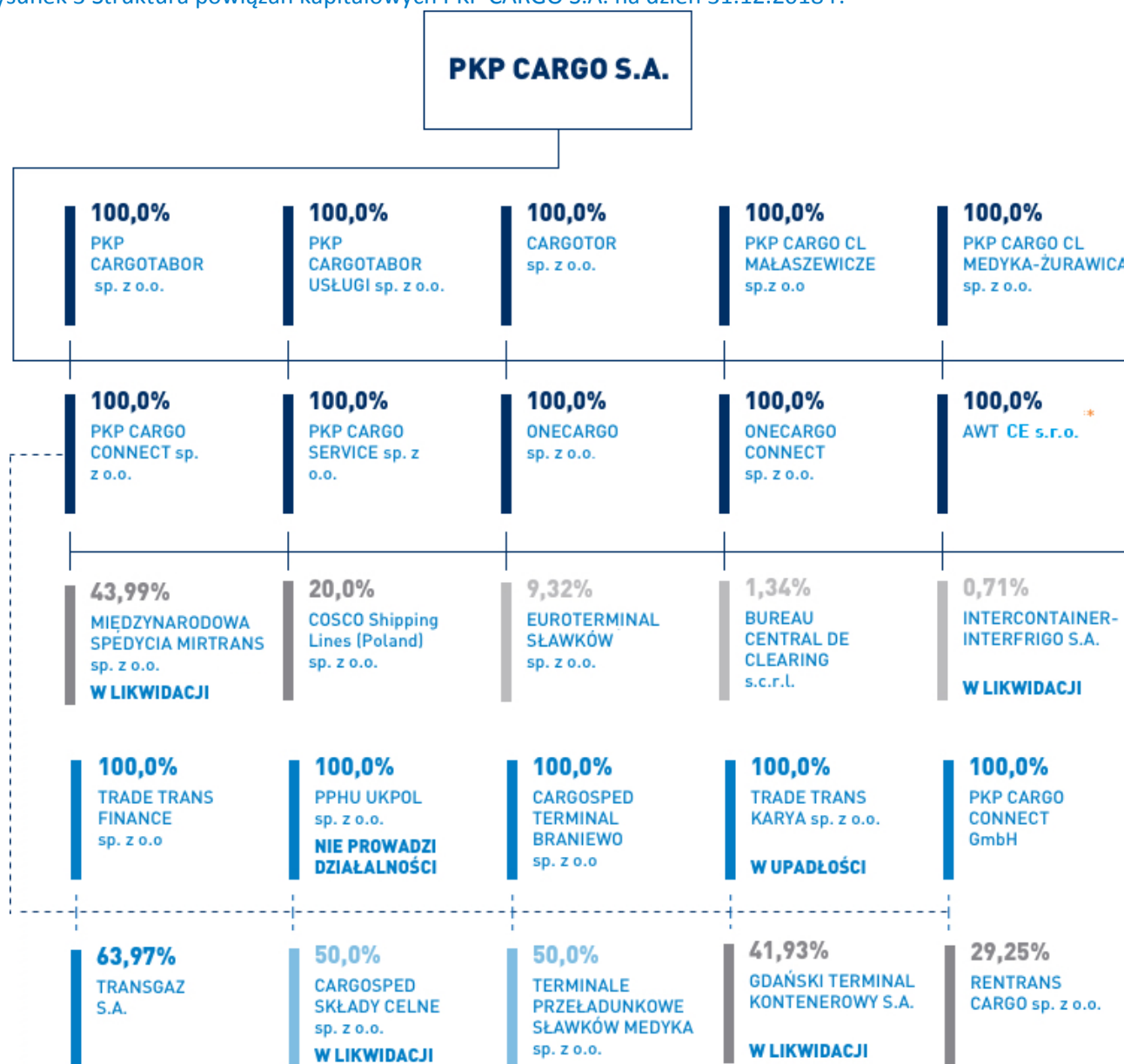
3.6 Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2018 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 26 spółek zależnych.

Ponadto Grupa posiada udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 31 grudnia 2018 r.:

Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2018 r.



Spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A.

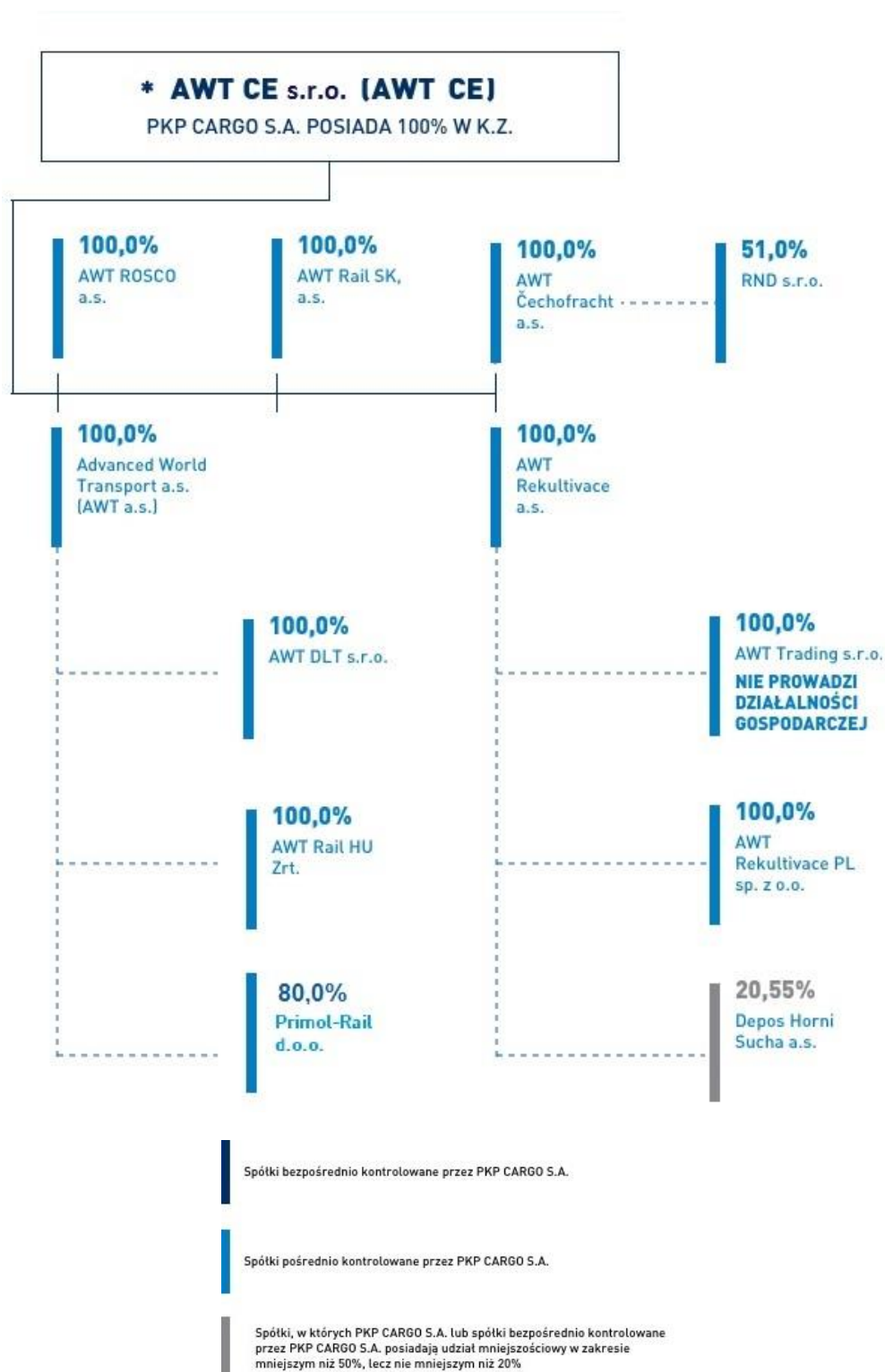
Spółki pośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A.

Spółki wspólnie kontrolowane przez: (i) spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. lub (ii) przez Grupę Kapitałową PKP CARGO

Spółki, w których PKP CARGO S.A. lub spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. posiadają udział mniejszościowy w zakresie mniejszym niż 50%, lecz nie mniejszym niż 20%

* powiązania kapitałowe spółki AWT CE (która posiada akcje/udziały w innych spółkach) ilustruje schemat na kolejnej stronie

Rysunek 4 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

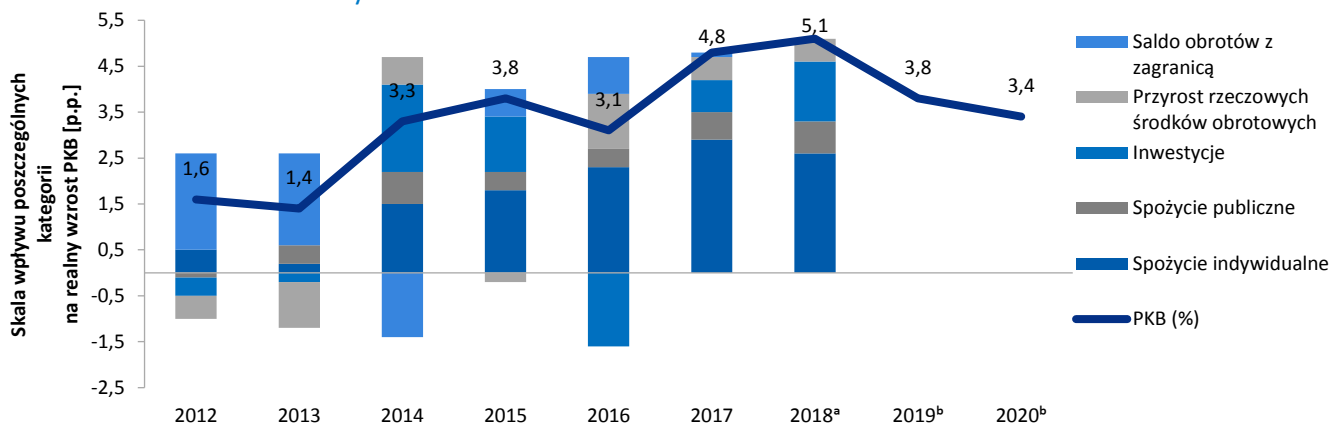
Polska znajduje się obecnie wśród najszybciej rozwijających się ekonomicznie państw Unii Europejskiej, jednak krajowa gospodarka minęła już szczyt obecnego cyklu koniunkturalnego. W konsekwencji, w nadchodzących kwartałach należy oczekiwać stopniowego wyhamowania dynamiki polskiego PKB³.

- w IV kwartale 2018 r. dynamika PKB (niewyrównanego sezonowo) w Polsce obniżyła się do 4,9% r/r wobec 5,1% r/r w III kwartale 2018 r.⁴, a średnioroczne tempo wzrostu gospodarczego wyniosło 5,1% wobec 4,8% w 2017 r., tj. było najwyższe od 2007 r.
- w wartościach skorygowanych o wpływ czynników sezonowych, w IV kwartale 2018 r. PKB wzrósł realnie o 0,5% kw/kw wobec dynamiki równej 1,6% kw/kw w III kwartale⁵.

Głównymi czynnikami wpływającymi na tempo wzrostu gospodarczego w Polsce w 2018 r. były:

- konsumpcja prywatna, która zwiększyła się o średnio 4,5% r/r wobec 4,9% r/r w 2017 r.⁶
- nakłady brutto na środki trwałe, których dynamika przyspieszyła do 7,3% r/r z 3,9% r/r w 2017 r.⁷
- wpływ eksportu netto okazał się neutralny (wkład do wzrostu PKB równy 0,0 p.p.).

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2012-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2020 - dane niewyrównane sezonowo



a – wstępny szacunek Głównego Urzędu Statystycznego – styczeń 2019 r.

b - prognoza centralna z prognoz Ankiety Makroekonomicznej Narodowego Banku Polskiego – grudzień 2018 r.; dane bez dekompozycji

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

Na podstawie wyników ankiety makroekonomicznej przeprowadzonej przez Narodowy Bank Polski w grudniu 2018 r.⁸ ekonomiści spodziewają się stopniowego wyhamowania dynamiki wzrostu PKB w Polsce w latach 2019-2020 (3,8% w 2019 r. i 3,4% w 2020 r.), w efekcie planowanych na lata 2019-2020 podwyżek cen energii elektrycznej, a także prognozowanego dalszego obniżenia dynamiki PKB strefy euro, dla której szczyt ożywienia gospodarczego przypadł na 2017 r. Symptomy wyhamowywania wysokiej dynamiki wzrostu polskiej gospodarki to również niższa dynamika produkcji przemysłowej, pogorszenie nastrojów konsumentów oraz spadek tempa wzrostu zatrudnienia w sektorze przedsiębiorstw.

W kolejnych kwartałach ankietowani analitycy oczekują również stopniowego przyspieszenia dynamiki inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce do średniego poziomu 2,0% r/r w 2019 r. oraz 2,5% w 2020 r.

³ Puls Biznesu

⁴ Główny Urząd Statystyczny, wstępny szacunek

⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ Narodowy Bank Polski



Czeska gospodarka

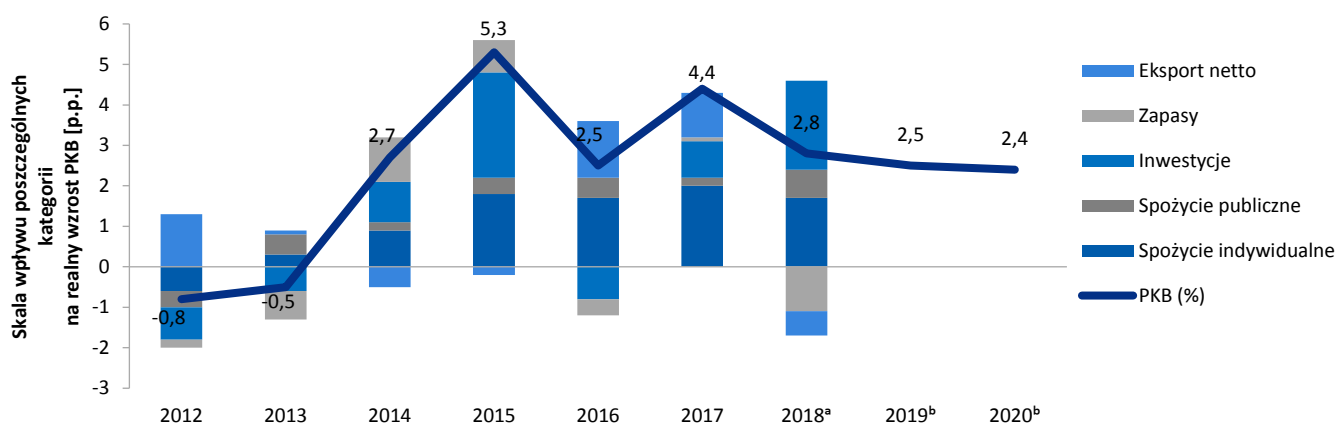
W III kwartale 2018 r. wyrównana sezonowo dynamika PKB w Republice Czeskiej ustabilizowała się na poziomie z II kwartału i wyniosła 2,4% r/r, tj. była najniższa od końca 2016 r.⁹ Biorąc pod uwagę wartości niewyrównane sezonowo, tempo wzrostu PKB w Czechach obniżyło się z 2,6 % r/r w II kwartale do 2,4% r/r w III kwartale 2018 r. Zgodnie z szacunkami Czeskiego Ministerstwa Finansów, w całym 2018 r. średnioroczna dynamika PKB powinna natomiast wynieść 2,8% r/r wobec 4,4% r/r w 2017 r.¹⁰

W porównaniu do II kwartału 2018 r., w III kwartale niższą dynamikę wzrostu r/r odnotowano w przypadku każdego z istotnych komponentów PKB - spożycia indywidualnego i publicznego, inwestycji oraz eksportu. W dalszym ciągu pozytywnie na tempo wzrostu gospodarczego oddziaływały:

- konsumpcja prywatna, której dynamika obniżyła się jednak stopniowo na przestrzeni roku z 4,4% r/r w I kwartale do 3,1% r/r w III kwartale 2018 r.¹¹
- inwestycje, które w III kwartale 2018 r. zwiększyły się o 9,0% r/r (wobec 8,6% r/r w II kwartale 2018 r.).¹²

W III kwartale 2018 r. negatywnie na wzrost PKB w Czechach oddziaływało natomiast saldo handlu zagranicznego (eksport netto).

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2017 wraz z jego dekompozycją, szacunek za 2018 r. wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2020 – dane niewyrównane sezonowo



a Szacunek Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – Styczeń 2019 r.; dane z szacunkową dekompozycją

b Prognoza Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – Styczeń 2019 r.; dane bez dekompozycji

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

W kolejnych kwartałach należy oczekiwać dalszego wyhamowania tempa wzrostu PKB w Czechach do średniego poziomu 2,5% r/r w 2019 r. i 2,4% r/r w 2020 r.¹³ Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego pozostanie popyt krajowy, w tym zwłaszcza konsumpcja gospodarstw domowych oraz nakłady inwestycyjne firm prywatnych i publicznych. Negatywnie na dynamikę PKB będzie natomiast wpływał eksport netto, którego kontrybucja do wzrostu pozostanie ujemna.¹⁴ Analitycy Czeskiego Ministerstwa Finansów prognozują także, że w 2019 r. stopa inflacji cen konsumenta (CPI) ustabilizuje się na poziomie z 2018 r. i wyniesie średnio 2,1%, co będzie poprzedzało jej spadek do poziomu 1,6% w 2020 r.

⁹ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej, dane wyrównane sezonowo

¹¹ Czeski Urząd Statystyczny

¹² Czeski Urząd Statystyczny

¹³ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

¹⁴ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej, projekcja makroekonomiczna, styczeń 2019 r.

Przemysł w Polsce



W 2018 r. dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem¹⁵ wyniosła średnio 5,8% r/r, tj. była niższa niż w 2017 r. (+6,2% r/r). W IV kwartale 2018 r. sektor przemysłowy w Polsce rósł w średnim tempie +5,4% r/r wobec +5,3% r/r w III kwartale. Koniec roku przyniósł jednak silne pogorszenie koniunktury w sektorze, a skorygowana o liczbę dni roboczych dynamika produkcji przemysłowej w grudniu ukształtowała się na poziomie +3,1% r/r, tj. najniższym od grudnia 2016 r.¹⁶

Spośród najważniejszych, z racji specyfiki przewozów Grupy PKP CARGO, gałęzi przemysłu największy wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w 2018 r. wykazano w produkcji: wyrobów z metali (+9,7% r/r), koks i produktów rafinacji ropy naftowej (+9,3% r/r), wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (+8,2% r/r), drewna i wyrobów z drewna (+6,4% r/r), metali (+3,7% r/r) oraz chemikaliów i produktów chemicznych (+3,0% r/r). W porównaniu do pierwszych 9 miesięcy 2018 r., w IV kwartale większość z wymienionych powyżej branż charakteryzowała się jednak niższą dynamiką wzrostu r/r. Jednocześnie w 2018 r. spadek produkcji sprzedanej o -0,2% r/r odnotowowała gałąź przemysłu związana z wydobyciem węgla kamiennego i brunatnego¹⁷

W stosunku do pierwszych 9 miesięcy 2018 r. koniunktura w sektorze przemysłowym w IV kwartale 2018 r. pogorszyła się, o czym świadczą m.in.:

- silny spadek wskaźnika koniunktury PMI (*Purchasing Managers' Index*), który w IV kwartale wyniósł 49,2 pkt wobec 51,6 pkt w III kwartale i 53,9 pkt w I półroczu 2018 r. Poziom indeksu poniżej proggu 50,0 pkt był jednocześnie tożsamy z techniczną recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. W grudniu 2018 r. wskaźnik PMI był równy 47,6 pkt, tj. ukształtował się na najniższym poziomie od kwietnia 2013 r., kiedy to polska gospodarka borykała się z silnym spowolnieniem gospodarczym.¹⁸
- pogorszenie wskaźnika klimatu koniunktury GUS dla sektora przemysłowego do średniego poziomu 5,4 pkt w IV kwartale (z 10,3 pkt w III kwartale i 16,2 pkt w I półroczu 2018 r.).¹⁹

Pozostałymi istotnymi czynnikami mającymi wpływ na kondycję kluczowych z perspektywy działalności Grupy PKP CARGO gałęzi przemysłu w IV kwartale i w całym 2018 r. były:

Przemysł górniczy



▪ w 2018 r. spadek wydobycia węgla kamiennego o 2,1 mln ton r/r, tj. o -3,2% r/r (wydobycie na poziomie 63,4 mln ton wobec 65,5 mln ton w roku 2017 oraz 70,4 mln ton w 2016 r.). W IV kw. 2018 r. zmniejszenie wydobycia węgla o 3,0% r/r do poziomu 16,1 mln ton, przede wszystkim z uwagi na grudzień, który był miesiącem ze zdecydowanie najniższym wydobyciem w 2018 r. (spadek na poziomie -5,2% r/r). W grudniu ub. r. bezwzględne wydobycie surowca (4,7 mln ton) osiągnęło prawdopodobnie najniższy poziom w historii.²⁰

- utrzymujący się od lata 2017 r. systematyczny spadek sprzedaży węgla kamiennego r/r (poza okresem lipiec-sierpień 2018 r.). W 2018 r. sprzedaż zmniejszyła się o 3,8 mln ton r/r, tj. o 5,7% r/r (wyniosła 62,5 mln ton wobec 66,3 mln ton rok wcześniej oraz 73,1 mln ton w 2016 r.). Sprzedaż węgla kamiennego w grudniu 2018 r. osiągnęła poziom najniższy od lutego 2015 r. (4,8 mln ton).²¹
- wzrost zapasów węgla na zwałach - na koniec 2018 r. zapasy wyniosły 2,4 mln ton wobec 1,7 mln ton w grudniu 2017 r. oraz 1,5 mln ton w styczniu 2018 r. W grudniu 2018 r. na przykopalnianych zwałach znajdowało się więc o 58,2% więcej węgla niż w styczniu 2018 r.²²
- wzrost importu węgla kamiennego w okresie 11 miesięcy 2018 r. o 60,2% r/r do poziomu 17,9 mln ton, głównie z Rosji (+64,9% r/r do 12,4 mln ton).²³
- wzrost średniej rocznej ceny węgla w portach ARA do 92,4 USD/t w 2018 r. z 84,2 USD/t w 2017 r. (+9,6% r/r). W IV kw. 2018 r. średnia cena węgla ARA spadła o -0,4% r/r i -6,1% kw/kw do poziomu 92,9 USD/t.²⁴
- wzrost średniorocznej wartości indeksów dla energetyki zawodowej i przemysłowej w Polsce w 2018 r. Węgiel kamienny dla energetyki był średnio o 16,4% droższy niż rok wcześniej (PSCMI 1 wyniósł 239,51 PLN/t, podczas gdy w roku 2017

¹⁵ przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

¹⁶ Główny Urząd Statystyczny

¹⁷ Główny Urząd Statystyczny

¹⁸ Markit IHS

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny

²⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

²¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

²² Agencja Rozwoju Przemysłu

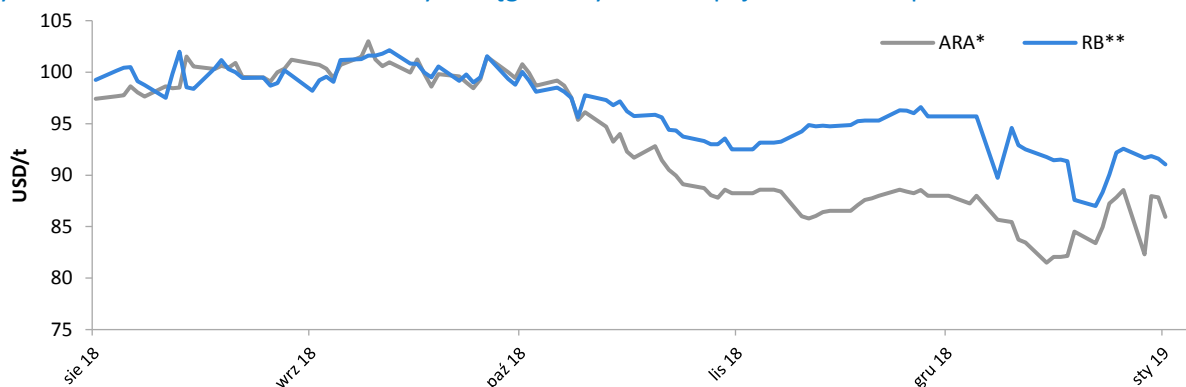
²³ Eurostat

²⁴ Wirtualny Nowy Przemysł

było to 205,69 PLN/t). Węgiel kamienny dla ciepłownictwa zdrożał z roku na rok o 22,45% (średnia wartość PSCMI 2 w 2018 r. wyniosła 294,75 PLN/t, podczas gdy w 2017 r. było to 240,72 PLN/t). W porównaniu do 2016 r. indeks dla ciepłowni wzrósł o 49,66%). Jednocześnie IV kwartał 2018 r. przyniósł stabilizację wskaźników cen polskiego węgla (indeks dla energetyki zawodowej i przemysłowej w III kwartale 2018 r. wynosił 243,9 PLN/t, a w IV kwartale nieznacznie wzrósł o 0,5% i wyniósł 245,2 PLN/t).²⁵

- zwiększenie udziału węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym (+3,2 p.p. r/r w IV kwartale i łącznie +1,7 p.p. r/r w całym 2018 r.).²⁶

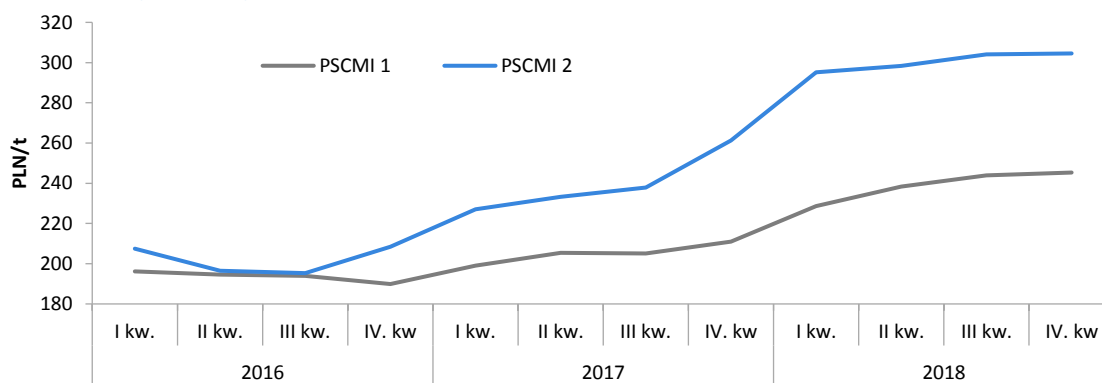
Rysunek 7 Wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**



*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;
** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

Rysunek 8 Wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

- znaczne zwiększenie produkcji budowlano-montażowej²⁷ o średnio 17,9% r/r w 2018 r. wobec wzrostu o 12,1% r/r w 2017 r. Wzrost notowano we wszystkich działach budownictwa (w tym o 22,0% r/r w jednostkach specjalizujących się w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej, o 18,8% r/r w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie budynków oraz o 10,3% r/r w podmiotach realizujących głównie roboty budowlane specjalistyczne).²⁸

²⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁷ Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób, Główny Urząd Statystyczny

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

- dynamiczny wzrost inwestycji infrastrukturalnych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego” oraz zwiększone wydatki samorządów na obiekty użyteczności publicznej w okresie przedwyborczym. W 2018 r. produkcja budowlana w przypadku autostrad, dróg ekspresowych i ulic wzrosła o 23,7% r/r, natomiast dla infrastruktury kolejowej zwiększyła się o 37,0% r/r.²⁹



Przemysł hutniczy

- zwiększenie produkcji stali na świecie w 2018 r. o 78,8 mln ton, tj. 4,6% r/r.
- spadek produkcji stali w Unii Europejskiej w 2018 r. o 0,3% r/r do poziomu 168,1 mln ton.³⁰
- zmniejszenie produkcji stali surowej w 2018 r. przez polskie huty o średnio -1,9% r/r, jednak wzrost masy wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco (+3,6% r/r) oraz wzrost produkcji rur stalowych (+1,0% r/r). IV kwartał 2018 r. przyniósł spadek produkcji dla wszystkich wyszczególnianych powyżej wytworów przemysłu hutniczego, odpowiednio o -0,8% r/r, -2,6% r/r i -2,4% r/r.³¹
- dobrych wyników finansowych branży - w 2018 r. zwiększenie realnych przychodów ze sprzedaży metali do poziomu 60,8 mld zł (+3,7% r/r) oraz wzrost całkowitego przychodu ze sprzedaży wyrobów z metali, który wyniósł 104,4 mld zł (+9,7% r/r). W IV kwartale przychody firm wzrosły odpowiednio o 14,6 mld zł (+6,3% r/r) i 26,6 mld zł (+7,7% r/r).³²
- wzrost produkcji koksu w Polsce w 2018 r. (+0,9% r/r), przy czym w IV kwartale produkcja zmniejszyła się (-1,9% r/r).³³
- w 2018 r. polska gospodarka zużyła rekordową ilość stali (około 15 mln ton), a popyt na wyroby stalowe w Polsce zwiększył się o ok. 10% r/r.³⁴ Przyczyniła się do tego przede wszystkim dobra koniunktura w stalochłonnych gałęziach przemysłu, w tym zwłaszcza w budownictwie ze względu na trwające duże inwestycje infrastrukturalne. Zapotrzebowanie w prawie trzech czwartych zaspokajał import. W 2019 r. prognozowane jest utrzymanie dalszego wzrostu zużycia stali przy jednoczesnym powrocie krajowej produkcji do poziomów z 2017 r. Dalsze zwiększenie popytu na stal będzie napędzane głównie przez planową rozbudowę sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz inwestycje na rzecz modernizacji szlaków kolejowych.³⁵

Przemysł w Czechach



Przemysł w Czechach

W 2018 r. produkcja przemysłowa w Czechach zwiększyła się o średnio 3,0% r/r wobec 6,5% r/r w 2017 r.³⁶ (tempo najniższe od 2013 r.). W samym IV kwartale czeski sektor przemysłowy росł w tempie równym 3,6% r/r., głównie dzięki gałęzi przetwórstwa przemysłowego (+3,9% r/r) oraz działowi związanemu z zaopatrywaniem w wodę, gaz i energię (+3,1% r/r). Zmniejszyła się natomiast produkcja górnictwa i wydobywania surowców (-3,1% r/r), w tym węgla kamiennego i brunatnego (-7,2% r/r).³⁷

W IV kwartale 2018 r. najszybciej od początku roku zwiększały się r/r także wolumeny nowych zamówień dla sektora przemysłowego (+4,6% r/r).³⁸ Ogółem w 2018 r. nowe zamówienia w przemyśle rosły jednak w najwolniejszym tempie od 2012 r. (+3,7% r/r), do czego przyczynił się głównie najgłęboki od czasu globalnego kryzysu finansowego w 2009 r. przyrost zamówień eksportowych (+3,9% r/r). Zmniejszenie zamówień dla sektora przemysłowego z zagranicy było bezpośrednim rezultatem obserwowanego w krajach strefy euro (głównego partnera handlowego Czech) spowolnienia gospodarczego.

Możliwe pogorszenie kondycji sektora przemysłowego w Czechach w perspektywie nadchodzących miesięcy sugerują natomiast ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik koniunktury PMI. W IV kwartale 2018 r. indeks spadł do średniego poziomu 51,3 pkt.³⁹ W grudniu 2018 r. wskaźnik wyniósł 49,7 pkt, tj. po raz pierwszy od lipca 2016 r. ukształtował się poniżej poziomu 50,0 pkt.

Działalność podmiotów Grupy PKP CARGO na rynku czeskim koncentruje się na transporcie węgla kamiennego, koksu, kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych oraz ładunków intermodalnych (w szczególności wyrobów sektora *automotive*). W rezultacie, koniunktura w powiązanych gałęziach przemysłu (przemysły wydobywczy, budownictwie, hutnictwie, produkcji

²⁹ Główny Urząd Statystyczny

³⁰ World Steel Association

³¹ Główny Urząd Statystyczny

³² Główny Urząd Statystyczny

³³ Główny Urząd Statystyczny

³⁴ Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

³⁵ Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

³⁶ Czeski Urząd Statystyczny

³⁷ Czeski Urząd Statystyczny

³⁸ Czeski Urząd Statystyczny

³⁹ Markit IHS

pojazdów silnikowych) ma bezpośrednie przełożenie na wolumen towarów dostępny do przewozu przez jednostki Grupy PKP CARGO. W IV kwartale i całym 2018 r. istotnymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę tych gałęzi były m.in.:

- utrzymujący się trend spadkowy wydobycia węgla kamiennego (w 2018 r. spadek o średnio -18,0% r/r do poziomu 4,5 mln ton)⁴⁰;
- zmniejszenie wydobycia węgla brunatnego o -0,4% r/r do poziomu 39,2 mln ton (m.in. słabe wyniki w I i IV kwartale, tj. odpowiednio spadki o 3,9% r/r i 4,0% r/r)⁴¹;
- dynamiczny wzrost produkcji sektora hutniczego - w 2018 r. wolumen wytworzonej stali surowej zwiększył się o 9,1% r/r do poziomu 5,0 mln ton z 4,6 mln ton w 2017 r.⁴²;
- bardzo wysoka dynamika produkcji budowlano-montażowej, która w 2018 r. wzrosła o 8,4% r/r, tj. najwięcej od 2004 r. Produkcja budowlana ogółem zwiększyła się w tym okresie o 8,6% r/r, a produkcja budownictwa inżynieryjnego o 8,0% r/r.⁴³ Jednocześnie w samym IV kwartale 2018 r. dynamika wzrostu sektora budownictwa była równa 4,7% r/r, tj. była najniższa od początku roku;
- dalszy lekki wzrost produkcji sektora *automotive* w porównaniu do historycznie wysokich poziomów z 2017 r. - czescy producenci wytworzyli 1 444,4 tys. szt. pojazdów wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli) w 2018 r., tj. o 1,6% więcej niż w 2017 r.

4.2 Działalność przewozowa

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W 2018 r. na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce aktywnych było 71 operatorów kolejowych (w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.). W tym czasie przewieźli oni w sumie 250,2 mln ton ładunków (+4,3% r/r) wykonując pracę przewozową na poziomie 59,6 mld tkm (+8,8% r/r). Jest to zdecydowanie najwyższy wynik od czasu globalnego kryzysu finansowego w 2008 r. - masa towarowa przewieziona koleją zwiększyła się w stosunku do roku 2017 o 10,4 mln ton r/r. Średnia odległość transportu ładunków była parametrem, który znacznie wzrósł z poziomu 229 km w roku 2017 do poziomu 238 km (+4,3% r/r) w roku 2018⁴⁴. Dynamika wzrostu rynku przewozów była największa w I kwartale 2018 r. (+14,0% w masie towarowej i +18,4% r/r w pracy przewozowej). W kolejnych kwartałach uległa jednak wyhamowaniu, gdyż w II kwartale było to już +3,5% r/r w masie towarowej i +8,0% r/r w pracy przewozowej, w III kwartale 2018 r. +0,7% r/r pod względem masy i +6,1% r/r pod względem pracy przewozowej. W IV kwartale trend ten jeszcze się umocnił, tj. dynamika osiągnęła poziom +0,3% r/r w przewiezionej masie i +4,2% r/r w pracy przewozowej.

W analizowanym okresie nastąpiło wyraźne zwiększenie r/r przewożonych przez kolej wolumenów ładunków, szczególnie w kategorii materiałów budowlanych przeznaczonych do realizacji największych inwestycji infrastrukturalnych, a także dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych. Głównymi składowymi wzrostu przewozów w 2018 r. były⁴⁵:

- zwiększone przewozy kruszyw (+16,2% r/r do poziomu 51,2 mln ton) na skutek intensyfikacji inwestycji infrastrukturalnych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)” i „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.” współfinansowanych z funduszy europejskich, a także w wyniku znaczących inwestycji samorządów w obiekty użyteczności publicznej. Intensyfikacja inwestycji publicznych miała również swoje odzwierciedlenie w dynamice nakładów brutto na środki trwałe, która w III kwartale 2018 r. osiągnęła wartość 9,9% r/r;
- wzrost przewozów węgla kamiennego (+2,1% r/r do poziomu 87,5 mln ton) z uwagi na duże zapotrzebowanie ze strony energetyki zawodowej, ciepłownictwa i odbiorców prywatnych;
- zwiększenie transportowanych wolumenów rud żelaza (wzrost o 6,8% r/r do 10,6 mln ton), metali i wyrobów z metali (wzrost o 7,9% r/r do 9,4 mln ton), czyli łącznie wzrost o 7,3% r/r do poziomu 20,0 mln ton). Wynika to z dużego zapotrzebowania ze strony stalochłonnych gałęzi przemysłu w Polsce i za granicą (m.in. budownictwa);
- wzrost przewozów intermodalnych (+13,5% r/r do poziomu 12,2 mln ton⁴⁶) w wyniku silnego wzrostu wolumenu przeladunków w portach morskich oraz wzmocnienia przewozów z Chin w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku (“NJS”).

⁴⁰ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁴¹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁴² Worldsteel.org

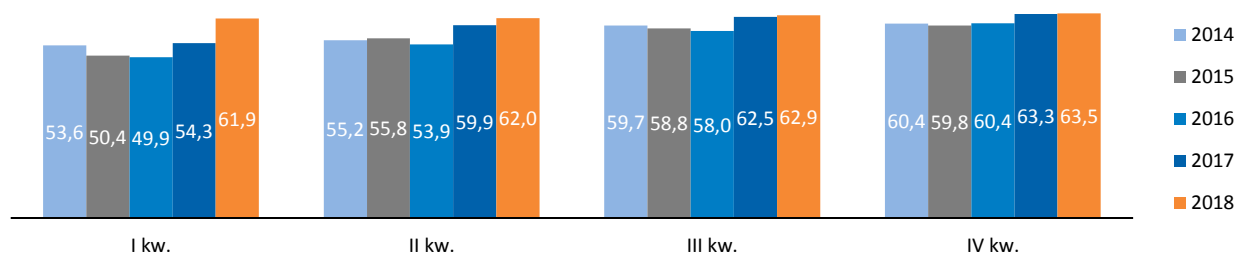
⁴³ Czeski Urząd Statystyczny

⁴⁴ Urząd Transportu Kolejowego

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny - dane za 11 miesięcy 2018 r.

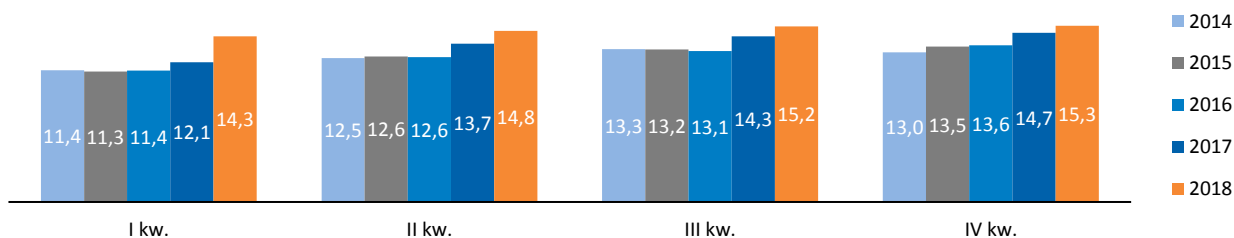
⁴⁶ Urząd Transportu Kolejowego - dane za okres styczeń-wrzesień 2018 r.

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w latach 2014-2018 (mln ton)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez koleją towarową pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2018 (mld tkm)

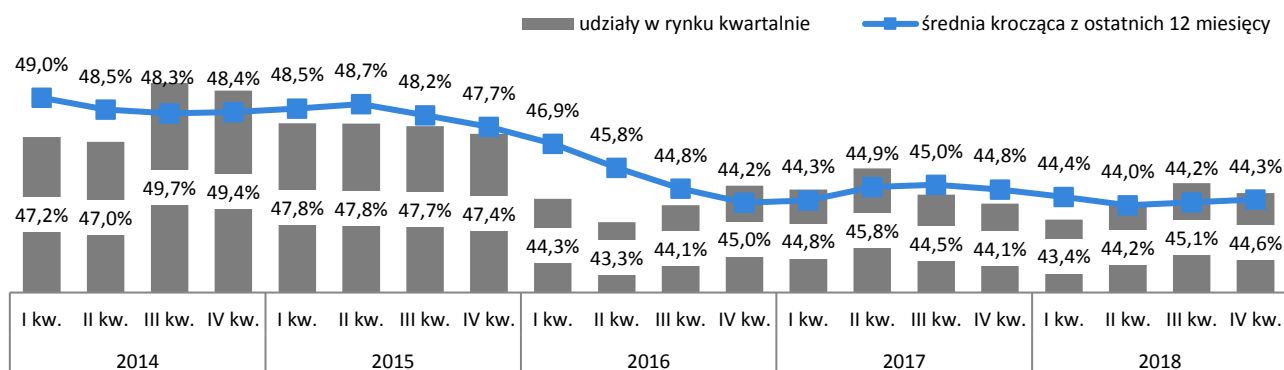


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO i Jednostki dominującej na rynku przewozów kolejowych w Polsce

W 2018 r. Grupa PKP CARGO utrzymała pierwszą pozycję na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce uzyskując udział równy 44,3% (-0,5 p.p. r/r) według masy towarowej oraz 48,5% (-3,1 p.p. r/r) pod względem wykonanej pracy przewozowej. Udziały PKP CARGO S.A. wyniosły odpowiednio 43,6% (-0,7 p.p. r/r) oraz 48,3% (-3,1 p.p. r/r)⁴⁷. W IV kwartale 2018 r. natomiast udział Grupy PKP CARGO wyniósł 44,6% (+0,5 p.p. r/r) według masy towarowej oraz 49,1% (-1,5 p.p. r/r) według pracy przewozowej.

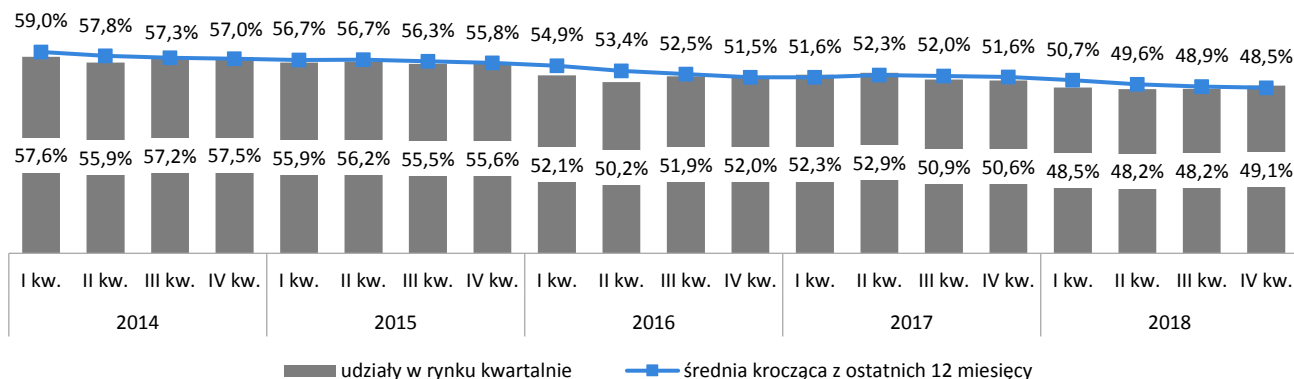
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2018



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

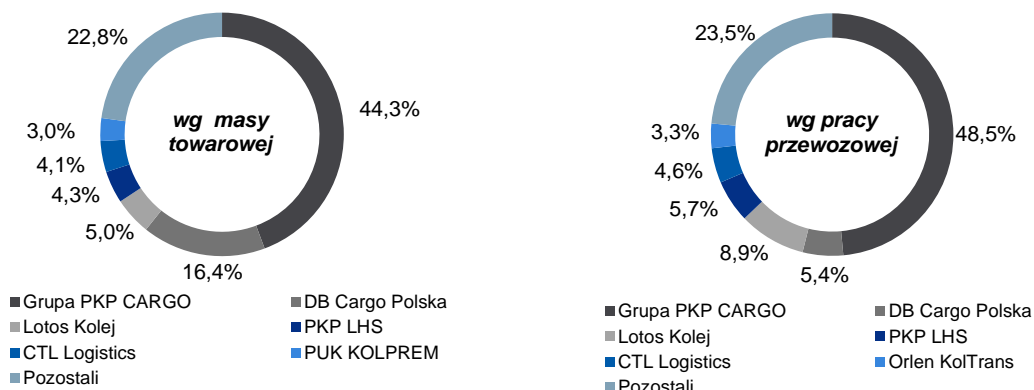
⁴⁷ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2018



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 13 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Jako głównych konkurentów Grupy PKP CARGO na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych należy wymienić: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics, PUK Kolprem, Orlen KolTrans i Freightliner PL.

Konkurencyjni operatorzy przewieźli w sumie 139,4 mln ton towarów (+5,2% r/r), w tym najwięcej DB CARGO Polska 41,1 mln ton (-4,2% r/r), Lotos Kolej 12,5 mln ton (-6,3% r/r) oraz PKP LHS 10,7 mln ton (+6,5% r/r). Wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa była natomiast równa 30,7 mld tkm (+15,8% r/r), z czego największą jej część zrealizował Lotos Kolej (5,3 mld tkm, tj. -0,4% r/r), PKP LHS (3,4 mld tkm, +8,8% r/r) oraz DB Cargo Polska (3,2 mld tkm, +10,4% r/r)⁴⁸. Wzrost pracy przewozowej konkurencyjnych przewoźników wynikał przede wszystkim z wydłużenia średniej odległości przewozu towarów. W 2018 r. była ona równa 220,3 km, tj. większa o 20,1 km (+10,1% r/r).

Systematyczny wzrost udziału w rynku w 2018 r. (pod względem masy towarowej i pracy przewozowej) wykazali głównie drobni przewoźnicy (których jednostkowy udział w rynku nie przekracza 2,0%). Łączny udział w rynku tych przewoźników był równy 18,3% (+1,5 p.p. r/r) pod względem masy towarowej oraz 16,1% (+1,8 p.p. r/r) względem pracy przewozowej.

Najwięksi konkurenci Grupy PKP CARGO (z jednostkowym udziałem większym niż 4%), tj. DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS i CTL Logistics, odnotowali w ubiegłym roku spadek łącznego udziału rynkowego do poziomu 29,8% (-1,7 p.p. r/r) pod względem masy towarowej i do 24,7% r/r (-0,6 p.p. r/r) w ujęciu pracy przewozowej. W obydwu kategoriach silny spadek udziału rynkowego r/r wykazały spółki będące wiceliderami rynku, tj. wg masy towarowej DB Cargo Polska (-1,5 p.p. r/r), Lotos Kolej (-0,6 p.p. r/r) i wg pracy przewozowej Lotos Kolej (-0,8 p.p. r/r).

⁴⁸ Urząd Transportu Kolejowego

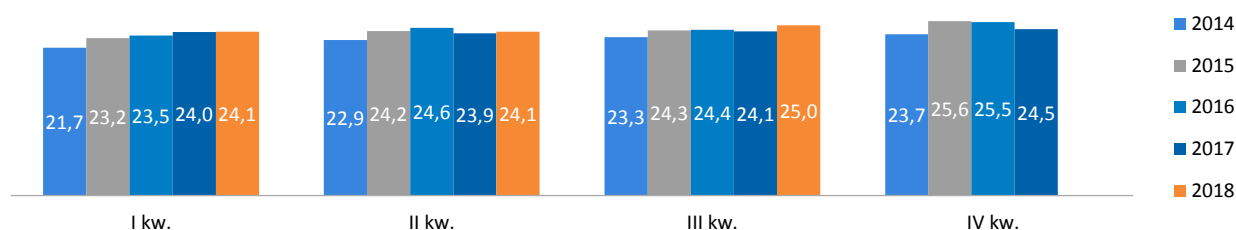
4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

Przez pierwsze 3 kwartały 2018 r. w Czechach wszystkimi środkami transportu łącznie przewieziono 435,6 mln ton towarów (+4,6% r/r), zaś wykonana praca przewozowa osiągnęła poziom 45,7 mld tkm (-4,0% r/r)⁴⁹. Praca przewozowa uległa zmniejszeniu za sprawą spadku średniej odległości na jaką przewożone są towary (-8,7% r/r do poziomu 107,1 km). Przyczynił się do tego przede wszystkim transport drogowy (gdzie nastąpił spadek średniej odległości przewozu z 105,0 km w okresie 9 miesięcy 2017 r. do 92,5 km w analogicznym okresie roku 2018, czyli o -11,9% r/r).

Wśród gałęzi sektora przewozów towarów w Czechach w okresie styczeń-wrzesień 2018 r. dominował transport samochodowy, a jego udział w rynku pod względem przewiezionej masy towarowej zwiększył się o +0,7 p.p. r/r do poziomu 80,7%. Ze względu na zmniejszenie przez transport drogowy średniej odległości przewozu, udział rynkowy według pracy przewozowej zmniejszył się w tym okresie o -1,6 p.p. r/r do 68,9%.

W okresie styczeń-wrzesień 2018 r. kolej towarowa wykonała pracę przewozową równą 12,2 mld tkm (wzrost o +3,1% r/r), co było wynikiem zwiększenia przewiezionej masy towarowej do poziomu 73,2 mln ton (+1,6% r/r) przy jednoczesnym wzroście średniej odległości przewozu do 166,9 km (+1,5% r/r). Miało to przełożenie na wzrost udziału kolei w transporcie ogółem według pracy przewozowej o 1,8 p.p. r/r do poziomu 26,7% i spadek udziału w ujęciu masy towarowej o 0,5 p.p. r/r do poziomu 16,8%. Spośród lądowych środków transportu towarów w Czechach, transport kolejowy jest najczęściej wybierany w przypadku transportu na długich trasach, o czym świadczy najwyższa średnia odległość przewozu przewyższająca średnią odległość transportu drogowego czy rurociągowego.

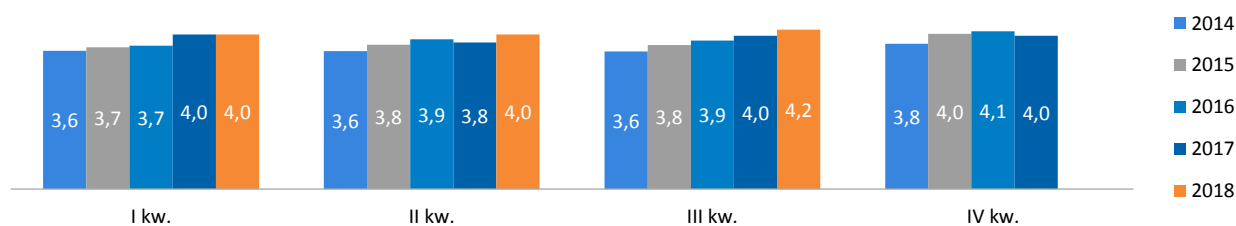
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg przewiezionej masy w okresie 2014-2018 (mln ton)



*dane za IV kw. 2018 r. dostępne będą pod koniec I kw. 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg pracy przewozowej w okresie 2014-2018 (mld tkm)



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

4.2.4 Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych publikowanych przez SŽDC - zarządcę infrastruktury kolejowej, na rynku przewozów kolejowych w Czechach aktualnie 104 przewoźników korzysta z licencji na przewóz ładunków, w tym spółki wchodzące w skład Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. i Advanced World Transport a.s. (AWT)⁵⁰.

W 2018 r. AWT przetransportowała w sumie 10,5 mln ton towarów (-2,1% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 1,2 mld tkm (+4,8% r/r). Praca przewozowa całego rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach zwiększyła się w 2018 r. w większym stopniu niż praca przewozowa AWT, co skutkowało spadkiem udziału rynkowego AWT o 0,4 p.p. r/r do poziomu 7,6%.

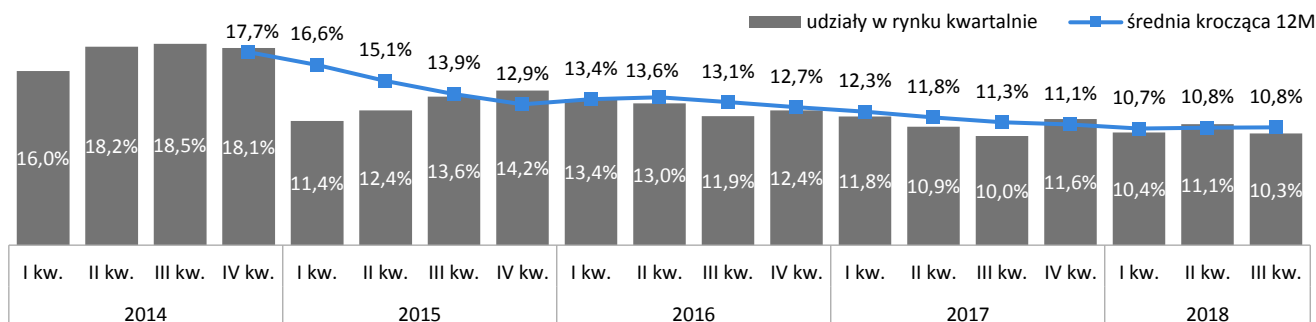
⁴⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁵⁰ SŽDC

Głównym czynnikiem zmniejszenia przewozów AWT był spadek transportowanych wolumenów węgla kamiennego o 7,1% r/r do poziomu 4,0 mln ton, co było wynikiem procesu restrukturyzacji zachodzącego w czeskich kopalniach węgla kamiennego⁵¹. W konsekwencji, działania AWT zmierzają do stopniowego zastępowania węgla kamiennego ładunkami z innych grup towarowych w celu zmniejszenia zależności spółki od kondycji branży wydobywania węgla kamiennego.

Udział tego surowca w całkowitych przewozach spółki obniżył się w 2018 r. z 40,1% w 2017 r. do 38,1%. Jednocześnie w 2018 r. najbardziej zwiększyły się przewozy ładunków z takich grup towarowych jak: intermodalne (+74,9% r/r do 1,5 mln ton) czy pozostałe ładunki (+19,5% r/r do 0,6 mln ton)⁵².

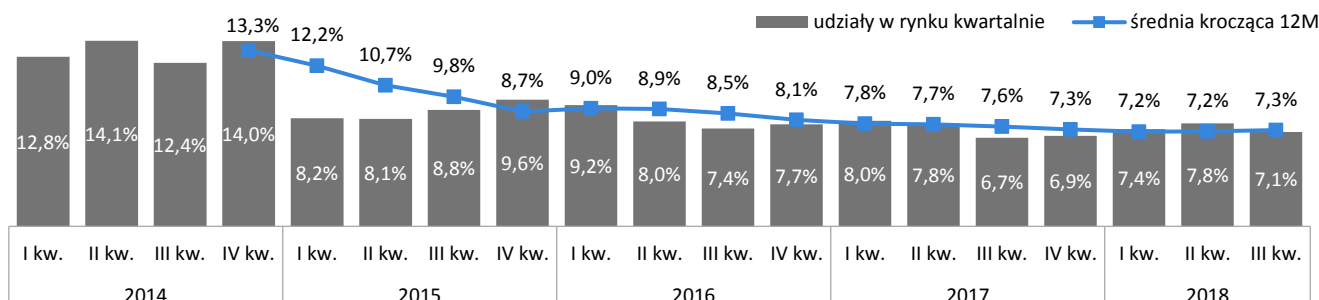
Rysunek 16 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2014-2018*



*dane za IV kw. 2018 r. dostępne będą pod koniec I kw. 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

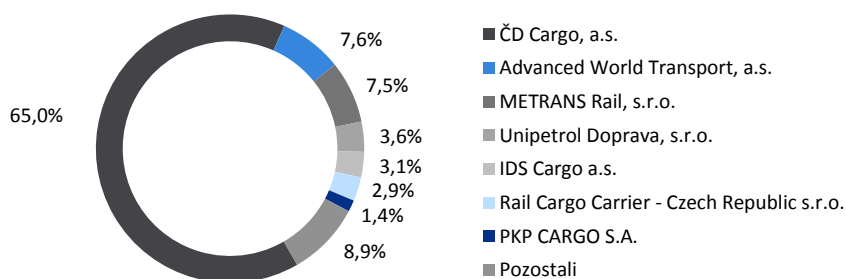
Rysunek 17 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2014-2018*



*dane za IV kw. 2018 r. dostępne będą pod koniec I kw. 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2018 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W 2018 r. ČD Cargo a.s. nie tylko pozostała liderem rynku kolejowego transportu towarów w Czechach, ale również zwiększyła swój udział w rynku wg pracy przewozowej o 1,5 p.p. względem roku 2017. W ubiegłym roku wzrosło także rynkowe znaczenie przewoźnika METRANS Rail s.r.o. (+0,4 p.p. r/r), który w obliczu spadku udziałów spółki AWT a.s. (-0,4 p.p. r/r) jest obecnie

⁵¹ statystyka własna AWT a.s.

⁵² statystyka własna AWT a.s.

bliski zrównania swych udziałów w rynku z udziałem AWT pod względem pracy przewozowej. Niewielki wzrost udziałów równy 0,2 p.p. r/r odnotował również przewoźnik Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o. Pozostali wyszczególniani przez SŽDC operatorzy towarowych przewozów kolejowych na czeskim rynku odnotowali w 2018 r. zmniejszenie udziału rynkowego r/r. Udział Spółki PKP CARGO S.A. zmniejszył się o 0,5 p.p. r/r do poziomu 1,4%⁵³. Wynikało to przede wszystkim ze spadku przewozów węgla kamiennego na Słowację z powodu zmniejszenia wydobycia surowca przez OKD. W 2018 r. zwiększeniu uległy przewozy rud w tranzycie z Ukrainy oraz przewozy ze Świnoujścia do Czech. Zwiększyły się również przewozy intermodalne, przede wszystkim w tranzycie między Słowacją a Rosją, jak i z/do Włoch. Wolumen przewożonego drewna i wyrobów z drewna również się zwiększył, głównie dzięki realizacji nowych przewozów w tranzycie z portów na Słowację.⁵⁴

4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za lata 2014-2018 zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT. Działalność przewozowa w 2018 r. realizowana była przez 5 podmiotów z Grupy. Po zakupie udziałów spółki AWT B.V. (umowa podpisana 31 grudnia 2014 r.), 3 przewoźników (AWT a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s.) dołączyło do przewoźników wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO. W 2019 r. spółka Primol Rail d o.o. (80% jej udziałów posiada AWT a.s.) otrzymała certyfikat B, co oznacza, że może samodzielnie realizować przewozy na terenie Słowenii.

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

Tabela 2 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za lata 2014-2018

Wyszczególnienie	2018		2017*	2016*	2015*	2014*	Zmiana 2018/2017	
	2018	udział					2018/2017	%
	(mln tkm)	PKP CARGO %					(mln tkm)	%
Paliwa stałe ¹	10 931	94,7%	11 515	12 542	13 593	12 181	-584	-5,1%
z czego węgiel kamienny	9 313	96,9%	10 155	11 070	12 387	10 757	-842	-8,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	7 185	99,1%	5 882	4 636	5 261	6 142	1 303	22,1%
Metale i rudy ³	3 732	98,3%	4 027	3 436	3 757	3 698	-295	-7,3%
Produkty chemiczne ⁴	2 204	94,7%	2 357	2 078	2 019	1 913	-154	-6,5%
Paliwa płynne ⁵	1 165	79,0%	1 340	1 091	839	781	-175	-13,0%
Drewno i płody rolne ⁶	1 384	81,8%	1 764	1 562	1 660	1 733	-381	-21,6%
Przewozy intermodalne	4 072	90,4%	3 235	2 474	2 031	1 832	836	25,8%
Pozostałe ⁷	718	91,9%	891	703	679	667	-173	-19,4%
Razem	31 390	94,4%	31 011	28 521	29 839	28 947	379	1,2%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do pozycji „pozostałe” dane za lata 2014-2017 zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO IV kwartał 2014-2018 r.

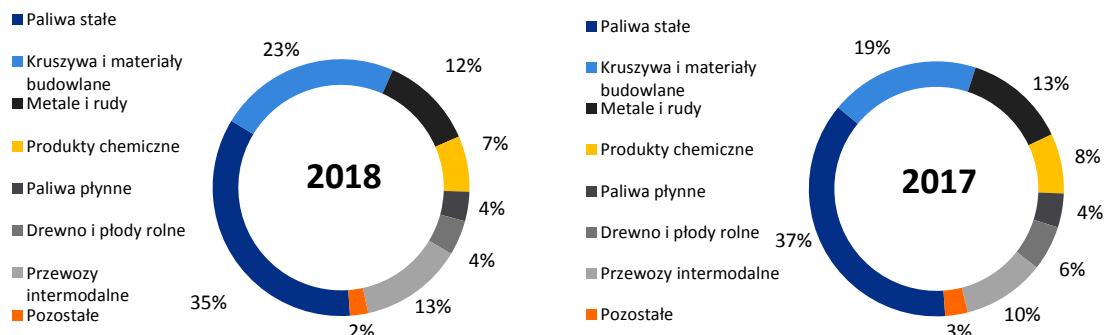
Wyszczególnienie	IV kw. 2018	IV kw. 2018	IV kw. 2017*	IV kw. 2016*	IV kw. 2015*	IV kw. 2014*	Zmiana IV kw. 2018/IV kw. 2017	
	(mln tkm)	udział % PKP CARGO					(mln tkm)	%
Paliwa stałe ¹	2 889	94,3%	2 924	3 339	3 926	3 307	-35	-1,2%
z czego węgiel kamienny	2 437	96,2%	2 589	2 971	3 629	2 938	-153	-5,9%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 760	99,0%	1 644	1 368	1 256	1 609	116	7,0%
Metale i rudy ³	931	98,5%	1 010	825	1 003	879	-79	-7,8%
Produkty chemiczne ⁴	524	94,3%	581	525	484	500	-56	-9,7%
Paliwa płynne ⁵	320	83,7%	309	272	255	210	10	3,4%
Drewno i płody rolne ⁶	374	88,0%	491	477	445	406	-117	-23,8%
Przewozy intermodalne	1 146	91,0%	889	721	593	451	258	29,0%
Pozostałe ⁷	161	95,3%	229	180	185	162	-68	-29,7%
Razem	8 105	94,6%	8 076	7 707	8 148	7 525	29	0,4%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do pozycji „pozostałe” dane za lata 2014-2017 zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

⁵³ SŽDC

⁵⁴ statystyka własna PKP CARGO S.A.

Rysunek 19 Udział pracy przewozowej wykonanej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2018 oraz 2017


Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za lata 2014-2018

Wyszczególnienie	2018	2018	2017*	2016*	2015*	2014*	Zmiana	
	(tys. ton)	udział PKP CARGO %					2018/2017	
Paliwa stałe ¹	56 594	87,0%	57 674	59 768	63 285	56 919	-1 080	-1,9%
z czego węgiel kamienny	51 162	89,2%	51 750	53 690	57 847	51 976	-588	-1,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	26 014	92,2%	22 161	18 173	19 898	21 526	3 853	17,4%
Metale i rudy ³	12 603	97,6%	13 032	11 315	12 378	12 356	-429	-3,3%
Produkty chemiczne ⁴	6 791	91,5%	6 985	6 309	5 860	5 979	-194	-2,8%
Paliwa płynne ⁵	3 913	94,7%	4 534	3 042	3 001	2 692	-620	-13,7%
Drewno i płody rolne ⁶	3 994	86,8%	4 525	4 385	4 733	4 782	-530	-11,7%
Przewozy intermodalne	9 245	85,5%	7 605	6 473	5 173	4 536	1 640	21,6%
Pozostałe ⁷	2 719	81,1%	2 626	2 030	1 929	1 917	94	3,6%
Razem	121 874	89,5%	119 141	111 495	116 257	110 706	2 733	2,3%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do pozycji „pozostałe” dane za lata 2014-2017 zostały zaktualizowane.

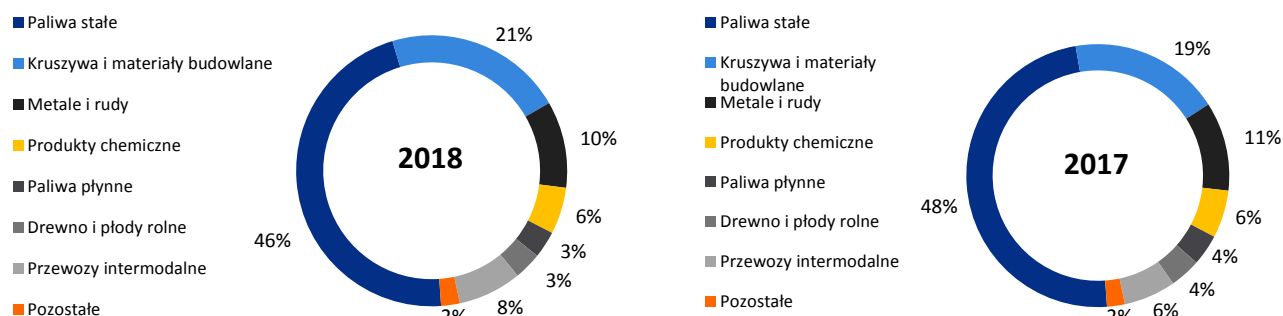
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za IV kwartał 2014-2018 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2018	IV kw. 2018	IV kw. 2017*	IV kw. 2016*	IV kw. 2015*	IV kw. 2014*	Zmiana	
	(tys. ton)	udział % PKP CARGO					IV kw. 2018/IV kw. 2017	
Paliwa stałe ¹	14 505	86,3%	14 795	16 078	18 726	16 150	-290	-2,0%
z czego węgiel kamienny	13 069	88,0%	13 223	14 520	17 182	14 854	-154	-1,2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	6 411	92,1%	6 252	5 464	5 008	5 647	159	2,5%
Metale i rudy ³	3 149	96,7%	3 296	2 996	3 009	2 947	-147	-4,5%
Produkty chemiczne ⁴	1 620	92,9%	1 780	1 606	1 431	1 496	-160	-9,0%
Paliwa płynne ⁵	1 078	97,9%	951	843	870	759	126	13,3%
Drewno i płody rolne ⁶	1 135	90,2%	1 301	1 222	1 265	1 212	-166	-12,8%
Przewozy intermodalne	2 634	85,8%	2 017	1 853	1 549	1 113	617	30,6%
Pozostałe ⁷	692	80,8%	699	545	518	467	-7	-1,0%
Razem	31 223	89,2%	31 092	30 607	32 375	29 792	132	0,4%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do pozycji „pozostałe” dane za lata 2014-2017 zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20 Udział masy przewiezionej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2018 oraz 2017


Źródło: Opracowanie własne

W 2018 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnia odległość 258 km (-1,0% r/r), a średni dystans pokonywany w 2018 r. przez pociągi PKP CARGO S.A. wynosił 272 km (-0,8% r/r).

Tabela 6 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za lata 2014-2018

Wyszczególnienie	2018	2017*	2016*	2015*	2014*	Zmiana 2018/2017	
	(km)						%
Paliwa stałe ¹	193	200	210	215	214	-7	-3,3%
z czego węgiel kamienny	182	196	206	214	207	-14	-7,2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	276	265	255	264	285	11	4,1%
Metale i rudy ³	296	309	304	304	299	-13	-4,2%
Produkty chemiczne ⁴	325	337	329	345	320	-13	-3,8%
Paliwa płynne ⁵	298	295	359	280	290	2	0,7%
Drewno i płody rolne ⁶	346	390	356	351	362	-44	-11,2%
Przewozy intermodalne	440	425	382	393	404	15	3,5%
Pozostałe ⁷	264	339	346	352	348	-75	-22,2%
Razem	258	260	256	257	261	-3	-1,0%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do pozycji „pozostałe” dane za lata 2014-2017 zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za IV kwartał 2014-2018 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2018	IV kw. 2017*	IV kw. 2016*	IV kw. 2015*	IV kw. 2014*	Zmiana IV kw. 2018/IV kw. 2017	
	(km)						%
Paliwa stałe ¹	199	198	208	210	205	2	0,8%
z czego węgiel kamienny	186	196	205	211	198	-9	-4,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	275	263	250	251	285	12	4,4%
Metale i rudy ³	296	306	275	333	298	-11	-3,5%
Produkty chemiczne ⁴	324	326	327	339	334	-2	-0,8%
Paliwa płynne ⁵	297	325	322	293	276	-28	-8,7%
Drewno i płody rolne ⁶	329	377	390	352	335	-48	-12,7%
Przewozy intermodalne	435	440	389	383	406	-5	-1,2%
Pozostałe ⁷	232	327	331	358	347	-95	-29,0%
Razem	260	260	252	252	253	0	-0,1%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do pozycji „pozostałe” dane za lata 2014-2017 zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w 2018 r.:


PALIWA STAŁE

- mniejszy eksport węgla - wynik znacznego ograniczenia przewozów w eksporcie ogółem oraz zmiany kierunków dostaw w eksporcie lądowym;
- mniejsza r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego;
- wzrost produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
- wzrost importu węgla kamiennego;
- wprowadzenie uchwał antysmogowych;
- liczne zamknięcia torowe związane z remontami głównych szlaków kolejowych;
- spadek średniej prędkości handlowej w Polsce przekładający się na wydłużony czas obiegu taboru;
- wzrost ceny węgla energetycznego i ciepłowniczego.


**KRUSZYWA I
MATERIAŁY
BUDOWLANE**

- intensyfikacja realizacji inwestycji drogowych w Polsce w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych;
- zwiększenie zapotrzebowania na przewozy kruszyw do betoniarni oraz wytwórni mas bitumicznych;
- realizacja inwestycji kolejowych z udziałem środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 w ramach Krajowego Programu Kolejowego;
- wzrost produkcji budowlano-montażowej w Polsce, w tym budowy obiektów inżynierii lądowej i wodnej;
- wzrost średniej odległości przewozu ładunków w wyniku zmiany struktury relacji przewozowych;
- ograniczenia związane z przepustowością linii kolejowych.


**METALE
I RUDY**

- niższa praca przewozowa to skutek mniejszej średniej odległości – zmiana struktury relacji przewozowych;
- spadek przewiezionej masy ze względu na niższe przewozy rudy – niższy import rudy żelaza oraz przewozy żużlu z hut;
- remont wielkiego pieca w hucie Arcelor Mittal – mniejsze zapotrzebowanie na surowce do produkcji;
- spadek przewozu metali – m.in. spadek przewozów eksportowych i tranzytowych w związku z niższym zapotrzebowaniem na stal (eksport do Niemiec, Węgier i Turcji oraz w tranzyście do Czech).


**PRZEWOZY
INTERMODALNE**

- rozwój połączeń tranzytowych i obsługa połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”;
- większy udział przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. drewna w postaci wiórów i zrębek, węgla bitumicznego, części samochodowych, papieru);
- realizacja przewozów pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju;
- wzrost liczby pociągów obsługiwanych własną trakcją na terenie Niemiec, Czech i Słowacji.


**PRODUKTY
CHEMICZNE**

- wzrost przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu i w eksporcie do Bośni, Węgier, Włoch;
- mniejsze przewozy nawozów w eksporcie rekompensowane wzrostem przewozów w imporcie.


**PALIWA
PŁYNNE**

- przejście przez konkurencyjnych przewoźników części przewozów realizowanych na zlecenie spedytorów;
- realizacja przez jednego z producentów biopaliw transportu w cysternach samochodowych z pominięciem transportu kolejowego;
- zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO (zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej);
- odwrócenie w IV kwartale 2018 r. spadkowej tendencji obserwowanej w poprzednich kwartałach 2018 r. wynikające ze wzrostu zapotrzebowania na paliwa na rynku krajowym.

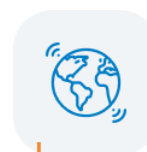

**DREWNO I
PŁODY ROLNE**

- spadek importu drewna z Białorusi rekompensowany wzrostem przewozów w kraju oraz importem przez porty morskie (krótsze odległości przewozu);
- wzrost eksportu drewna z wiatrołomów do Rumunii, Słowacji i na Węgry;
- niższe przewozy płodów rolnych: znaczne obniżenie eksportu zbóż przez porty morskie, brak importu rzepaku z Węgier, wstrzymanie przewozów kolejowych kukurydzy w imporcie z Ukrainy, zakończenie jednego z kontraktów na transport zbóż przez Grupę AWT.

4.3 Pozostałe usługi

Podstawową działalnością Spółki i Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa oferuje usługi dodatkowe:

Usługi spedycyjne - oferta obejmuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu samochodowego, morskiego i śródlądowego z uwzględnieniem przeładunku, składowania, magazynowania, konfekcjonowania. Grupa oferuje również obsługę celną. Dodatkowym walorem usług Grupy są projektowane i wdrażane kompleksowe rozwiązania transportowe (3PL solutions). Usługi spedycyjne realizowane są głównie przez spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT Čechofracht a.s.


**USŁUGI
SPEDYCYJNE**

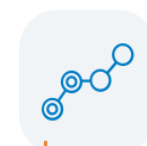
Usługi trakcyjne oraz wynajmu lokomotyw - usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z drużyną trakcyjną (obsługa trakcyjna) lub samej drużyny do wykonania przewozu kolejowego. W ramach tej działalności, prowadzone może być także udostępnianie taboru trakcyjnego (lokomotywy bez drużyn trakcyjnych). Usługi te realizowane są zarówno na rynku polskim, jak i zagranicznym (Republika Czeska).


**USŁUGI TRAKCYJNE
ORAZ WYNAJMU
LOKOMOTYW**

Usługi kompleksowej obsługi bocznic - obejmują m. in. formowanie pociągów, usługi manewrowe, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, obsadę stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicach czy konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami z Grupy świadczącymi wymienione usługi są PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz AWT a.s. Obsługa bocznicowa realizowana jest w Polsce, Republice Czeskiej oraz na Węgrzech.


**USŁUGI
KOMPLEKSOWEJ
OBSŁUGI BOCZNIC**

Usługi przeładunku - realizowane w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do: PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i jej spółek zależnych oraz AWT a.s.


**USŁUGI
PRZEŁADUNKU**

Usługi logistyki intermodalnej - Grupa zabezpiecza wszystkie elementy łańcucha logistycznego, w tym: transport kolejowy, transport drogowy, przeładunek i składowanie jednostek intermodalnych. Działalność ta bazuje na sieci terminali intermodalnych. Spółką wyspecjalizowaną i dedykowaną w ramach Grupy do kompleksowej obsługi transportu intermodalnego jest PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Dodatkową wartością oferty Grupy, jest wdrożona przez AWT usługa stałego monitorowania ruchu pociągów intermodalnych „Track and Trace”.


**USŁUGI
LOGISTYKI
INTERMODALNEJ**

Usługi naprawcze taboru - utrzymanie taboru realizowane jest głównie przez spółkę PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Dodatkowo, wybrane prace utrzymaniowe i naprawcze realizowane są również w ramach obiektów znajdujących się w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz przez AWT a.s.



Usługi rekultywacji - realizacja prac rekultywacyjnych, związanych z usuwaniem powierzchniowych skutków działalności górniczej – kształtowanie krajobrazu, prace budowlane i przeładunkowe. Ponadto, usługi obejmują roboty ziemne, rozbiórki, transport ciężarówkami, recykling odpadów budowlanych, biodegradację niebezpiecznych odpadów, likwidację starych obciążeń dla środowiska, pielęgnację zieleni. Działalność w obszarze rekultywacji realizowana jest przez spółki AWT Rekultivace a.s oraz AWT Rekultivace PL Sp. z o.o.



Grupa prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu - krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje oceny wyników działalności Grupy ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu zaprezentowanej w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym struktury przychodów ze sprzedaży usług, a więc poszczególne grupy usług nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy.

4.4 Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za 2018 oraz 2017 r. nie przekroczyła 13% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów z tytułu umów z klientami.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2018 r. udział sprzedaży do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 10,8% sumy przychodów z tytułu umów z klientami, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział ten wyniósł 13,7%.

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 r. przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział w sprzedaży usług do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 10,9% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia [Nota 2.1 SSF](#), natomiast przychody Spółki – [Nota 2.1 JSF](#).

Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Jednostka dominująca, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce, zgodnie z cennikiem zatwierdzanym corocznie przez Prezesa UTK. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy jak i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2018 r. w PKP CARGO S.A. 37,1%, natomiast w Grupie 43,6%.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2018 r. w PKP CARGO S.A. 27,6%, natomiast w Grupie 19,8%.

4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2014-2018.

Tabela 8 Zatrudnienie w latach 2013-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:						Zmiana od początku roku
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	
Grupa PKP CARGO	23 643	23 253	23 144	23 805	24 960	26 553	390
w tym: PKP CARGO S.A.	17 308	17 043	17 429	17 979	20 830	22 480	265

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2014-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach					Zmiana 2018-2017
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2018	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 385	23 278	23 441	24 375	26 185	107
w tym: PKP CARGO S.A.	17 135	17 177	17 698	18 484	22 010	-42

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2014-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach					Zmiana 2018-2017
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2018	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 431	23 305	23 465	24 407	26 215	126
w tym: PKP CARGO S.A.	17 146	17 182	17 702	18 486	22 012	-36

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w latach 2013-2018 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:						Zmiana od początku roku
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 379	5 281	5 272	5 324	5 349	5 566	98
w tym: PKP CARGO S.A.	3 886	3 805	3 825	3 863	4 462	4 706	81
Stanowiska robotnicze - Grupa	18 264	17 972	17 872	18 481	19 611	20 987	292
w tym: PKP CARGO S.A.	13 422	13 238	13 604	14 116	16 368	17 774	184
Razem	23 643	23 253	23 144	23 805	24 960	26 553	390
w tym: PKP CARGO S.A.	17 308	17 043	17 429	17 979	20 830	22 480	265

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2018 do roku 2017, można zaobserwować wzrost przeciętnego zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 107 etatów (w samej spółce PKP CARGO S.A. spadek o 42 etaty). Wzrost jest spowodowany zwiększeniem zatrudnienia w spółce PKP CARGOTABOR, która w 2018 r. realizowała zwiększone ilości zleceń naprawczych taboru kolejowego, m.in. dla PKP CARGO.

4.6 Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.6.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2018 roku nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3⁵⁵) w wysokości 828,4 mln zł, tj. więcej o 62,1% w stosunku do wykonania 2017 r. Z czego nakłady inwestycyjne poza granicami kraju, tj. na zakup wagonów platform serii Sammns wyniosły 9,7 mln zł.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2018 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup lokomotyw DRAGON 2 (3 szt.), modernizację lokomotyw (25 szt.), zakup wagonów platform serii Sammns (17 szt.) oraz zakup używanych wagonów węglarek serii EAOS (10 szt.) - łącznie 795,6 mln zł (tj. 96,0 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym i teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 12,2 mln zł (głównie na wdrożenie systemów informatycznych oraz zakup sprzętu i serwerów), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 13,1 mln zł, tj. budowę i modernizację budynków, głównie zaplecza warsztatowego jak również na budowę i modernizację sieci wodociągowych, kanalizacyjnych oraz c.o., przebudowę układów torowych a także na zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 7,5 mln zł.

Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2018 (mln zł)

Wyszczególnienie	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2018- 2017	Zmiana 2018- 2017 %
Budownictwo inwestycyjne	13,1	5,5	4,5	19,9	11,1	7,6	138,2%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	43,4	53,0	199,4	0,0	0,0	-9,6	-18,1%
Modernizacja lokomotyw	146,3	64,2	35,4	69,6	48,3	82,1	127,9%
Zakupy wagonów	11,1	12,5	0,0	20,1	57,2	-1,4	-11,2%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	6,8	4,3	2,8	6,0	5,9	2,5	58,1%
Teleinformatyzacja	12,2	14,5	16,5	32,3	20,6	-2,3	-15,9%
Pozostałe	0,7	0,5	2,2	5,5	2,7	0,2	40,0%
Komponenty w remontach, w tym:	594,8	356,7	185,0	283,6	433,2	238,1	66,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	160,2	76,5	45,0	137,8	125,2	83,7	109,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	434,6	280,2	140,0	145,8	308,0	154,4	55,1%
Razem	828,4	511,2	445,8	437,0	579,0	317,2	62,1%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne kształtowała się następująco: 827,9 mln zł ze środków własnych oraz 0,5 mln zł z dotacji UE.

Ponadto nakłady inwestycyjne poniesione w 2018 rok na zakup wagonów platform serii Sammns w wysokości 9,7 mln zł i sfinansowane ze środków własnych zostaną w całości zrefinansowane w 2019 roku dotacją celową.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2018 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3), a także wartości niematerialnych w wysokości 894,1 mln zł, tj. więcej o 59,1% w stosunku do wykonania 2017 r.

Nakłady spółek zależnych z wyłączeniem PKP CARGO S.A. według sprawozdań jednostkowych wyniosły 104,5 mln zł i były wyższe o 27,3% w porównaniu do poniesionych w 2017 r. Spółki zależne główną część nakładów inwestycyjnych w 2018 r. przeznaczyły na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem (tj. naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3, modernizację lokomotyw - łącznie 42,9 mln zł, tj. 41,1 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto spółki zależne poniosły nakłady,

⁵⁵ P3 – czynności utrzymaniowe, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach kontrolnych, z wyłączeniem pojazdu z ruchu, z częściowym demontażem podzespołów
 P4 – czynności utrzymaniowe w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe, obejmujące planową wymianę lub naprawy podzespołów
 P5 – odnowienie pojazdu, obejmujące demontaż podzespołów oraz ich wymianę na nowe lub zregenerowane

na budownictwo inwestycyjne na poziomie 35,0 mln zł (głównie na modernizację terminali kontenerowych, budynków, remonty torów oraz placów składowych), a także zakupy i modernizację maszyn i urządzeń na poziomie 19,5 mln zł, na informatyzację na poziomie 4,3 mln zł oraz zakupy sprzętu biurowego i samochodów 2,8 mln zł.

Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2018 (mln zł)

Wyszczególnienie	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017- 2018	Zmiana 2018- 2017 %
Budownictwo inwestycyjne	48,1	32,1	19,1	28,1	18,1	16,0	50,0%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	43,8	53,0	200,2	0,0	0,0	-9,2	-17,4%
Modernizacja lokomotyw	147,9	67,0	40,5	70,4	48,5	80,9	120,7%
Zakupy wagonów	11,1	13,3	0,0	20,1	57,3	-2,2	-16,5%
Modernizacja wagonów	0,0	1,7	3,6	1,6	0,0	-1,7	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	26,3	17,6	14,4	12,2	9,5	8,7	49,5%
Teleinformatyzacja	16,6	16,3	20,1	34,9	22,0	0,3	1,8%
Pozostałe	3,6	2,4	4,2	9,7	4,2	1,2	50,0%
Komponenty w remontach, w tym:	596,7	358,6	230,6	307,6	437,1	238,1	66,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	170,1	77,3	72,1	150,7	126,0	92,8	120,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	426,6	281,3	158,5	156,9	311,1	145,3	51,7%
Razem	894,1	562,0	532,7	484,6	596,7	332,1	59,1%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne w spółkach zależnych kształtowała się następująco: 95,0 mln zł ze środków własnych, 0,8 mln zł w formie leasingu, 8,7 mln zł z dotacji UE.

4.6.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne częściowo poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt inwestycyjny lub inne formy finansowania oraz ze środków własnych.

Dodatkowo w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system zarządzania środkami pieniężnymi (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2018 r. 7 spółek z Grupy.

PKP CARGO S.A. efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, PKP CARGO S.A. posiada umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł (na dzień 31 grudnia 2018 r.).



5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Tabela 14 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁵⁶					w mln EUR				
	2018	2017*	2016	2015	2014	2018	2017*	2016	2015	2014
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,2669	4,2447	4,3757	4,1848	4,1893
Przychody z działalności operacyjnej	3 939,2	3 588,0	3 250,5	3 514,2	3 880,2	923,2	845,3	742,8	839,7	926,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	318,2	149,7	-31,1	-115,2	92,8	74,6	35,3	-7,1	-27,5	22,2
Zysk / strata przed opodatkowaniem	320,7	125,5	-70,7	-139,1	87,5	75,2	29,6	-16,2	-33,2	20,9
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	254,0	94,0	-68,6	-114,1	75,6	59,5	22,1	-15,7	-27,3	18,0
Całkowite dochody	228,2	87,3	-53,9	-73,8	48,9	53,5	20,6	-12,3	-17,6	11,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	5,67	2,10	-1,53	-2,55	1,70	1,33	0,49	-0,35	-0,61	0,41
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	5,67	2,10	-1,53	-2,55	1,69	1,33	0,49	-0,35	-0,61	0,40
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej **	709,7	478,4	237,5	325,9	462,5	166,3	112,7	54,3	77,9	110,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-536,3	-780,2	-440,6	-584,9	-208,1	-125,7	-183,8	-100,7	-139,8	-49,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-246,9	-14,3	731,0	-38,3	-102,2	-57,9	-3,4	167,1	-9,2	-24,4
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-73,5	-316,1	527,9	-297,3	152,2	-17,2	-74,5	120,6	-71,0	36,3
	31/12/2018	31/12/2017*	31/12/2016*	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2018	31/12/2017*	31/12/2016*	31/12/2015	31/12/2014
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,3000	4,1709	4,4240	4,2615	4,2623
Aktywa trwałe	4 902,5	4 562,6	4 445,2	4 458,1	4 129,5	1 140,1	1 093,9	1 004,8	1 046,1	968,8
Aktywa obrotowe	1 079,8	1 178,5	1 106,4	559,1	1 207,1	251,1	282,6	250,1	131,2	283,2
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	6,0	44,1	17,6	-	-	1,4	10,3	4,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	520,8	536,9	506,2	525,5	525,4
Kapitał własny	3 314,6	3 088,9	3 001,6	3 072,3	3 256,3	770,8	740,6	678,5	720,9	764,0
Zobowiązania długoterminowe	1 652,6	1 748,7	1 713,9	1 150,2	1 034,3	384,3	419,3	387,4	269,9	242,7
Zobowiązania krótkoterminowe	1 015,1	903,5	842,1	838,8	1 063,5	236,1	216,6	190,3	196,8	249,5

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. sporządzone według MSSF UE.

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF⁵⁷](#)

** w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 273,7 mln zł w 2015 r., w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 47,4 mln zł w 2016 r.

⁵⁶ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2017 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

⁵⁷ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. („JSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. sporządzonego według MSSF UE, w przypadku odnoszenia się do danych jednostkowych. W przypadku danych skonsolidowanych, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

Tabela 15 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej (EBIT) oraz wynikiem operacyjnym bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym

PKP CARGO S.A.	w mln PLN				
	2018	2017*	2016	2015	2014
Zysk / strata na działalności operacyjnej	318,2	149,7	-31,1	-115,2	92,8
Korekty:					
Koszty operacyjne					
PDO I					257,1
PDO II				63,9	
Aktualizacja wartości aktywów		-27,4		177,9	
Skorygowany zysk / strata na działalności operacyjnej	318,2	122,3	-31,1	126,5	349,9
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	771,2	590,3	443,7	454,4	440,6
Korekty:					
Koszty operacyjne					
PDO I					257,1
PDO II				63,9	
Skorygowany zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	771,2	590,3	443,7	518,3	697,7

Źródło: Opracowanie własne

 * przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2018	2017*	2016	2015	2014	2018	2017*	2016	2015	2014
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,2669	4,2447	4,3757	4,1848	4,1893
Przychody z działalności operacyjnej	5 237,5	4 733,0	4 411,3	4 554,1	4 274,3	1 227,5	1 115,0	1 008,1	1 088,3	1 020,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	277,6	153,4	-132,1	55,9	120,9	65,1	36,1	-30,2	13,4	28,9
Zysk / strata przed opodatkowaniem	243,8	116,5	-150,9	10,5	93,5	57,1	27,4	-34,5	2,5	22,3
Zysk / strata netto	183,9	81,7	-133,8	30,1	78,3	43,1	19,2	-30,6	7,2	18,7
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	170,7	73,8	-91,1	107,6	43,8	40,0	17,4	-20,8	25,7	10,4
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	4,11	1,82	-2,99	0,67	1,70	0,96	0,43	-0,68	0,16	0,41
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	4,11	1,82	-2,99	0,67	1,70	0,96	0,43	-0,68	0,16	0,41
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej**	863,0	600,7	380,0	387,5	559,9	202,2	141,5	86,9	92,6	133,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-612,0	-740,0	-568,6	-515,2	-238,7	-143,4	-174,3	-129,9	-123,1	-57,0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-322,9	-99,4	663,9	-29,4	-155,7	-75,7	-23,4	151,7	-7,0	-37,2
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-71,9	-238,7	475,3	-157,1	165,5	-16,9	-56,2	108,6	-37,6	39,5
	31/12/2018	31/12/2017*	31/12/2016*	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2018	31/12/2017*	31/12/2016*	31/12/2015	31/12/2014
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,3000	4,1709	4,4240	4,2615	4,2623
Aktywa trwałe	5 187,2	4 951,5	4 964,2	4 996,9	4 254,5	1 206,3	1 187,2	1 122,1	1 172,6	998,2
Aktywa obrotowe	1 619,1	1 694,2	1 547,9	1 078,9	1 401,2	376,5	406,2	349,9	253,2	328,7
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	44,1	17,6	-	-	-	10,3	4,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	520,8	536,9	506,2	525,5	525,4
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 483,5	3 317,2	3 243,4	3 351,4	3 321,5	810,1	795,3	733,1	786,4	779,3
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	55,2	-	-	-	-	13,0
Zobowiązania długoterminowe	1 969,1	2 110,9	2 092,6	1 586,1	1 165,4	457,9	506,2	473,0	372,2	273,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 353,7	1 217,6	1 176,1	1 182,4	1 131,1	314,8	291,9	265,8	277,5	265,4

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r.

 * przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF](#)

** w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 287,4 mln zł w 2015 r., w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 48,2 mln zł w 2016 r.

Tabela 17 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej (EBIT) oraz wynikiem operacyjnym bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) Grupy PKP CARGO raportowanym, a skorygowanym

Grupa PKP CARGO	w mln PLN				
	2018	2017*	2016	2015	2014
Zysk / strata na działalności operacyjnej	277,6	153,4	-132,1	55,9	120,9
Korekty:					
Przychody operacyjne					
Okazjonalne nabycie AWT				-137,8	
Koszty operacyjne					
PDO I					265,3
PDO II				70,2	
Odpis na należności OKD			72,7		
Aktualizacja wartości aktywów**	69,0	-27,4	34,1	178,7	
Skorygowany zysk / strata na działalności operacyjnej	346,6	126,0	-25,3	167,0	386,3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	907,0	700,3	489,5	704,9	503,7
Korekty:					
Przychody operacyjne					
Okazjonalne nabycie AWT				-137,8	
Koszty operacyjne					
PDO I					265,3
PDO II				70,2	
Odpis na należności OKD			72,7		
Skorygowany zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	907,0	700,3	562,2	637,3	769,0

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4](#) oraz [1.5 SSF](#)

** w 2018 r. odpis dotyczył AWT

W 2018 r. Grupa PKP CARGO zidentyfikowała zdarzenie jednorazowe w postaci odpisu z tytułu utraty wartości aktywów w wysokości 69,0 mln zł (tabor kolejowy) w wyniku testu na utratę wartości aktywów (szczegółowo opisany w [Nocie 5.1 SSF](#)) oraz w ramach prowadzonych procesów optymalizacyjnych w grupie AWT. Powyższe zdarzenie pozostaje bez wpływu na wartość wyniku EBITDA.

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym, do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2018 - 4,3000 PLN/EUR, 31.12.2017 - 4,1709 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2018 - 4,2669 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2017 - 4,2447 PLN/EUR.

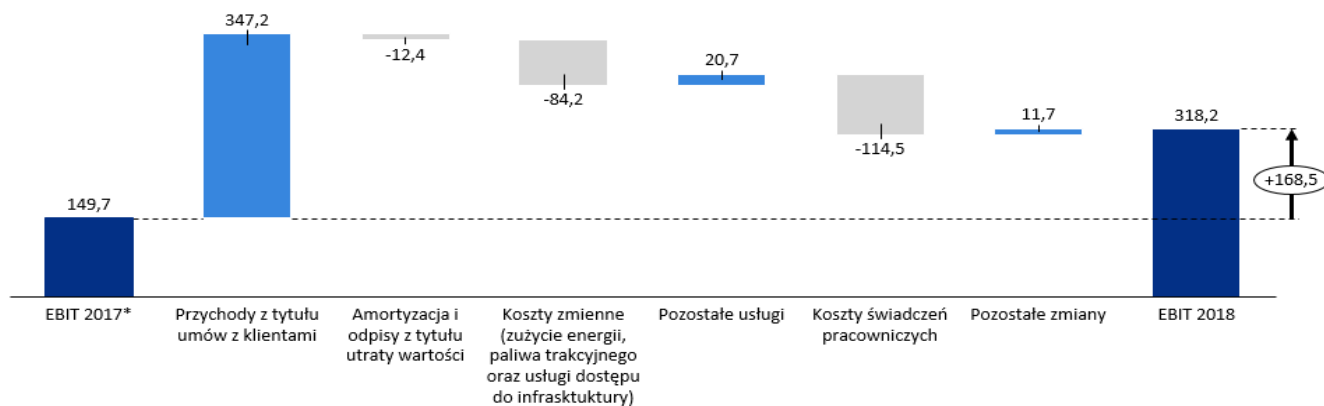


5.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.

5.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W 2018 r. wynik EBIT wyniósł 318,2 mln zł i wzrósł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 168,5 mln zł (112,6%).

Rysunek 21 Wynik EBIT w 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

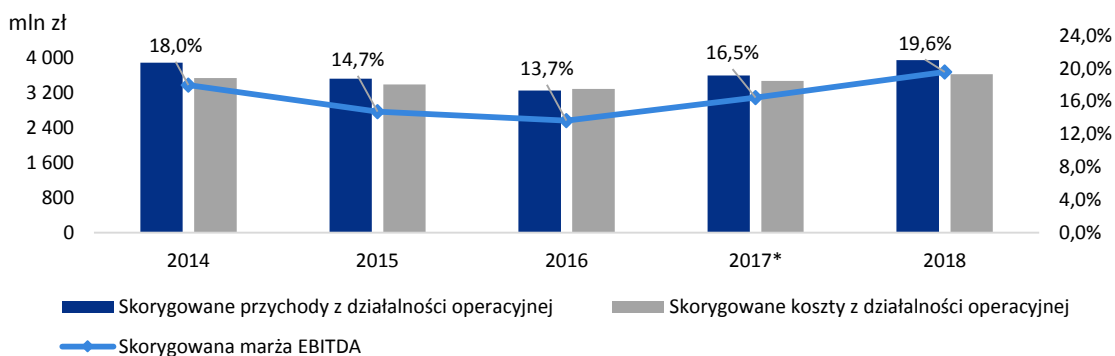
* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w 2018 r. w porównaniu do 2017 r.:

- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał z wyższych cen przewozowych oraz z większych przewozów (wzrost masy towarowej o 2,1%, wzrost pracy przewozowej o 1,3%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej PKP CARGO S.A. zostały opisane w rozdziale [4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO](#);
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie na skutek aktualizacji wyceny wartości rezydualnej składników taboru kolejowego dokonanej na dzień 31.12.2017 r. (zaniżenie bazy);
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) w związku z wyższymi cenami paliwa o 11,9%, wzrostu jednostkowego miernika zużycia energii trakcyjnej o 5,4% w wyniku utrudnień na liniach PLK w związku z wzmożonymi pracami na istotnych szlakach komunikacyjnych i związanych z tym objazdami oraz wzrostem pracy przewozowej o 1,3%;
- spadek pozostałych usług, głównie usług transportowych o 41,1 mln zł, w wyniku niższych kosztów usług spedycji (zmiana relacji przewozowych na niewymagające ponoszenia dodatkowych kosztów ze strony Spółki) oraz wygaśnięcia umowy najmu promu "Kopernik". Dodatkowo zanotowano spadek kosztów usług przeładunkowych i pozostałych usług o 9,7 mln zł, w wyniku zawyżonej bazy w 2017 r. (realizacja usługi odmrożenia rudy w PKP CARGO CL Medyka – Żurawica na początku 2017 r.). Jednocześnie wzrosły w Spółce koszty czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 32,7 mln zł – wzrost najmu lokomotyw i wagonów oraz opłat za pobyt wagonów związanych z realizacją zwiększonych przewozów, a także w związku z przygotowaniem do realizacji celów przewozowych na 2019 r.;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał głównie z wdrożenia podwyżek wynagrodzeń w PKP CARGO S.A.: od 1 września 2017 r. i od 1 września 2018 r. (na podstawie porozumienia z dnia 15 czerwca 2018 r. pomiędzy Stronami ZUZP dla Pracowników zatrudnionych w PKP CARGO S.A.). Jednocześnie w Spółce zanotowano wzrost zatrudnienia o 265 osób. PKP CARGO S.A. zamierza zwiększać zatrudnienie w kluczowych dla działalności Spółki zespołach obsługujących rosnące przewozy masy towarowej. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia](#);
- wzrost pozostałych zmian nastąpił na skutek spadku podatków i opłat w wyniku zmiany sposobu ujęcia VAT od faktur zagranicznych za energię elektryczną i dostęp do infrastruktury. Od 1 stycznia 2018 r. zwrot podatku VAT księgowany jest na rozrachunkach (należnościach) z uwagi na fakt, że zwrot ten nie jest kosztem definitywnym i podlega odzyskaniu. Ponadto zanotowano spadek podatku od nieruchomości i opłat za wieczyste użytkowanie gruntów w wyniku zwolnienia podatkowego w związku ze zmianą ustawy o Transporcie Kolejowym.

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych skorygowanych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Spółki za lata 2014 – 2018. PKP CARGO S.A. od końca 2016 r. sukcesywnie odbudowuje marżę EBITDA, głównie poprzez wzrosty cen przewozowych oraz wzrost wolumenów przewożonych ładunków.

Rysunek 22 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2018* (mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

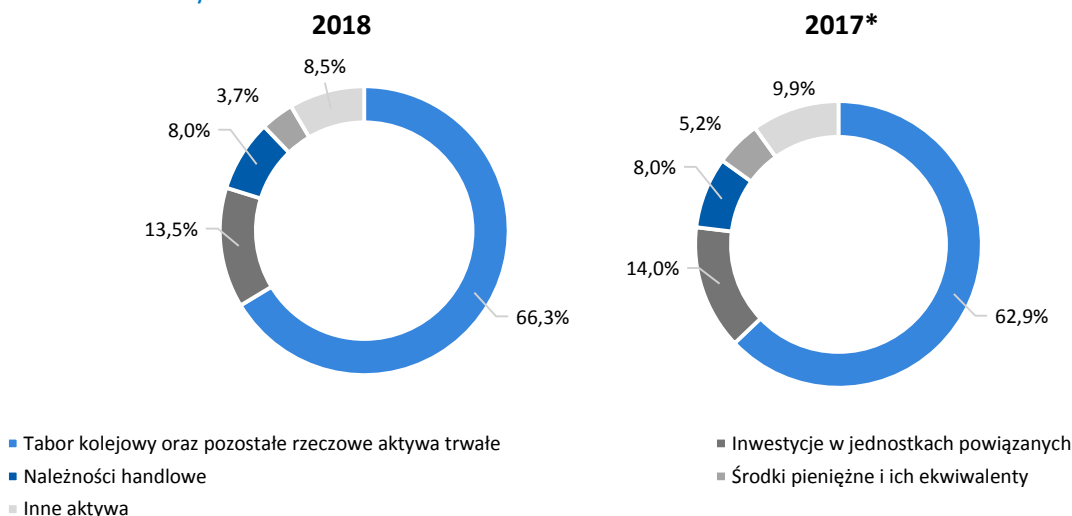
* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł, dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł, dane w 2018 r. nie podlegały korekcie; przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF**

5.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.

AKTYWA

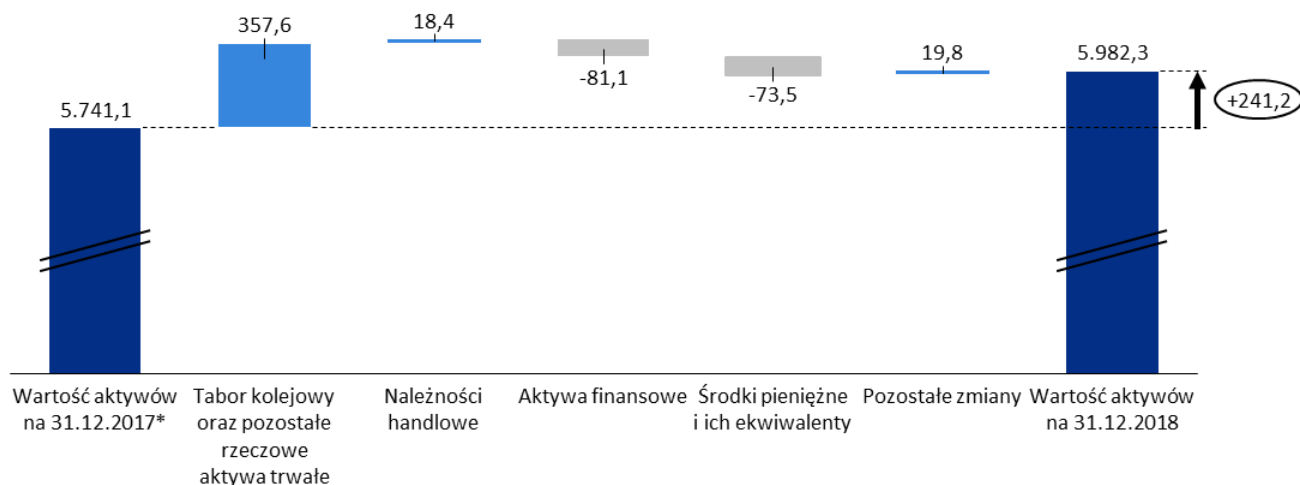
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 31.12.2018 r. posiada tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły 66,3% sumy aktywów wobec 62,9% na dzień 31.12.2017 r. Drugą największą pozycją w aktywach trwałych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2018 r. były inwestycje w jednostkach powiązanych, które stanowiły 13,5% sumy aktywów, wobec 14,0% na dzień 31.12.2017 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.12.2018 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe (8,0%) i środki pieniężne i ich ekwiwalenty (3,7%).

Rysunek 23 Struktura aktywów PKP CARGO S.A. w 2018 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF**

Rysunek 24 Zmiana wartości aktywów PKP CARGO S.A. w 2018 r. (mln zł)


Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF**

- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych był związany z realizacją inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy). Łączne nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych oraz tzw. komponentu remontowego wyniosły w 2018 r. 828,4 mln zł, tj. więcej o 317,2 mln zł w stosunku do wykonania 2017 r. Amortyzacja taboru kolejowego, pozostałych rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych wyniosła w 2018 r. 453,0 mln zł, wobec 440,6 mln zł w 2017 r., tj. wzrost o 12,4 mln zł;
- zwiększenie wartości należności handlowych o 18,4 mln zł wynikał w głównej mierze ze wzrostu wartości przychodów w końcowym okresie 2018 r.;
- spadek środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz aktywów finansowych (głównie lokat powyżej 3 miesięcy) o 154,6 mln zł związany był z nabyciem taboru kolejowego, pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz spłat kredytów i pożyczek.

Tabela 18 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 – 2018 (w dniach)

Wyszczególnienie	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2018-2017	Tempo zmian 2018/2017
Wskaźnik rotacji zapasów*	96,8	128,9	110,6	87,1	77,5	-32,1	24,9%

*wskaźniki rotacji zapasów wyliczone zostały dla: 360 dni i zużycia narastająco od początku danego roku sprawozdawczego

Źródło: Opracowanie własne

Na koniec grudnia 2018 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 96,8 dni i w porównaniu do wykonania 2017 r. zmniejszył się o 32,1 dni przy:

- zapasie materiałów w 2018 r. na poziomie 84,2 mln zł, w porównaniu do 86,4 mln zł w 2017 r.;
- wartości netto sprzedanych materiałów na poziomie 22,5 mln zł, w porównaniu do 8,4 mln zł w roku poprzednim;
- zużyciu materiałów łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników w wysokości 290,3 mln zł, w porównaniu do 232,9 mln zł w roku poprzednim.

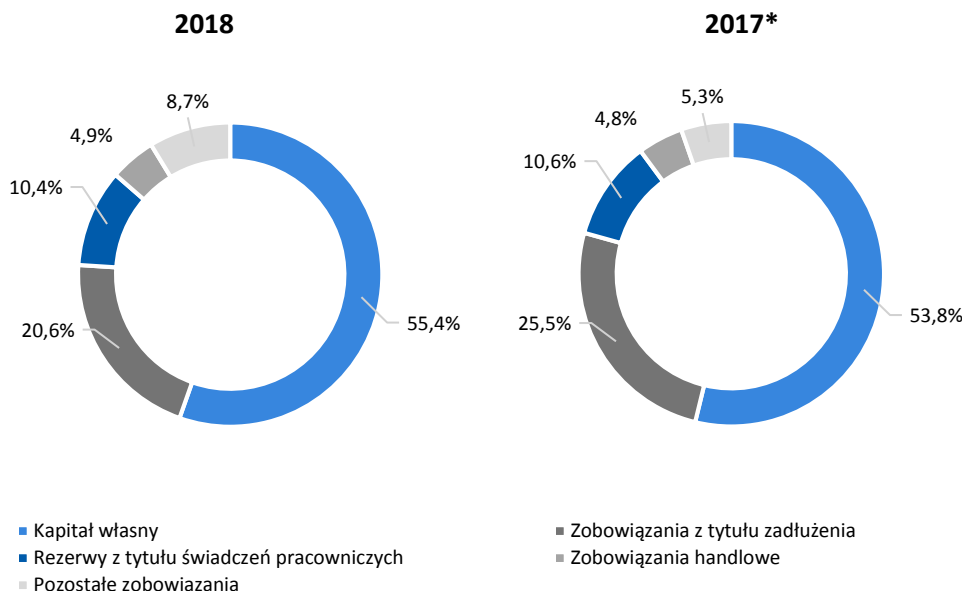
Spadek wskaźnika nastąpił z uwagi na niższą wartość zapasu netto o 2,6% przy zwiększonym o 25,0% zużyciu materiałów oraz wzroście wartości netto sprzedanych materiałów o 169,8%.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w **Nocie 5.3. JSF**.

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.12.2018 r. posiadał kapitał własny, który stanowił 55,4% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 53,8% na dzień 31.12.2017 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły na dzień 31.12.2018 r. 20,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 25,5% na dzień 31.12.2017 r.

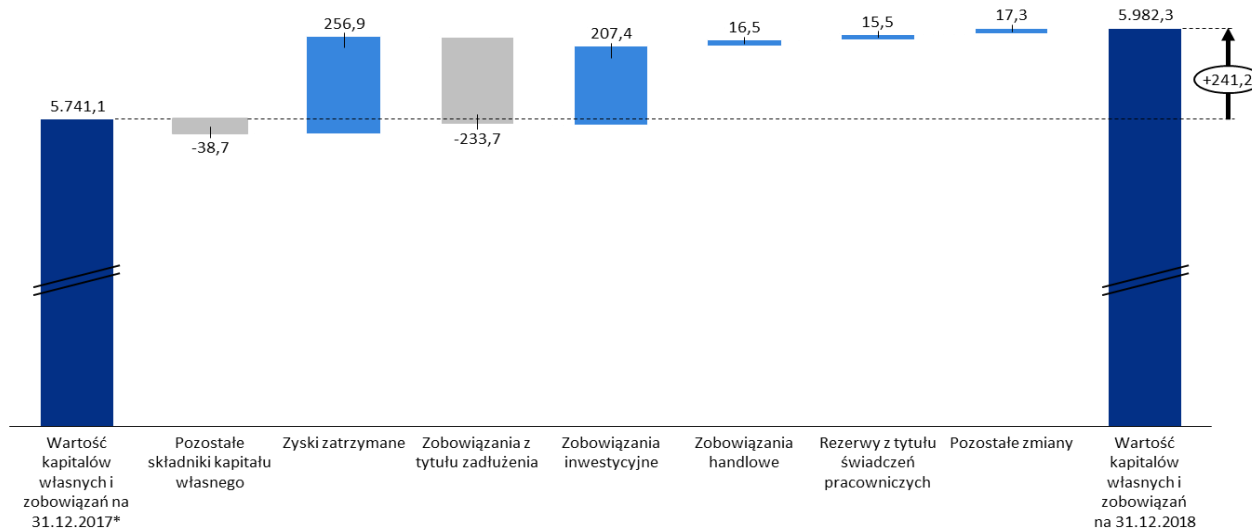
Rysunek 25 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. w 2018 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

Rysunek 26 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. w 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

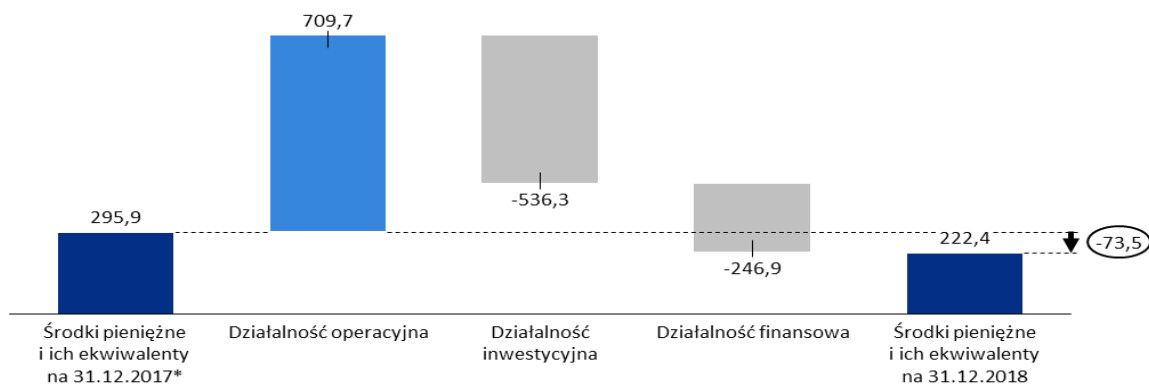
* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

- wzrost kapitału własnego o 225,7 mln zł wynikał w głównie z tytułu dodatniego wyniku finansowego w 2018 r. (wzrost pozycji zyski zatrzymane o 256,9 mln zł);
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia na skutek spłat kredytów zgodnie z harmonogramem;
- wzrost wartości zobowiązań inwestycyjnych o 207,4 mln zł to efekt zakupów taboru w ratalnym systemie finansowania;
- wzrost wartości rezerw na świadczenia pracownicze o 15,5 mln zł wynikał głównie ze wzrostu rezerw na odprawy emerytalne i rentowe o 18,4 mln zł, nagród jubileuszowych o 13,7 mln zł, przy spadku rezerw z tytułu odpisów na ZFŚS dla emerytów i rencistów o 14,5 mln zł.

5.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wielkość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2018 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2017 r. spadła o 73,5 mln zł.

Rysunek 27 Przepływy pieniężne PKP CARGO S.A. w 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

Przepływy te osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 320,7 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i odpisów z tytułu utraty wartości w wysokości 453,0 mln zł. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej wpłynął także zapłacony podatek dochodowy na poziomie 55,2 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej miały bezpośredni związek z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 655,5 mln zł, rozwiązaniem lokat bankowych o okresie zapadalności powyżej 3 miesięcy na kwotę 50,0 mln zł oraz wpływami z tytułu dywidend od spółek zależnych w wysokości 35,7 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy te wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek w wysokości 219,5 mln zł, wydatków z tytułu leasingu finansowego w kwocie 29,8 mln zł oraz zapłaconych odsetek od leasingu finansowego oraz kredytów i pożyczek na poziomie 23,9 mln zł.

5.2.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2018.

Tabela 19 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2018

Wyszczególnienie	2018	2017*	2016*	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
						2018 - 2017	2018/2017
Marża EBITDA ¹	19,6%	16,5%	13,7%	12,9%	11,4%	3,1 p.p.	19,0%
Marża wyniku netto ²	6,4%	2,6%	-2,1%	-3,2%	1,9%	3,8 p.p.	146,1%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,0	1,5	2,0	1,4	-0,2	-0,5	-30,8%
ROA ⁴	4,2%	1,6%	-1,2%	-2,3%	1,4%	2,6 p.p.	159,3%
ROE ⁵	7,7%	3,0%	-2,3%	-3,7%	2,3%	4,6 p.p.	151,8%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	262,9	256,8	249,5	240,6	243,9	6,1	2,4%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 489,0	1 485,0	1 502,0	1 523,0	1 481,0	4,0	0,3%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	16,1	15,6	15,1	15,2	15,4	0,5	3,2%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 728,8	1 702,5	1 516,3	1 553,8	1 307,2	26,3	1,5%

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia; (ii) krótkoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia; (iii) pozostałe zobowiązania finansowe pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; (ii) lokaty powyżej 3 miesięcy oraz (iii) cash-pool i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w PKP CARGO S.A. w danym okresie.

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

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe z przyczyn opisanych w rozdziale **5.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.** Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA na skutek poprawy wyników finansowych PKP CARGO S.A. oraz spadku zadłużenia finansowego netto;
- poprawa średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika z optymalizacji procesu przewozowego;
- wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą był efektem lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego;
- wzrost średniodobowego czasu pracy lokomotyw był efektem ciągłego monitorowania realizacji procesu przewozowego z równoczesnym optymalizowaniem dostosowania ilości lokomotyw czynnych do wykonywanej pracy przy zmiennych przewozach;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek wzrostu pracy przewozowej o 1,3% i równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia o 0,2%.

Poprawa wyżej wymienionych wskaźników i mierników świadczy o coraz lepszym zarządzaniu, wykorzystaniu oraz o prawidłowo prowadzonej gospodarce pojazdami trakcyjnymi, co przekłada się na lepsze wyniki PKP CARGO S.A.



5.2.5 Szeregi czasowe danych finansowych PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, sprawozdania z sytuacji finansowej oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych.

Tabela 20 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2018

	w mln PLN				
	2018	2017*	2016	2015	2014
Przychody z tytułu umów z klientami	3 910,8	3 563,6	3 219,0	3 482,4	3 804,7
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-549,7	-484,6	-456,8	-509,7	-543,9
Usługi dostępu do infrastruktury	-733,6	-714,5	-658,1	-681,9	-723,2
Pozostałe usługi	-430,0	-450,7	-420,4	-433,1	-446,0
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 265,2	-1 150,7	-1 089,1	-1 229,9	-1 553,7
Pozostałe koszty	-170,2	-164,0	-153,9	-168,2	-138,2
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	9,1	-8,8	3,1	-5,1	40,9
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	771,2	590,3	443,7	454,4	440,6
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-453,0	-440,6	-474,8	-569,6	-347,8
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	318,2	149,7	-31,1	-115,2	92,8
Przychody i koszty finansowe	2,5	-24,2	-39,6	-23,9	-5,3
Zysk przed opodatkowaniem	320,7	125,5	-70,7	-139,1	87,5
Podatek dochodowy	-66,7	-31,5	2,1	25,0	-11,9
ZYSK NETTO	254,0	94,0	-68,6	-114,1	75,6
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	-22,5	25,4	-4,7	-	-
Podatek dochodowy	4,3	-4,8	0,9	-	-
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-18,2	20,6	-3,8	-	-
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-9,4	-33,6	22,8	49,8	-32,9
Podatek dochodowy	1,8	6,3	-4,3	-9,5	6,2
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-7,6	-27,3	18,5	40,3	-26,7
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-25,8	-6,7	14,7	40,3	-26,7
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	228,2	87,3	-53,9	-73,8	48,9
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk na akcję podstawowy	5,67	2,10	-1,53	-2,55	1,70
Zysk na akcję rozwodniony	5,67	2,10	-1,53	-2,55	1,69

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2018

	w mln PLN				
	31.12.2018	31.12.2017*	31.12.2016*	31.12.2015	31.12.2014
AKTYWA					
Tabor kolejowy	3 425,7	3 056,0	2 982,4	2 960,3	3 120,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	543,1	555,2	579,6	602,4	621,6
Inwestycje w jednostkach powiązanych	805,5	804,7	738,0	734,6	262,8
Aktywa finansowe	5,7	8,6	6,3	6,0	6,0
Pozostałe aktywa	35,3	44,1	58,8	78,2	57,5
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	87,2	94,0	80,1	76,6	61,0
Aktywa trwałe razem	4 902,5	4 562,6	4 445,2	4 458,1	4 129,5
Zapasy	84,2	86,4	59,7	60,7	75,8
Należności handlowe	479,4	461,0	407,9	377,3	412,4
Aktywa finansowe	203,4	281,6	-	25,1	301,8
Pozostałe aktywa	90,4	53,6	26,8	11,9	35,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	222,4	295,9	612,0	84,1	381,4
Aktywa obrotowe razem	1 079,8	1 178,5	1 106,4	559,1	1 207,1
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	6,0	44,1	17,5
AKTYWA RAZEM	5 982,3	5 741,1	5 557,6	5 061,3	5 354,1
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	596,7	589,2	589,2	589,2	584,5
Pozostałe składniki kapitału własnego	-32,7	6,0	12,7	3,7	-36,5
Zyski zatrzymane	511,3	254,4	160,4	240,1	469,0
Kapitał własny razem	3 314,6	3 088,9	3 001,6	3 072,3	3 256,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	999,9	1 214,5	1 206,4	534,6	320,2
Zobowiązania inwestycyjne	109,7	-	0,6	22,4	67,9
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	528,8	520,0	490,5	549,3	637,8
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	-	-	27,7	-
Pozostałe rezerwy	14,2	14,2	16,4	16,2	8,4
Zobowiązania długoterminowe razem	1 652,6	1 748,7	1 713,9	1 150,2	1 034,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	231,3	250,4	221,3	178,8	208,5
Zobowiązania handlowe	292,6	276,1	228,7	276,1	211,6
Zobowiązania inwestycyjne	225,5	127,8	70,3	80,8	64,9
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	92,6	85,9	84,8	81,6	318,6
Pozostałe zobowiązania finansowe	1,7	-	59,0	-	-
Pozostałe rezerwy	19,4	16,9	11,6	8,3	17,4
Pozostałe zobowiązania	152,0	146,4	166,4	213,2	242,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 015,1	903,5	842,1	838,8	1 063,5
Zobowiązania razem	2 667,7	2 652,2	2 556,0	1 989,0	2 097,8
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	5 982,3	5 741,1	5 557,6	5 061,3	5 354,1

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. sporządzone według MSSF UE

 * przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2018

	w mln PLN				
	2018	2017*	2016	2015	2014
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	709,7	478,4	237,5	325,9	462,5
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-536,3	-780,2	-440,6	-584,9	-208,1
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-246,9	-14,3	731,0	-38,3	-102,2
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-73,5	-316,1	527,9	-297,3	152,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	295,9	612,0	84,1	381,4	229,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	222,4	295,9	612,0	84,1	381,4

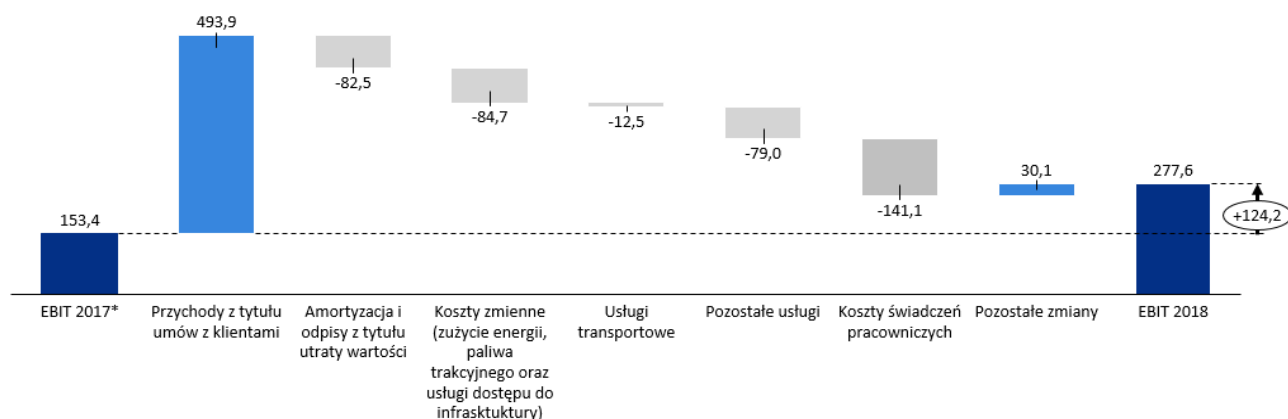
Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. sporządzone według MSSF UE
 * przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 JSF](#)

5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.3.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W 2018 r. wynik EBIT wyniósł 277,6 mln zł i wzrósł w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. o 124,2 mln zł (81,0%).

Rysunek 28 Wynik EBIT w 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF](#)

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego:

- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami głównie w Jednostce dominującej, co zostało wyjaśnione przy opisie wyników PKP CARGO S.A.;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie na skutek zmiany odpisów z tytułu utraty wartości aktywów. W 2018 r. dokonano odpisu aktywów wysokości 69,0 mln zł w wyniku przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów (szczegółowo opisany w [Nocie 5.1 SSF](#)) oraz w ramach prowadzonych procesów optymalizacyjnych w grupie AWT, natomiast w 2017 r. rozwiązano odpisy z tytułu utraty wartości taboru kolejowego na skutek wzrostu cen złomu i wynikającej z tego zmiany wartości rezydualnej taboru w PKP CARGO S.A.;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury), głównie w Jednostce dominującej, co zostało wyjaśnione przy opisie wyników PKP CARGO S.A.;
- wzrost kosztów usług transportowych w związku z wysokim popytem na usługi spedycji kolejowej. Spółki zależne w większym stopniu korzystają z usług podmiotów zewnętrznych w szczególności na odcinkach zagranicznych, co powoduje wzrost kosztów usług transportowych o 12,5 mln zł;

- wzrost pozostałych usług głównie w pozycji kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 47,7 mln zł (zwiększony najem lokomotyw i wagonów w związku z realizacją zwiększonych przewozów Grupy PKP CARGO). Ponadto nastąpił wzrost kosztów usług rekultywacji o 23,8 mln zł w wyniku wzrostu ilości projektów realizowanych dla kopalń OKD w Republice Czeskiej;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO. Jednocześnie Grupa PKP CARGO zanotowała wzrost poziomu zatrudnienia o 390 osób. Ma to związek z zatrudnianiem w kluczowych dla działalności Grupy PKP CARGO zespołach pracowniczych mogących obsłużyć rosące przewozy oraz utrzymać w odpowiednim stanie technicznym wykorzystywany tabor. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- wzrost pozostałych zmian nastąpił głównie na skutek wyższego poziomu rozwiązania odpisów aktualizujących należności handlowe o 9,2 mln zł od kontrahentów Grupy PKP CARGO. Spadło również saldo pozostałych rezerw o 9,4 mln zł. Dodatkowo o 9,5 mln zł wzrósł wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych na skutek zmian kursów walutowych.

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Grupy za lata 2014 – 2018.

Rysunek 29 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2018 * (mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł;

dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł;

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w **Nocie 19 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.);

dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r.);

dane w 2018 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu utraty wartości aktywów na skutek dokonanego testu na utratę wartości aktywów (szczegółowo opisane w **Nocie 5.1 SSF**) oraz przeprowadzonych procesów optymalizacyjnych w grupie AWT w wysokości 69,0 mln zł;

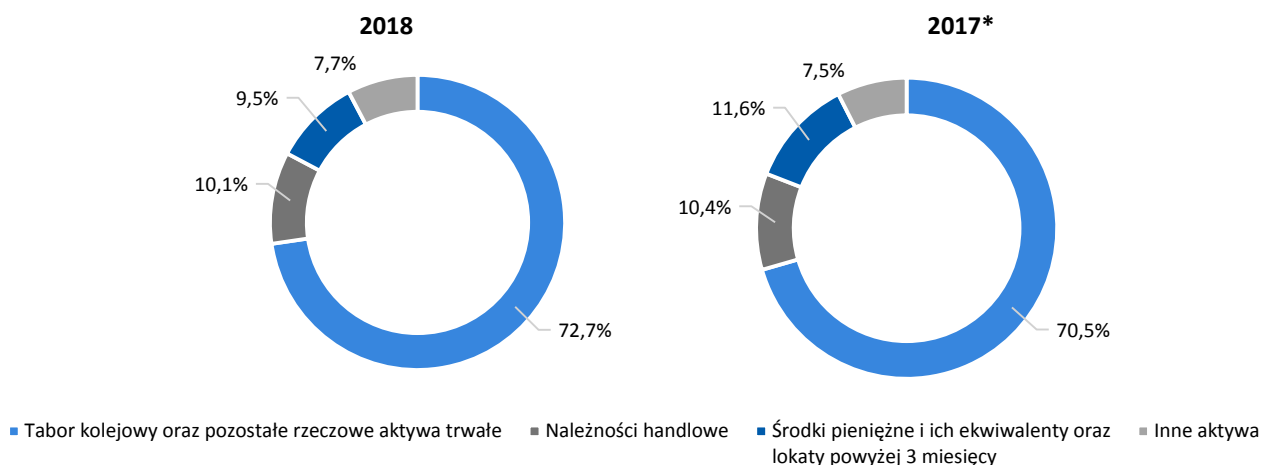
przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF**

5.3.2 Charakterystyka struktury aktywów i kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO

AKTYWA

Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO posiada tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które na dzień 31.12.2018 r. stanowiły 72,7% sumy aktywów wobec 70,5% na dzień 31.12.2017 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.12.2018 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe (10,1%) oraz środki pieniężne i ich ekwiwalenty i lokaty powyżej 3 miesięcy (9,5%).

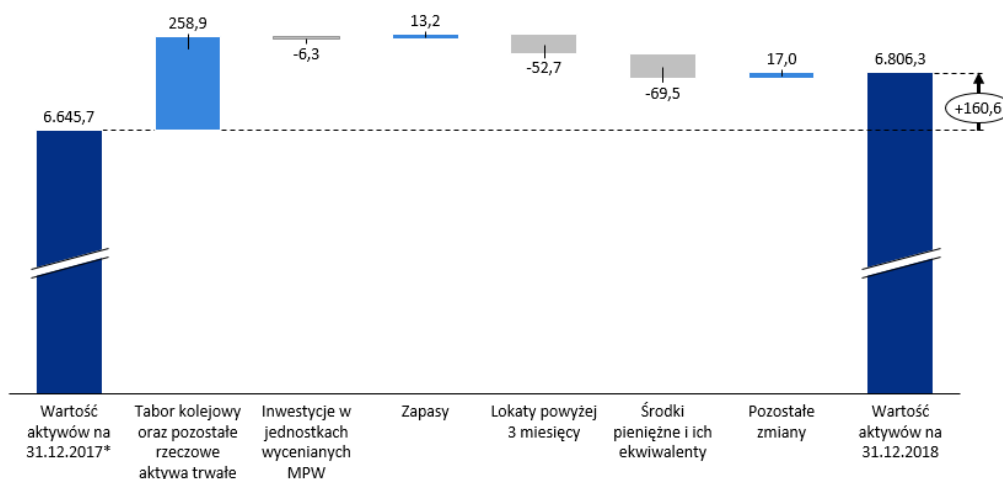
Rysunek 30 Struktura aktywów Grupy PKP CARGO w 2018 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF**

Rysunek 31 Zmiana wartości aktywów Grupy PKP CARGO w 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

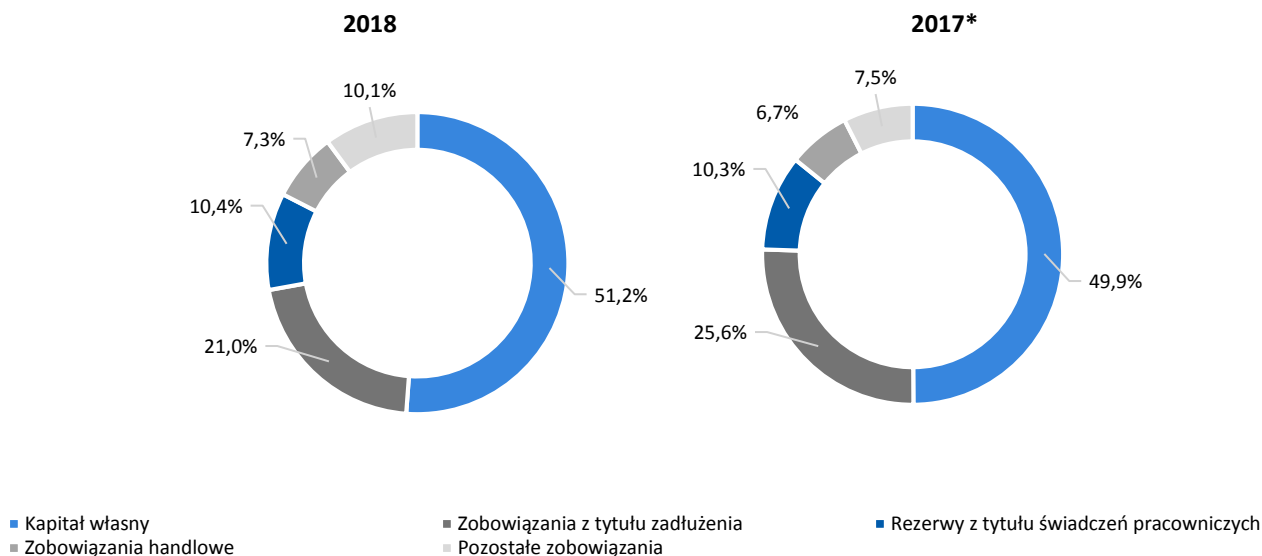
* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF**

- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych był związany z realizacją inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy), przy obniżeniu wartości aktywów trwałych na skutek amortyzacji. łączne wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych oraz tzw. komponentu taborowego w 2018 r. wyniosły 894,1 mln zł. Zanotowano tym samym wzrost o 332,1 mln zł w stosunku do 2017 r. Amortyzacja taboru kolejowego, pozostałych rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych wyniosła w 2018 r. 629,4 mln zł, w tym 461,7 mln zł stanowił tabor kolejowy. Istotny ujemny wpływ na wartość taboru kolejowego na koniec 2018 r. miały zawiązane odpisy z tytułu utraty wartości w kwocie 69,0 mln zł w wyniku testu na utratę wartości aktywów (szczegółowo opisane w **Nocie 5.1 SSF**) oraz przeprowadzonych procesów optymalizacyjnych w grupie AWT;
- wartość inwestycji wycenianych metodą praw własności spadła przede wszystkim na skutek sprzedaży 50% udziałów w Pol - Rail S.r.l. wycenianych na 8,4 mln zł;
- wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz lokat bankowych spadła o 122,2 mln zł w wyniku wydatków z tytułu nabycia taboru kolejowego, pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz spłaty kredytów i pożyczek;
- na wzrost wartości pozostałych aktywów główny wpływ miał wzrost rozrachunków z tytułu VAT o 27,9 mln zł oraz przedpłat na zakup energii elektrycznej o 7,8 mln zł, przy jednoczesnym zmniejszeniu efektu wyceny forwardów walutowych o 8,6 mln zł.

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań posiada kapitał własny, który na dzień 31.12.2018 r. stanowił 51,2% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 49,9% na dzień 31.12.2017 r. W 2018 r. nastąpił wzrost kapitału własnego o 166,3 mln zł, wobec 31.12.2017 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 21,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 25,6% na 31.12.2017 r.

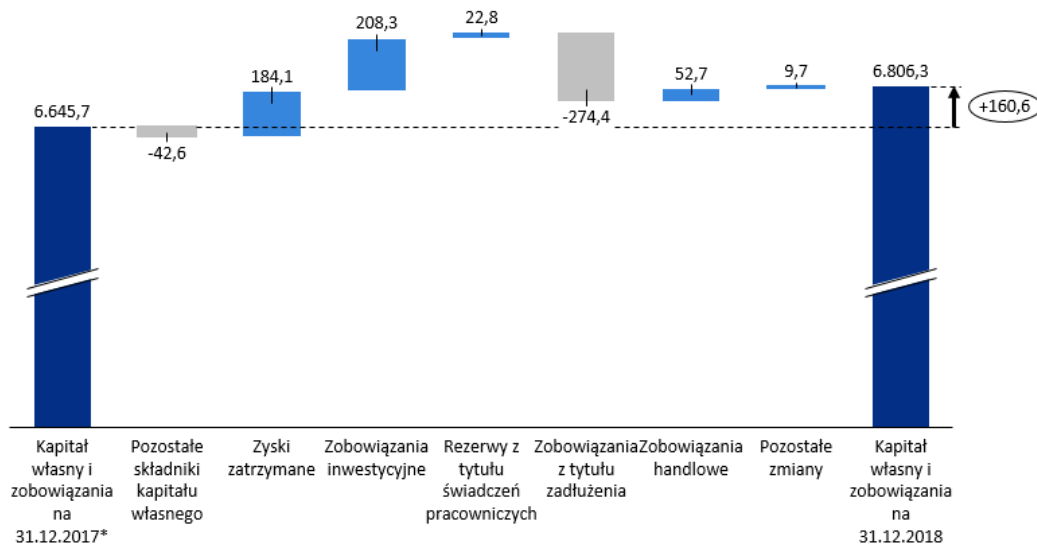
Rysunek 32 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w 2018 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF](#)

Rysunek 33 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

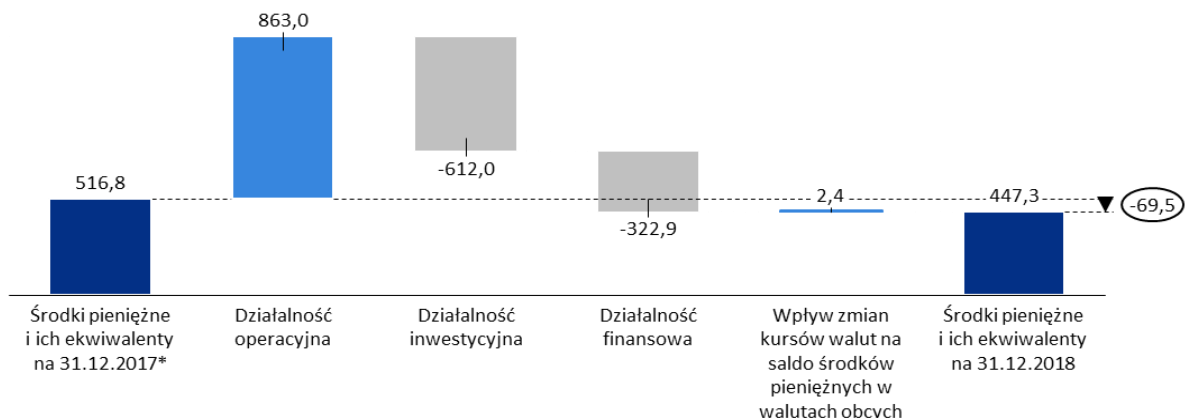
* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF](#)

- wzrost kapitałów własnych wynikał w głównej mierze z tytułu dodatniego wyniku finansowego za 2018 r. (wzrost pozycji zyski zatrzymane o 184,1 mln zł);
- wzrost wartości zobowiązań inwestycyjnych to efekt zakupów taboru w ratalnym systemie finansowania;
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia wynikał przede wszystkim ze spłat kredytów zgodnie z harmonogramem.

5.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wielkość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2018 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2017 r. spadła o 69,5 mln zł.

Rysunek 34 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF](#)

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 243,8 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych na poziomie 629,4 mln zł. Ponadto największe zmiany wpływające na ograniczenie wypływu środków pieniężnych z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zwiększenia salda zobowiązań handlowych o 52,8 mln zł oraz zobowiązań inwestycyjnych o 35,0 mln zł. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej wpłynął także zapłacony podatek dochodowy w wartości 75,8 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej mają bezpośredni związek z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 719,7 mln zł oraz rozwiązania lokat bankowych o okresie zapadalności powyżej 3 miesięcy w wysokości 53,0 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne z działalności finansowej w 2018 r. wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek w wysokości 248,6 mln zł, wydatków z tytułu leasingu finansowego w kwocie 46,7 mln zł oraz zapłaconych odsetek od leasingu finansowego oraz kredytów i pożyczek w kwocie 31,4 mln zł.



5.3.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2018.

Tabela 23 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2018

Wyszczególnienie	2018	2017*	2016*	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
						2018 - 2017	2018/2017
Marża EBITDA ¹	17,3%	14,8%	11,1%	15,5%	11,8%	2,5 p.p.	17,0%
Marża wyniku netto ²	3,5%	1,7%	-3,0%	0,7%	1,8%	1,8 p.p.	103,4%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	0,9	1,3	2,1	1,2	-0,2	-0,5	-35,4%
ROA ⁴	2,7%	1,2%	-2,1%	0,5%	1,4%	1,5 p.p.	118,3%
ROE ⁵	5,2%	2,5%	-4,1%	0,9%	2,3%	2,8 p.p.	112,1%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	250,1	244,7	238,4	233,3	243,9	5,4	2,2%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 463,0	1 460,0	1 436,0	1 500,0	1 481,0	3,0	0,2%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,8	15,2	14,8	14,9	15,4	0,6	3,9%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 342,3	1 332,2	1 216,7	1 224,2	1 105,5	10,1	0,8%

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 oraz 1.5 SSF](#)

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia; (ii) krótkoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; (ii) lokaty powyżej 3 miesięcy i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynowi liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdgodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynowi liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

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

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale [5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO](#). Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA na skutek poprawy wyników finansowych Grupy;
- poprawa średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika z optymalizacji procesu przewozowego;
- wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą był efektem lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego;
- wzrost średniodobowego czasu pracy lokomotyw był efektem ciągłego monitorowania procesu przewozowego z równoczesnym optymalizowaniem ilości lokomotyw czynnych do wykonanej pracy przy zmiennych przewozach;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek wzrostu pracy przewozowej o 1,2% r/r, przy wzroście zatrudnienia o 0,5% r/r.

Poprawa wyżej wymienionych wskaźników i mierników świadczy o coraz lepszym zarządzaniu, wykorzystaniu oraz o prawidłowo prowadzonej gospodarce pojazdami trakcyjnymi, co przekłada się na lepsze wyniki Grupy PKP CARGO.

5.3.5 Szeregi czasowe danych finansowych Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, sprawozdania z sytuacji finansowej oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych.

Tabela 24 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2014 – 2018

	w mln PLN				
	2018	2017*	2016	2015	2014
Przychody z tytułu umów z klientami	5 183,0	4 689,1	4 372,0	4 363,5	4 217,1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-615,1	-544,8	-514,5	-550,3	-545,6
Usługi dostępu do infrastruktury	-732,0	-717,6	-668,6	-675,2	-680,0
Usługi transportowe	-463,1	-450,6	-431,7	-328,8	-264,9
Pozostałe usługi	-529,6	-450,6	-472,8	-497,2	-370,9
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 651,4	-1 510,3	-1 442,3	-1 484,8	-1 698,9
Pozostałe koszty	-298,9	-297,3	-274,3	-264,7	-171,3
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	14,1	-17,6	-78,3	142,4	18,2
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	907,0	700,3	489,5	704,9	503,7
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-629,4	-546,9	-621,6	-649,0	-382,8
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	277,6	153,4	-132,1	55,9	120,9
Przychody i koszty finansowe	-42,0	-37,7	-22,3	-51,7	-28,3
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	3,7	0,8	3,5	4,4	0,9
Wynik ze sprzedaży udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności	4,5	-	-	1,9	-
Zysk przed opodatkowaniem	243,8	116,5	-150,9	10,5	93,5
Podatek dochodowy	-59,9	-34,8	17,1	19,6	-15,2
ZYSK NETTO	183,9	81,7	-133,8	30,1	78,3
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	-23,4	27,9	-3,9	3,3	-3,2
Podatek dochodowy	4,4	-5,3	0,7	-0,6	0,6
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	16,5	-0,6	28,5	31,5	-
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-2,5	22,0	25,3	34,2	-2,6
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-13,2	-36,9	21,5	53,2	-38,1
Podatek dochodowy	2,5	7,0	-4,1	-10,1	7,2
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-10,7	-29,9	17,4	43,1	-30,8
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-13,2	-7,9	42,7	77,3	-33,4
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	170,7	73,8	-91,1	107,4	44,9
Zysk netto przypadający:					
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	183,9	81,7	-133,8	30,3	76,0
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-0,2	2,3
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	170,7	73,8	-91,1	107,6	44,8
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-0,2	1,1
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	4,11	1,82	-2,99	0,67	1,70

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r.

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4](#) oraz [1.5 SSF](#)

Tabela 25 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2018

	w mln PLN				
	31.12.2018	31.12.2017*	31.12.2016*	31.12.2015	31.12.2014
AKTYWA					
Tabor kolejowy	3 997,0	3 750,4	3 734,6	3 750,9	3 229,5
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	949,9	937,6	966,0	968,8	815,1
Wartość firmy	-	-	-	-	2,7
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	47,3	53,6	58,2	57,2	35,2
Należności handlowe	0,7	1,8	2,2	5,1	-
Pozostałe aktywa	56,7	70,4	91,7	110,3	80,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,6	137,7	111,5	104,6	91,6
Aktywa trwałe razem	5 187,2	4 951,5	4 964,2	4 996,9	4 254,4
Zapasy	161,7	148,5	121,2	128,5	115,3
Należności handlowe	684,6	687,0	613,8	631,1	497,6
Lokaty powyżej 3 miesięcy	201,1	253,8	-	1,3	301,4
Pozostałe aktywa	124,4	88,1	57,0	41,8	57,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	447,3	516,8	755,9	276,2	429,2
Aktywa obrotowe razem	1 619,1	1 694,2	1 547,9	1 078,9	1 401,2
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	44,1	17,6
AKTYWA RAZEM	6 806,3	6 645,7	6 512,1	6 119,9	5 673,2
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	628,2	619,3	618,7	619,5	615,4
Pozostałe składniki kapitału własnego	-44,2	-1,6	5,7	-2,8	-48,6
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	75,8	59,9	60,5	32,0	-
Zyski zatrzymane	584,4	400,3	319,2	463,4	515,4
Kapitał przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	55,2
Kapitał własny razem	3 483,5	3 317,2	3 243,4	3 351,4	3 376,7
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 156,5	1 403,7	1 414,5	809,3	398,9
Zobowiązania handlowe	0,5	1,3	1,3	3,1	-
Zobowiązania inwestycyjne	109,8	-	0,6	22,4	68,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	591,5	575,7	542,1	603,6	687,8
Pozostałe rezerwy	20,5	22,5	26,4	29,4	8,4
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	88,5	107,4	106,7	118,3	2,3
Pozostałe zobowiązania	1,8	0,3	1,0	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1 969,1	2 110,9	2 092,6	1 586,1	1 165,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	270,5	297,7	376,0	319,0	219,9
Zobowiązania handlowe	499,4	445,9	376,0	380,7	248,1
Zobowiązania inwestycyjne	177,6	79,1	45,8	91,3	66,7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	115,5	108,5	103,5	100,4	338,6
Pozostałe rezerwy	56,9	59,7	25,0	17,9	24,2
Pozostałe zobowiązania	233,8	226,7	249,8	273,1	233,6
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 353,7	1 217,6	1 176,1	1 182,4	1 131,1
Zobowiązania razem	3 322,8	3 328,5	3 268,7	2 768,5	2 296,5
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 806,3	6 645,7	6 512,1	6 119,9	5 673,2

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r.

 * przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4](#) oraz [1.5 SSF](#)

Tabela 26 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2018

	w mln PLN				
	2018	2017*	2016	2015	2014
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	863,0	600,7	380,0	387,5	559,9
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-612,0	-740,0	-568,6	-515,2	-238,7
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-322,9	-99,4	663,9	-29,4	-155,7
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-71,9	-238,7	475,3	-157,1	165,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	516,8	755,9	276,2	429,2	263,7
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	2,4	-0,4	4,4	4,2	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	447,3	516,8	755,9	276,2	429,2

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r.

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4](#) oraz [1.5 SSF](#)

5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

5.4.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5⁵⁸ oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

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

W 2018 r. nastąpił wzrost liczby lokomotyw w Grupie. Wzrost ten jest bezpośrednio związany ze stale polepszającą się koniunkturą na rynku przewozów kolejowych - aby sprostać wysokiemu popytowi na usługi przewozowe świadczone przez Grupę PKP CARGO, powiększyła ona wykorzystywany park taborowy do 2 352 lokomotyw.

Zmniejszenie ewidencyjnego ilostanu wagonów wynikało z przeprowadzonej przez Spółkę. sprzedaży ponad 2 tys. szt. wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Sprzedane wagony nie były od dłuższego okresu wykorzystywane przez Spółkę ze względu na ich aktualny stan techniczny, a także na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii załadunku.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności w latach 2014-2018.

⁵⁸ P1 – planowe czynności sprawdzające wykonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zakończeniu kursu, zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne, ocena głównych podzespołów i układów pojazdu

P2 – planowe czynności sprawdzające wykonywane bez demontażu podzespołów w przerwach w eksploatacji pojazdu

P3 – czynności utrzymaniowe, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach kontrolnych, z wyłączeniem pojazdu z ruchu, z częściowym demontażem podzespołów

P4 – czynności utrzymaniowe w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe, obejmujące planową wymianę lub naprawy podzespołów

P5 – odnowienie pojazdu, obejmujące demontaż podzespołów oraz ich wymianę na nowe lub zregenerowane

Tabela 27 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

Wyszczególnienie	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2018-2017
lokomotywy spalinowe	1 286	1 272	1 398	1 429	1 300	14
w tym PKP CARGO S.A.	1 077	1 076	1 200	1 231	1 256	1
lokomotywy elektryczne	1 066	1 062	1 173	1 173	1 162	4
w tym PKP CARGO S.A.	1 049	1 048	1 161	1 158	1 162	1
Razem	2 352	2 334	2 571	2 602	2 462	18
w tym PKP CARGO S.A.	2 126	2 124	2 361	2 389	2 418	2
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 322	2 319	2 556	2 579	2 451	3
w tym PKP CARGO S.A.	2 114	2 124	2 360	2 380	2 409	-10
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	30	15	15	23	11	15
w tym PKP CARGO S.A.	12	0	1	9	9	12
Razem	2 352	2 334	2 571	2 602	2 462	18
w tym PKP CARGO S.A.	2 126	2 124	2 361	2 389	2 418	2

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 28 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności

Wyszczególnienie	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2018-2017
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	61 153	63 737	64 519	64 907	62 086	-2 584
w tym PKP CARGO S.A.	57 672	60 268	60 954	61 324	61 593	-2 596
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	2 998	1 023	1 167	1 868	0	1 975
w tym PKP CARGO S.A.	1 455	0	0	0	0	1 455
Razem	64 151	64 760	65 686	66 775	62 086	-609
w tym PKP CARGO S.A.	59 127	60 268	60 954	61 324	61 593	-1 141

Źródło: Opracowanie własne

5.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowanych przez Grupę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2018.

Tabela 29 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2014-2018

Wyszczególnienie	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2018-2017
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 479	1 573	1 584	1 560	1 006	-94
w tym PKP CARGO S.A.	536	566	578	585	583	-30
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m²]	738 392	749 492	781 998	794 303	684 945	-11 100
w tym PKP CARGO S.A.	542 337	564 091	585 690	592 893	601 269	-21 754

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni zarówno gruntów jak i budynków własnych, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawionych od innych podmiotów wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości użytkowanego majątku przez Jednostkę dominującą, jak i podległe Jednostce spółki i dostosowywania go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.

5.5 Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO

5.5.1 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W 2018 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

W dniu 24 maja 2018r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100 mln zł (WIBOR O/N + marża). Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy z możliwością przedłużenia o kolejne 12 miesięcy.

W dniu 20 grudnia 2018 r. Spółka z Grupy PKP CARGO dokonała przedterminowej spłaty kredytu (7,2 mln zł) zawartego w dniu 13 marca 2017 r. z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych oraz pożyczek zostały przedstawione w **Nocie 4 JSF** oraz **Nocie 4 SSF** za 2018 r.

5.5.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2018 r. Jednostka Dominująca oraz spółki z Grupy PKP CARGO nie udzielały pożyczek.

5.5.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W związku z zawartymi kontraktami handlowymi na przewóz towarów Jednostka Dominująca zleciła wystawienie gwarancji bankowych na łączną kwotę 10 657 tys. zł.

W 2018 r. Jednostka Dominująca nie udzielała poręczeń majątkowych dla spółek zależnych.

Na dzień 31 grudnia 2018 r. Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiadała zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 127 896 tys. zł.

W 2018 r. kwota obejmowała:

- poręczenia i gwarancje udzielone jednostkom zależnym na rzecz podmiotów trzecich w wysokości 1 500 tys. zł,
- poręczenia i gwarancje dotyczące zobowiązań wobec osób trzecich wystawionych w toku bieżącej działalności dotyczą głównie: gwarancji należytego wykonania umowy, gwarancji celnych, wadialnych, gwarancji płatności w wysokości 126 396 tys. zł.

Informacje dotyczące zobowiązań warunkowych zostały przedstawione w **Nocie 7.4 JSF** oraz **Nocie 7.4 SSF** za 2018 r.

5.5.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W badanym okresie w Grupie PKP CARGO nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

5.5.5 Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

PKP CARGO S.A. i Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, w 2018 r. Spółka posiadała umowy o kredyt w rachunku bieżącym z limitem 100 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane zarówno przez Spółkę, jak i przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Grupy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Spółki i Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

Efektywnym uzupełnieniem systemu zarządzania finansami w spółkach należących do Grupy PKP CARGO jest wdrożony mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych (cash pooling), co pozwala na ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych.

W IV kwartale 2018 r. Spółka zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami.

W 2018 r. spółki z Grupy posiadały pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

5.5.6 Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

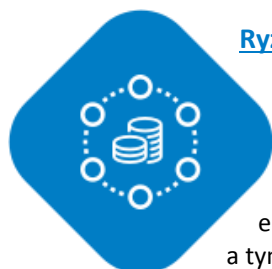
Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2018 r zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 5 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.5.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja finansowa zarówno Spółki, jak i Grupy jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

5.6 Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

5.6.1 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



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 produkcji⁵⁹.

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 zmianom⁶⁰;
- 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)⁶¹;
- ostateczny wynik trwających procesów restrukturyzacyjnych w zakresie polskiego i czeskiego górnictwa węgla kamiennego (m.in. optymalizacja struktury kosztowej sektora w Polsce oraz planowe zakończenie wydobywania surowca w czeskich kopalniach OKD w perspektywie najbliższych lat);

⁵⁹ Narodowy Bank Polski, Ministerstwo Finansów Republiki Czech

⁶⁰ Ministerstwo Energii: „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.”

⁶¹ Ministerstwo Energii: „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.”

- 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 towarowej⁶²;
- rosnące koszty materiałów i wynagrodzeń, a także niedobór wykwalifikowanych pracowników w sektorze budowlanym przekładające się na trudności zarówno w rozstrzygnięciu 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 inwestycji⁶³;
- 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 szynowego⁶⁴;
- 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 umożliwi terminową realizację kontraktów).

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.⁶⁵ 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 przewozowej⁶⁶. 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 Cargo⁶⁷. 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.



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 zarządom. 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.

⁶² Portal „Kierunek Surowce”

⁶³ Portal „wnp.pl”

⁶⁴ Portal „wnp.pl”

⁶⁵ Urząd Transportu Kolejowego

⁶⁶ Urząd Transportu Kolejowego

⁶⁷ SZDC (<http://www.szdc.cz>)

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 ograniczenia i zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa:

- ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności, w tym ryzyko zawodowe (związane z wykonywaną pracą) oraz ryzyko techniczne (związane z użytkowanym taborem 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 obowiązującej Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności dla podsystemu „Tabor – Hałas” („TSI Hałas”). 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 lub niezmodernizowanych wagonów. 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 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. 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 kapitałny

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 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych („RODO”) oraz uchylecia 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 kolejają 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/r⁶⁸.

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 lądowego transportu towarów.

Podejmowane przez Grupę PKP CARGO działania zmiernają do uzyskania przez kolej pozycji komplementarnego 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.

⁶⁸ 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 osiągnąć 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 JSF** oraz **Nocie 4.1 SSF** 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 odroczonej terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu

płatności. Spółka w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

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

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

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

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

5.6.2 Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2018 r. Jednostka Dominująca stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe takie jak terminowe transakcje sprzedaży walut Forward oraz kredyt inwestycyjny. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała również spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystywała instrumenty finansowe, przede wszystkim terminowe transakcje sprzedaży walut Forward, jak również stosowała zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla swoich kredytów inwestycyjnych w zł. W tym celu zawarte były transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS.

W II kw. 2018 r. spółka z Grupy - PKP CARGO CONNECT zaprzestała stosowania transakcji zabezpieczających ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.



6. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1 Istotne informacje i zdarzenia

styczeń

- Wystąpienie dwóch spółek z Grupy PKP CARGO o dofinansowanie projektów intermodalnych ze środków unijnych (zakupy specjalistycznego taboru oraz modernizacja i rozbudowa terminala kontenerowego wraz z zakupem wyposażenia).

luty

- Aktualizacja wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31 grudnia 2017 r. Podwyższenie wartości rezydualnej taboru spowodowało spadek kosztów amortyzacji w I półroczu 2018 r. o ok. 15 mln zł, a za okres 9 miesięcy 2018 r. o ok. 25 mln zł.

marzec

- Powołanie w skład Zarządu PKP CARGO S.A. z dniem 27 marca 2018 r. Czesława Warszewicza, powierzając mu funkcję Prezesa Zarządu oraz Leszka Borowca, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.
- Publikacja prognozy wybranych jednostkowych danych finansowych i operacyjnych dotyczących działalności PKP CARGO S.A. na rok 2018 zgodnie z przyjętym Planem Działalności Gospodarczej Spółki na 2018 rok.

kwiecień

- Podpisanie umowy z Newag S.A. na modernizację 60 lokomotyw spalinowych serii SM48. za ok. 388 mln zł netto.
- Podpisanie aneksu do umowy handlowej zawartej w 2015 r. z Lafarge Kruszywa i Beton Sp. z o.o. (wydłużenia terminu obowiązywania Umowy do 31 marca 2020 r.; zwiększenia zadeklarowanej masy do ok. 9 mln ton.
- Podjęcie przez Zarząd uchwały w przedmiocie wystąpienia do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki ("ZWZ") z wnioskiem o podział zysku netto w kwocie 93 967 095,00 zł w następujący sposób: 7 517 367,60 zł przeznaczyć zgodnie z art. 396 Kodeksu Spółek Handlowych na kapitał zapasowy, 86 449 727,40 zł przeznaczyć na pokrycie strat z lat ubiegłych.
- Powołanie z dniem 01 maja 2018 r. w skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VI kadencji zgłoszonego kandydata na przedstawiciela pracowników - Pana Jerzego Sośnierza.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. i PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. tytułu „Lider Transportu Intermodalnego” odpowiednio w kategoriach „Przewoźnik Kolejowy” i „Lądowy Terminal Kontenerowy”. Wyróżnienia wręczono podczas Gali Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2018 w Gdańsku.
- Zdobyć przez PKP CARGO S.A. po raz drugi z rzędu prestiżowego tytułu „Transparentnej Spółki Roku 2017”.

maj

- Powołanie Rady Prezesów w celu integracji i optymalizacji procesów w ramach Grupy PKP CARGO. Rada Prezesów m.in. powołała cztery komitety sterujące, przyjęła plan działalności Grupy PKP CARGO na 2018 rok.
- Publikacja szacunkowych wybranych skonsolidowanych wyników finansowych i operacyjnych za I kwartał 2018.
- Przystąpienie przez CL Małaszewicze, CL Medyka- Żurawica, Euroterminal Sławków oraz Terminale Przeladunkowe Sławków-Medyka do Porozumienia Operatorów Terminali i Centrów Logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej.
- Podpisanie przez PKP CARGO S.A. oraz Koleje Litewskie aneksu do Porozumienia o współpracy w dziedzinie międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych.
- Podpisanie z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. („PESA”), umowy na wykonanie napraw 38 lokomotyw spalinowych serii ST44. Szacunkowa wartość Umowy to ok. 176,3 mln zł netto. Dodatkowo, Zarząd Spółki podpisał z PESA List intencyjny w zakresie budowy lokomotywy dwunapędowej spalinowo – elektrycznej.
- Zawarcie 2 umów na przewozy węgla energetycznego dla ENEA Elektrownia Połaniec za łączną kwotę ponad 222 mln zł brutto.
- Zawarcie umowy na przewozy węgla dla grupy Veolia. PKP CARGO S.A. przewiezie w latach 2019-2021 ponad 5 mln ton węgla.
- Zawarcie z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy kredytu w rachunku bieżącym. Dostępna kwota kredytu wynosi 100 mln zł.

czerwiec

- Powołanie Pana Pawła Sosnowskiego do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO.
- Odbycie Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki.
- Zawarcie porozumienia pomiędzy Stronami ZUZP dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. Na mocy Porozumienia, z dniem 1 września 2018 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2018 r. koszt podwyżki łącznie z jednorazową premią wyniesie około 33,9 mln zł.
- Informacja od NN OFE o zmianie stanu posiadania akcji - udział w akcjonariacie zwiększył się do 17,31%.
- Podpisanie z JSW listu intencyjnego na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego.
- Podpisanie z Kolejami Litewskimi porozumienia wprowadzającego wzajemne ułatwienia w przewozie towarów między Polską a Litwą.

lipiec

- Podpisanie umów z PGNiG Termika na przewóz 1,9 mln ton węgla w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz z Enea Wytwarzanie na przewóz 5,5 mln ton węgla w okresie lipiec 2018 - sierpień 2019
- Podpisanie listu intencyjnego z Newag otwierającego drogę do podjęcia negocjacji w sprawie nabycia przez PKP CARGO trzech lokomotyw E6ACTa - DRAGON 2.
- Odpis z tytułu trwałej utraty wartości składników zbędnego taboru kolejowego należącego do Grupy AWT w kwocie 18,1 mln zł. Wpływ rozpoznanego odpisu na skonsolidowany zysk netto z uwzględnieniem efektu podatku odroczonego wynosi 14,6 mln zł.
- Podpisanie memorandum z chińskim miastem Zhengzhou dot. promowania międzynarodowej współpracy logistycznej i łańcuchów dostaw w ramach polityki regionalnej Chiny-UE.

sierpień

- Informacja od Aegon PTE S.A. o zmianie stanu posiadania akcji - udział w akcjonariacie zmniejszył się do 4,812%.

wrzesień

- Wdrożenie podwyżki wynagrodzeń - stosownie do postanowień Porozumienia z dnia 15 czerwca 2018 r.
- Podpisanie z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Instytutem Pojazdów Szynowych "TABOR" umowy współpracy przy pracach badawczo-rozwojowych w ramach projektu budowy lokomotywy dwunapędowej w wersji autonomicznej.

październik

- Zawarcie umowy sprzedaży energii elektrycznej i usługi dystrybucji z PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2020 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 987,1 mln zł netto (1 214,1 mln zł brutto).
- Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („SOKiK”) - oddalenie odwołania PKP CARGO S.A. i utrzymanie w mocy Decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („Prezes UOKiK”) nr DOK-5/2015 z dnia 31 grudnia 2015 r. W ocenie Zarządu Spółki wyrok SOKiK z dnia 15 października 2018 r. jest bezpodstawny, Spółka zamierza odwołać się od ww. wyroku.
- Zawarcie umowy z NEWAG S.A. na dostawę 3 szt. elektrycznych sześciosiowych lokomotyw typu E6ACTa DRAGON2. Wszystkie trzy lokomotywy zostaną dostarczone w terminie do 31 grudnia 2018 r. Szacunkowa wartość umowy to ok. 45,3 mln zł netto.
- Przyznanie dofinansowania dla trzech projektów złożonych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w łącznej kwocie 288,7 mln zł.
- Zawarcie Umowy o udostępnienie linii gwarancyjnej z Credit Agricole Bank Polska S.A. – limit 60 mln zł. Umowa obowiązuje do 15 października 2019 r. Z limitu mogą korzystać spółki zależne, które zawrą trójstronne porozumienie.

listopad

- Zawarcie Porozumienia pomiędzy stronami ZUZP. Na mocy porozumienia zostanie uruchomiony pilotażowy program premii kwartalnej za IV kw. 2018 r. (szacowana wartość wypłat ok. 29,3 mln zł) oraz w przypadku potwierdzenia szacunkowych wyników po III kw. 2018 - zwiększenie gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza (wpływ na wynik ok. 13,9 mln).

grudzień

- Zatwierdzenie Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023 - cele strategiczne to pozycja nr 1 w obszarze "Trójmorza" i na trasach NJS na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmacnianie pozycji w latach 2023-2038, 65% udział w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2023 r. mierzony pracą przewozową.
- Nabycie przez AWT a.s. 80% w słoweńskiej spółce PRIMOL-RAIL d.o.o.
- Zarejestrowanie w Państwowej Inspekcji Pracy ZUZP dla Pracowników CARGOTOR Sp. z o.o. z terminem obowiązywania od 01.01.2019 r.
- Spółka z Grupy PKP CARGO dokonała przedterminowej spłaty kredytu zawartego w dniu 13 marca 2017 r. z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A.
- Zawarcie umowy z PKP PLK na udostępnienie infrastruktury kolejowej. Umowa obowiązuje w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. Przewidywana wartość w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 690,6 mln zł netto (849,5 mln zł brutto).

styczeń 2019

- Zawarcie umowy ze spółkami Grupy PGE na przewóz węgla kamiennego i sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 16,7 mln ton. Umowy zostały zawarte na okres od 01.01.2019 r. do 31.12.2021 r. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi 541,2 mln zł netto (665,7 mln zł brutto).
- Odbycie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki.
- Umowa ze spółkami z Konsorcjum Siemens na dostawę 5 lokomotyw wielosystemowych Vectron.
- Przyjęcie przez Radę Nadzorczą: tekstu jednolitego Statutu PKP CARGO S.A., Regulaminu Powoływania członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania
- Wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

luty 2019

- Wyrok Sądu Okręgowego I instancji dot. zapłaty za poczynione nakłady dla Eurologistyka Wschód sp. z o.o. w likw. (2,1 mln zł).
- Rejestracja zmian w Statucie Spółki

marzec 2019

- Dokonanie odpisu w tytule trwałej utraty wartości aktywów Grupy AWT. łączna wartość odpisu w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok 2018 to ok. 51,2 mln zł (41,5 mln zł po uwzględnieniu efektu podatkowego).

6.2 Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO

Sytuacja na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Sektor usług towarowych przewozów kolejowych jest ściśle uzależniony od koniunktury na rynku węgla, kruszyw, koksu, rud żelaza, metali, produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych, a także od sytuacji na rynku przewozów kontenerowych. Dynamika wolumenów towarów przewożonych przez spółki realizujące przewozy w Grupie PKP CARGO jest silnie powiązana ze zmianami w przewozach w obrębie wymienionych poszczególnych grup towarów.

W 2018 r. zauważalne na rynku było silne zwiększenie przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. Odpowiadała za to głównie intensyfikacja prac przy już rozpoczętych oraz start nowych inwestycji infrastrukturalnych.

Koszty dostępu do infrastruktury

Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2018 r. stanowił ok. 20,3% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 15,0% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

Inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, realizowane przez Zarządcę tj. PLK na szeroką skalę, stanowiły w 2018 r. jeden z najważniejszych czynników wpływających na przewozy towarowe. Wynikające z tych prac remontowych zamknięcia torowe wiązały się z ponoszeniem przez Spółkę dodatkowych kosztów spowodowanych:

- Kursowaniem dużej części pociągów objazdami, co powodowało wydłużenie drogi przewozu, w konsekwencji wydłużenie jego czasu i wzrost zapotrzebowania na lokomotywy, drużyny trakcyjne oraz tabor wagonowy.
- Wydłużonym oczekiwaniem na rozkład jazdy.
- Koniecznością zmiany środka trakcyjnego i w konsekwencji wzrost zapotrzebowania na lokomotywy spalinowe.
- Utrudnioną obsługą istotnych punktów handlowych.

Dialog społeczny

W PKP CARGO S.A. prowadzony jest dialog społeczny w oparciu o zasady wspólnie wypracowane i zapisane w formie porozumień określających relacje pomiędzy stroną pracodawcy a stroną związkową. Przestrzeganie i doskonalenie uzgodnionych procedur oraz wywiązywanie się z przyjętych zobowiązań pozwala na zachowanie najwyższych standardów we współdziałaniu ze stroną społeczną oraz zapewnienie długofalowego, konstruktywnego dialogu. Zarząd szanuje i rozwija ideę partnerstwa w relacjach ze związkami zawodowymi, co sprzyja wdrażaniu prorozwojowych rozwiązań oraz konkurencyjności i efektywności Spółki w warunkach spokoju społecznego.

Prowadzenie partnerskiego dialogu społecznego zapewniło Spółce stabilną sytuację społeczną w 2018 r., umożliwiając tym samym realizację zadań statutowych w atmosferze spokoju społecznego.

Sytuacja w czeskim sektorze węglowym – sytuacja OKD a.s.

Z dniem 1 kwietnia 2018 r. zostały zmienione nazwy spółek:

- tzw. „stare OKD”, czyli OKD, a.s. funkcjonuje obecnie pod nazwą Správa pohledávek OKD, a.s. (jeden akcjonariusz – holenderska spółka NWR Holdings B.V.),
- tzw. „nowe OKD”, czyli OKD Nástupnická, a.s. funkcjonuje obecnie pod nazwą OKD, a.s. (jeden akcjonariusz – czeska spółka PRISKO a.s., będąca jednoosobową spółką zależną czeskiego Ministerstwa Finansów).

Zatwierdzony plan restrukturyzacji OKD pozostaje w mocy, choć można się spodziewać wydłużenia okresu wygaszania wydobycia. Kopalnie Darkov i Lazy mają zostać zamknięte najwcześniej w drugiej połowie roku 2019. Zgodnie z planem restrukturyzacji, całe wydobycie węgla prowadzone przez OKD, a.s. powinno być stopniowo wygaszane do roku 2024. Jednak wobec zmiany właściciela huty w Ostravie oraz zważywszy na politykę czeskiego rządu, wydobycie węgla w kopalniach OKD ma zostać wydłużone aż do roku 2030, co zapowiadał w swoich wystąpieniach publicznych premier Czech Andrej Babiš.

W roku 2019 OKD planuje wydobyć około 4,5 mln ton węgla. Przyjmuje się, że ilości węgla, które będą wydobywane w latach 2020-2024 będą stopniowo spadać z 4 do 2 milionów ton. Spadek wielkości wydobycia węgla w OKD w najbliższych latach zostanie rozwiązany poprzez import odpowiedniej ilości węgla z zagranicy.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Mogą również zależeć od wymogów wynikających z przepisów unijnych.

6.3 Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

Umowy z dostawcami

Podpisanie umowy z PKP Energetyka S.A.

W dniu 11 października 2018 r. została zawarta umowa sprzedaży energii elektrycznej i usługi dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 987,1 mln zł netto (1 214,1 mln zł brutto).

Przedmiotem Umowy jest sprzedaż energii elektrycznej („Energia Trakcyjna”) oraz świadczenie usług dystrybucji Energii Trakcyjnej na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej trakcją elektryczną pociągami należącymi do Odbiorcy oraz na potrzeby pociągów uruchamianych przez innych przewoźników z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych Odbiorcy, którzy nie są obciążani za zużywaną energię elektryczną na podstawie odrębnych umów. Umowa określa wielkość mocy umownej w okresie rozliczeniowym i prognozowaną wielkość zużycia Energii Trakcyjnej.

Podpisanie umowy z PKP PLK S.A.

W dniu 27 listopada 2018 r. została zawarta umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 9 grudnia 2018 r. do dnia 14 grudnia 2019 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 690,6 mln zł netto (849,5 mln zł brutto).

Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019.

Umowa daje możliwość wykorzystania przez PKP CARGO S.A. zamówionych tras pociągów w rozkładzie jazdy, przy czym Spółka ma prawo zrezygnować z przydzielonej trasy lub jej części (zgodnie z zasadami określonymi w Regulaminie sieci 2018/2019). Możliwa jest również zmiana parametrów przydzielonej trasy w wyniku zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego, zwiększenia masy brutto pociągu (do 500 ton) lub zmniejszenia masy.

Na podstawie Umowy Zarządca świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez Przewoźnika częstotliwości sieci radiołączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu.

W ramach Umowy Zarządca świadczy również usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, w tym obejmujące zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowaniem oraz uruchamianiem pociągów.

Podpisanie umów z NEWAG S.A.

W dniu 4 kwietnia 2018 r. została zawarta z firmą NEWAG S.A. umowa na wykonanie modernizacji 60 lokomotyw spalinowych serii SM48 w okresie od października 2018 r. do maja 2021 r. Szacunkowa wartość umowy wynosi ok. 388 mln zł netto.

Przedmiot Umowy obejmuje: kompleksową modernizację 60 lokomotyw serii SM48 ze zmianą serii lokomotywy na ST48 polegającą na budowie nowego nadwozia w technologii modułowej, wymianie agregatu prądotwórczego, aparatury hamulcowej oraz maszyn i urządzeń pomocniczych. W ramach modernizacji lokomotywy zostaną również wyposażone w nowoczesny system sterowania i nową ergonomiczną kabinę maszynisty, dostawę oprogramowania oraz licencji niezbędnych do obsługi lokomotywy, dostawę zestawu narzędzi specjalistycznych do diagnostyki i naprawy silnika spalinowego, zakup zestawu „antyawaryjnego” tj. części zamiennych i podzespołów, niezbędnych do szybkiej realizacji napraw awaryjnych, wykonywanie czynności utrzymaniowo-naprawczych (przebiegów) silnika spalinowego w okresie gwarancji jakości udzielonej na zmodernizowane lokomotywy wraz z zagwarantowaniem wysokiego współczynnika gotowości technicznej.

W dniu 25 października 2018 r. została zawarta z firmą NEWAG S.A. umowa na dostawę 3 szt. elektrycznych sześciosiowych lokomotyw typu E6ACTa „DRAGON2” w terminie do 31 grudnia 2018 r. Szacunkowa wartość umowy wyniosła ok. 45,3 mln zł netto.

Przedmiot Umowy obejmował: dostawę 3 szt. fabrycznie nowych sześciosiowych lokomotyw elektrycznych typu E6ACTa „DRAGON2” z dodatkowo zabudowanym systemem obserwacji szlaku oraz systemem pozycjonowania lokomotyw GPS, dostawę oprogramowania oraz licencji niezbędnych do obsługi lokomotywy, dostawę zestawu fabrycznie nowych części zamiennych i podzespołów, wchodzących w skład tzw. „zestawu antyawaryjnego”, niezbędnych do szybkiej realizacji napraw awaryjnych.

Podpisanie umowy z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.

W dniu 21 maja 2018 r. została zawarta z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. umowa na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania wraz z wymianą silnika spalinowego 38 lokomotyw spalinowych serii ST44 w okresie od stycznia 2019 r. do września 2020 r. Szacunkowa wartość umowy wynosi ok. 176,3 mln złotych netto.

Przedmiot Umowy obejmuje: naprawę na piątym poziomie utrzymania wraz z wymianą silnika spalinowego na nowy, 38 lokomotyw serii ST44. W ramach naprawy zostaną przeprowadzone istotne modyfikacje lokomotywy, w szczególności zostanie dokonana wymiana przestarzałego, dwusuwowego silnika spalinowego na silnik czterosurowy nowej generacji typu 12CzN26/26, spełniający normy emisji spalin UICIII, gwarantujący obniżenie zużycie oleju napędowego i oleju silnikowego. Lokomotywy zostaną również wyposażone w nową ergonomiczną kabinę maszynisty, dostawę oprogramowania oraz licencji niezbędnych do obsługi lokomotywy, dostawę zestawu narzędzi specjalistycznych do wykonywania czynności przeglądowo-naprawczych silnika spalinowego. Lokomotywy w wyniku naprawy i modernizacji będą miały zagwarantowany wysoki współczynnik niezawodności.

Umowy z odbiorcami

Podpisanie umów z ENEA Elektrownia Połaniec S.A.

PKP CARGO S.A. zawarło dwie ważne umowy na przewozy węgla energetycznego na transport tego paliwa z Lubelskiego Węgla Bogdanka i kopalń śląskich za łączną kwotę ponad 222 mln zł brutto.

Na podstawie pierwszej umowy PKP CARGO S.A. przewiezie w ciągu 19 miesięcy 3,35 mln ton węgla. Szacunkowa wartość tej umowy to prawie 122,8 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka.

Transport węgla w ramach drugiej umowy realizowany będzie z kopalń śląskich do końca 2019 r., a planowana do przewozu w tym okresie masa węgla wyniesie 3 mln ton. Szacunkowa wartość drugiej umowy to blisko 100 mln zł brutto.

Zawarcie umowy z Grupą Veolia

PKP CARGO S.A. wygrała przetarg na transport węgla do spółek Grupy Veolia w całym kraju. Wolumen przewiezionego surowca wyniesie ogółem ponad 5 mln ton w okresie 2019-2021.

W wyniku tego samego przetargu PKP CARGO S.A. zrealizuje także dodatkowe przewozy 950 tys. ton węgla dla Grupy Veolia Polska w 2018 roku w ramach obowiązującej umowy, która będzie aneksowana.

Zawarcie umowy z PGNiG TERMIKA

PKP CARGO S.A. zawarła dwie umowy na przewozy węgla do trzech warszawskich zakładów PGNiG TERMIKA w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r.

Węgiel będzie wożony z Górnego Śląska i Lubelszczyzny, do Elektrociepłowni Siekierki, Elektrociepłowni Żerań i Ciepłowni Kawęczyn. Prawie 1,9 mln ton surowca będzie pochodzić z kopalń Polskiej Grupy Górniczej, Jastrzębskiej Spółki Węglowej, Węgłokoksu, Tauronu Wydobywie, PG Silesia oraz Lubelskiego Węgla Bogdanka.

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

Na dzień publikacji niniejszego raportu, wykonanie prognoz wybranych danych finansowych PKP CARGO S.A. oraz Grupy PKP CARGO na rok 2018 podanych do publicznej wiadomości raportem bieżącym nr 26/2018 z dnia 21 sierpnia 2018 roku przedstawia się następująco:

W przypadku PKP CARGO S.A.:

- Przychody z działalności operacyjnej: prognoza 3 914,5 mln zł, wykonanie 3 910,8 mln zł, co oznacza odchylenie od prognozy o -3,7 mln zł, tj. o -0,1%,
- Zysk EBITDA: prognoza 781,3 mln zł, wykonanie 771,2 mln zł, co oznacza odchylenie od prognozy o -10,1 mln zł, tj. o -1,3%,
- Zysk EBIT: prognoza 337,3 mln zł, wykonanie 318,2 mln zł, co oznacza odchylenie od prognozy o -19,1 mln zł, tj. o -5,7%,
- Zysk netto: prognoza 269,9 mln zł, wykonanie 253,9 mln zł, co oznacza odchylenie od prognozy o -16,0 mln zł, tj. o -5,9%,
- Nakłady inwestycyjne: prognoza 878,5 mln zł, wykonanie 828,4 mln zł, co oznacza odchylenie od prognozy o -50,1 mln zł, tj. o -5,7%.

W PKP CARGO S.A. nie zanotowano istotnych odchyleń.

W przypadku Grupy PKP CARGO:

- Zysk EBITDA: prognoza 904,8 mln zł, wykonanie 907,0 mln zł, co oznacza odchylenie od prognozy o 2,2 mln zł, tj. o 0,2%,
- Przewieziona masa towarowa prognoza: 121,8 mln ton, wykonanie 121,9 mln ton, co oznacza odchylenie od prognozy o 0,1 mln ton, tj. o 0,1%,
- Udział w polskim rynku przewozów wg pracy przewozowej: prognoza: 49,7%, wykonanie 48,5%, co oznacza odchylenie od prognozy o -1,2 p.p.

W Grupie PKP CARGO zanotowano nieistotne odchylenia.



7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

7.1 Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja gospodarcza



Otoczenie makroekonomiczne ma bezpośrednie odzwierciedlenie w prowadzonej przez Spółkę i Grupę działalności biznesowej. Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych



Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu będzie najważniejszym sektorem gospodarki. Koniunktura w sektorze nieprzerwanie będzie wpływać na wielkość przewozów oraz rynku transportu towarowego. Przewozy węgla w dalszym ciągu będą stanowić podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu będzie oddziaływać na osiągnięte przez Spółkę i Grupę wyniki i udziały w rynku.

Sytuacja na rynku kruszyw



Wzrost przewozów kruszyw wynikał to głównie z intensyfikacji prac przy już rozpoczętych oraz startu nowych inwestycji infrastrukturalnych (budowa dróg i modernizacja kolei), przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020.

W perspektywie najbliższych kwartałów można oczekiwać utrzymania korzystnej koniunktury na rynkach materiałów budowlanych, co ma swoje podłoże w kontynuacji już realizowanych, ale także zaplanowanych dużych inwestycji publicznych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”. Transport kruszyw i materiałów budowlanych pozostanie tym samym istotnym rynkiem działalności Grupy PKP CARGO, silnie wpływając na osiągnięte wyniki przewozowe i udziały rynkowe.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych



Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych. Grupa pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę przewozów na linii NJS. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji. Rozwój wymiany handlowej pomiędzy Polską a Chińską Republiką Ludową ma być ułatwiony dzięki podpisaniu umów handlowych i porozumień dwustronnych, co stanowi istotny czynnik dla rozwoju przewozów intermodalnych realizowanych przez Grupę.

Stan infrastruktury kolejowej



Inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, realizowane przez Zarządcę tj. PLK na szeroką skalę, stanowiły w 2018 r. jeden z najważniejszych czynników wpływających na przewozy towarowe. Duża liczba zamknięć torowych również w najbliższych latach będzie miała bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji, a także wydłużenie czasu jazdy, dłuższą drogę przebiegu pociągów oraz wydłużony pobyt pociągów na stacjach, co wymaga zaangażowania w proces przewozowy zwiększonych zasobów ludzkich, taborowych i trakcyjnych.

Opłaty za dostęp do infrastruktury



Wyniki działalności zarówno Spółki, jak i Grupy, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2018 r. stanowił ok. 20,3% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 15,0% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

W dniu 27 listopada 2018 r. została zawarta Umowa z PKP PLK S.A. obowiązująca w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. Przewidywana wartość Umowy to 690,6 mln zł netto (849,5 mln zł brutto).

PKP CARGO S.A. zawiera również umowy na dostęp do infrastruktury z następującymi zarządcami zagranicznych sieci kolejowych: DB Netz (Niemcy), ProRail B.V. (Holandia), MÁV Zrt. i GYSEV Zrt (Węgry), SŽDC (Czechy), SR (Słowacja), ÖBB Infrastruktur (Austria).

Regulacje techniczne dotyczące taboru



Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK.

Z uwagi na przewidywany w najbliższych latach wzrost polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, konieczne będzie dostosowanie użytkowanego parku taborowego. Mając na uwadze zaawansowany wiek taboru i ograniczone moce produkcyjne przedsiębiorstw naprawczych, może występować czasowe niedopasowanie ilości oraz rodzaju taboru do potrzeb rynku przewozowego.

Zmiana regulacji prawnych



Działalność prowadzona zarówno przez PKP CARGO S.A., jak i spółki z Grupy PKP CARGO, podlega określonym regulacjom prawnym. Wśród nich znajdują się m.in. Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności Hałas (TSI NOI), przepisy dot. Obiektów Infrastruktury Usługowej czy Unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS). Szczegółowy wpływ tych regulacji został opisany w rozdziale 5.5.1.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych



Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne z kredytów inwestycyjnych, ze środków własnych, a także z innych źródeł. Wzrost zobowiązań kredytowych będzie skutkować wzrostem poziomu zobowiązań (krótko- i długoterminowych) oraz kosztów finansowych.

Prowadzenie dialogu społecznego



Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wyływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego. Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy.



7.2 Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym

Strategia Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023

W dniu 26 listopada 2018 r. Rada Nadzorcza Spółki zatwierdziła Strategię Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023.

Nowa Strategia Grupy PKP CARGO to odpowiedź na wyzwania i możliwości, jakie stwarza rynek polski i zagraniczny. Grupa nie chce ograniczać swojej roli tylko do funkcji przewoźnika, ale w coraz szerszym zakresie będzie świadczyć kompleksowe usługi logistyczne.

Strategia określa wizję i misję Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023, ale z perspektywą do 2038 roku. To najważniejszy dokument dla Grupy, gdyż wskazuje kierunki rozwoju, a jest także elementem jej integracji.

WIZJA Grupy PKP CARGO:



Środkowoeuropejski lider w przewozach kolejowych dzięki uzyskaniu dominującej pozycji w obszarze "Trójmorza" i na Nowym Jedwabnym Szlaku.



MISJA Grupy PKP CARGO:







Realizowanie kompleksowej usługi logistycznej na rynku kolejowych przewozów towarowych i usług intermodalnych dającej pozycję dostawcy pierwszego wyboru.

Grupa PKP CARGO ma być najpóźniej za pięć lat liderem rynku w Europie Środkowej i Wschodniej dzięki zdobyciu pozycji nr 1 w obszarze Trójmorza, czyli w paneuropejskich korytarzach transportowych północ- południe. PKP CARGO dąży również do zdobycia dominującej pozycji na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze Unii Europejskiej. W obu przypadkach dotyczyć to będzie zarówno masy przewiezionych ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej. Pozycja lidera, którą Grupa chce osiągnąć do 2023 roku, ma być umacniania w latach 2023-2038.

Cele strategiczne

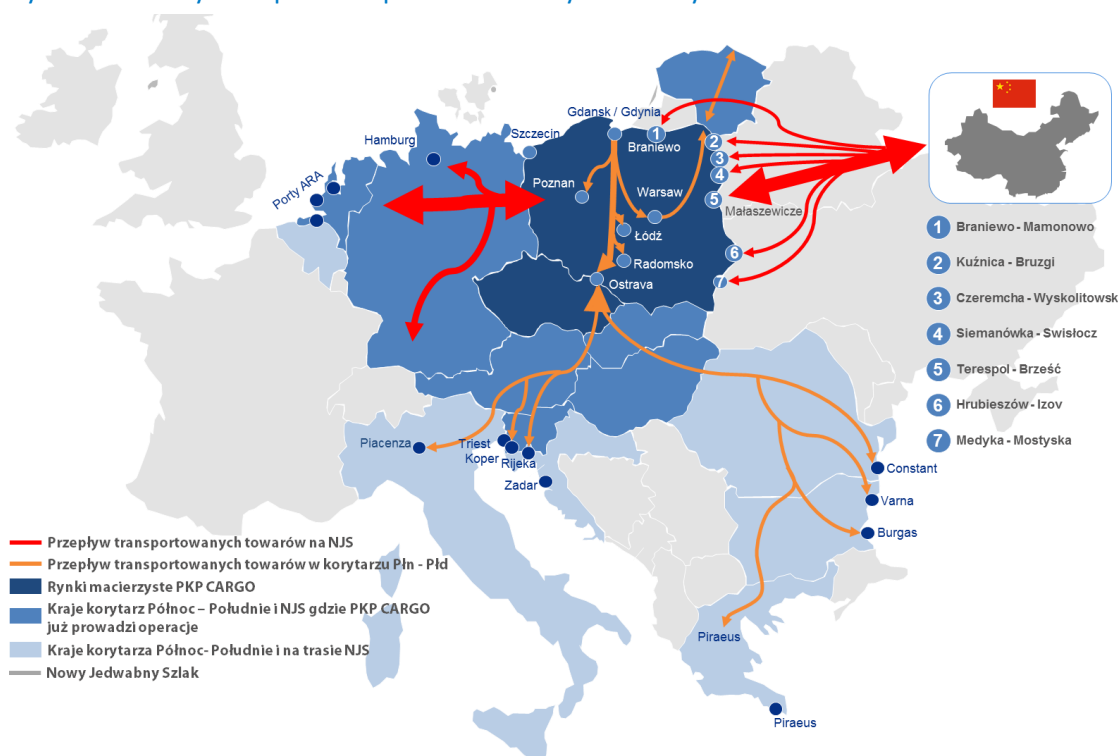
-  Pozycja nr 1 w obszarze "Trójmorza" i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze Unii Europejskiej pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmacnianie pozycji w latach 2023-2038,
-  65% udział w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2023 roku mierzony pracą przewozową.

Cele krótkookresowe

-  Stworzenie najbardziej konkurencyjnej oferty dla partnerów biznesowych na Nowym Jedwabnym Szlaku na obszarze Unii Europejskiej i w obszarze "Trójmorza",
-  Coroczny wzrost efektywności operacyjnej mierzony wskaźnikami KPI,
-  Utrzymanie tempa wzrostu ceny akcji wyższego od wzrostu wartości WIG30,
-  Coroczny zysk netto na poziomie minimum 5% przychodów od 2019 r. i minimum 8% przychodów od 2023 r.

Jednocześnie ma następować proces zwiększania udziałów PKP CARGO w rynku krajowym. Obecnie Grupa kontroluje niespełna 50% transportów kolejowych w Polsce w ujęciu pracy przewozowej, a w 2023 r. ten wskaźnik ma wzrosnąć do 65%. Część wzrostu zapewni rozwój organiczny Grupy, ale ważna będzie też akwizycja. Akwizycja ma być również prowadzona na rynkach zagranicznych, gdyż w ten sposób szybciej i łatwiej będzie można realizować program ekspansji Grupy na rynkach euroazjatyckich.

Rysunek 35 Korytarze północ – południe i Nowy Jedwabny Szlak



Źródło: opracowanie własne

PKP CARGO rezygnuje w Strategii z obrazu Spółki jako przewoźnika kolejowego, który tylko przyjmuje i realizuje zlecenia na transport pociągami ładunków. Grupa musi rozszerzać profil działalności, aby wcielić w życie cele zapisane w strategii. PKP CARGO ma stać się wyspecjalizowanym operatorem logistycznym, który realizuje kompleksowe usługi, zwłaszcza w sektorze intermodalnym, czyli obsługuje ładunki „od drzwi do drzwi”.

W tym celu PKP CARGO będzie dążyć do przygotowania najbardziej konkurencyjnej oferty dla partnerów biznesowych na Nowym Jedwabnym Szlaku i w obszarze Trójmorza. Grupa stara się szybko reagować na wyzwania stawiane przez globalizację i wykorzystywać naturalne przewagi Polski, atuty, jakimi są szybki rozwój gospodarczy i przez to jej rosnąca pozycja międzynarodowa. Atutem przez wielu ekspertów uważanym za pierwszoplanowy jest położenie Polski na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków handlowych.

Osiągnięcie celów strategicznych będzie oparte na realizacji 13 inicjatyw strategicznych uszeregowanych w trzech filarach:

Rysunek 36 Inicjatywy strategiczne

Wzrost	Efektywność operacyjna	Efektywność organizacyjna
1 Przyjęcie i realizacja planu wzrostu organicznego na rynku krajowym	7 Cyfryzacja i informatyzacja	11 Optymalizacja procesów decyzyjnych oraz dostosowanie struktury Grupy PKP Cargo
2 Przyjęcie i realizacja planu wzrostu nieorganicznego na rynku krajowym	8 Optymalizacja procesów przewozowych	12 Rozwój kultury organizacyjnej, kapitału ludzkiego oraz zarządzania opartego na celach (MBO)
3 Skoordynowanie ekspansji zagranicznej	9 Modernizacja i optymalizacja zasobów taborowych i procesów utrzymaniowych	13 Przyjęcie polityki zarządzania projektami oraz powołanie centralnej jednostki PMO
4 Dostosowanie oferty w celu integracji łańcucha dostaw do klienta	10 Optymalizacja zarządzania majątkiem	
5 Przyjęcie i realizacja planu działania dla obszaru marketing oraz CSR w koordynacji z Grupą PKP		
6 Rozwój innowacji		

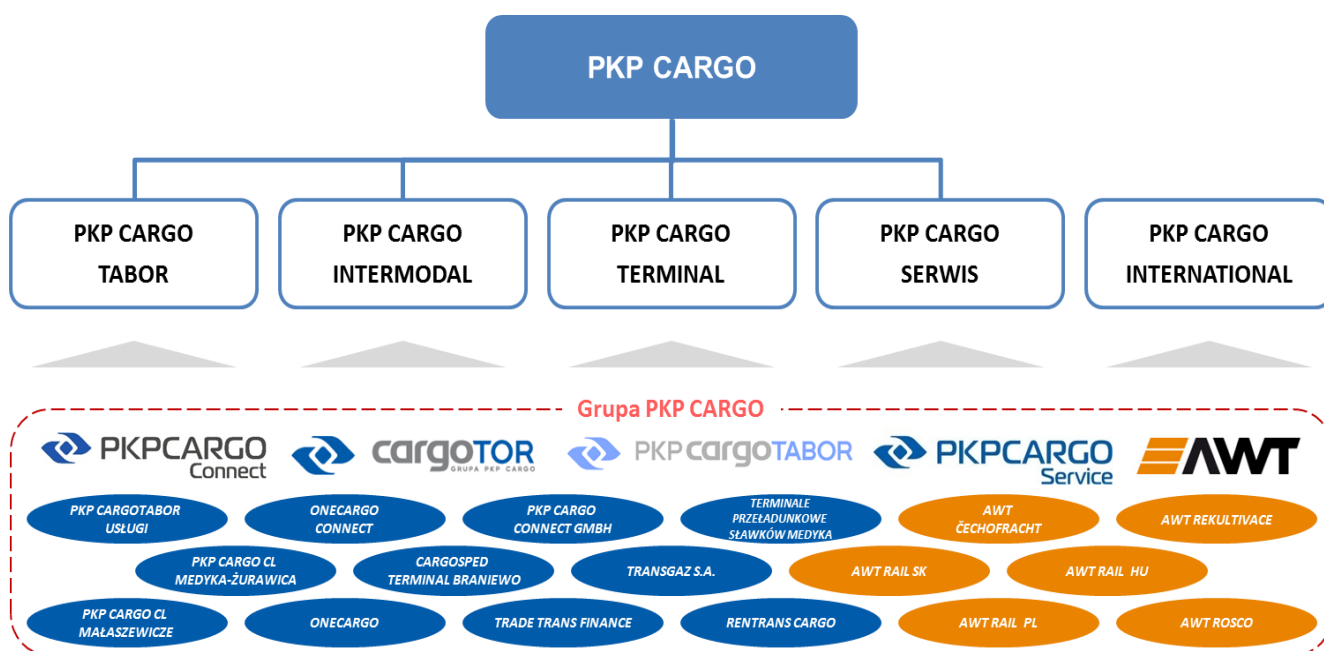
Źródło: opracowanie własne

Procesowi ekspansji krajowej i zagranicznej będzie sprzyjać podniesienie efektywności operacyjnej przez cyfryzację i informatyzację oraz optymalizację procesów przewozowych. Grupa PKP CARGO będzie także poprawiać efektywność procesów wykorzystania taboru i jego modernizacji oraz gospodarowania majątkiem wszystkich spółek.

Równie ważna jest lepsza efektywność organizacyjna. Ma ona się poprawić dzięki optymalizacji procesów decyzyjnych oraz dostosowanie struktury Grupy PKP CARGO do realizowanych zadań i rozwojowi kultury organizacyjnej. Zarządzanie ma być oparte na celach (MBO), przyjęta zostanie ponadto polityka zarządzania projektami oraz powołana będzie centralna jednostka PMO.

Wprowadzenie nowych obszarów operacyjnych podniesie efektywność zarządzania organizacją:

Rysunek 37 Obszary operacyjne



Źródło: opracowanie własne

Rok 2018 był nie tylko okresem podjęcia prac nad przygotowaniem strategii na kolejnych pięć lat. To już był czas, gdy zaczęto wdrażać pewne rozwiązania, które stały się priorytetami w dokumencie. Poprawa organizacji pracy, procesów przewozowych, podniesienie poziomu konkurencyjności na rynku, przyciąganie klientów ofertami coraz lepszymi dla nich również pod względem ceny – te czynniki w głównej mierze przyczyniły się do tego, że Grupa PKP CARGO może się pochwalić znakomitymi wynikami finansowymi.

8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

8.1 Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

8.1.1 Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

W raportowanym okresie w PKP CARGO S.A. nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

8.1.2 Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

8.1.3 Nabycie akcji własnych

W 2018 r. PKP CARGO S.A. nie przeprowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

8.1.4 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Akcje objęte przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach Paktu Gwarancji Pracowniczych („PGP”), podlegały umownemu ograniczeniu ich zbywalności. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje, zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 r. było bezskuteczne wobec Spółki i mogło narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Z chwilą wygaśnięcia powyższego zakazu zbywania akcji, tj. 30 października 2015 r. akcje serii C uległy zamianie na okaziciela.

8.1.5 Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 21 listopada 2018 r., tj. dnia przekazania raportu za III kwartał 2018 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 30 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby zarządzającej		Wartość nominalna akcji	
	stan na dzień przekazania raportu	stan na dzień 21/11/2018	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 21/11/2018 [zł]
	Czesław Warszewicz	1 500	0	75 000
Leszek Borowiec	0	0	0	0
Grzegorz Fingas	0	0	0	0
Witold Bawor	46	46	2 300	2 300
Zenon Kozendra	46	46	2 300	2 300

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 21 listopada 2018 r., tj. dnia przekazania raportu za III kwartał 2018 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 31 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej		Wartość nominalna akcji	
	stan na dzień przekazania raportu	stan na dzień 21/11/2018	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 21/11/2018 [zł]
	Krzysztof Mamiński	0	0	0
Mirosław Antonowicz	0	0	0	0
Krzysztof Czarnota	70	70	3 500	3 500
Zofia Dzik	0	0	0	0
Raimondo Eggink	0	0	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0	0	0
Tadeusz Stachaczyński	0	0	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0	0	0
Jerzy Sośnierz	70	70	3 500	3 500
Paweł Sosnowski	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31 grudnia 2018 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

8.1.6 Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 17 kwietnia 2018 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie podziału zysku netto wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2017 roku, tj. przeznaczenia w większości na pokrycie strat z lat ubiegłych. Zarząd rekomendował nie dokonywać wypłaty dywidendy z wyniku netto roku obrotowego 2017.

Na moment przekazania raportu, Zarząd Spółki nie przedstawił rekomendacji odnośnie podziału zysku za 2018 rok.

8.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2018 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w **Nocie 7.1 JSF** oraz **Nocie 7.1 SSF**.

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

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne nie są stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne są stronami postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności emitenta lub danej jednostki zależnej emitenta, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

8.4 Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Dwusystemowa lokomotywa autonomiczna

PKP CARGO S.A. współpracuje z Pesą Bydgoszcz S.A. i Instytutem Pojazdów Szynowych „TABOR” w Poznaniu w pracach badawczo-rozwojowych przy budowie dwusystemowej lokomotywy autonomicznej. Umowa w tej sprawie została podpisana w Berlinie podczas wrześniowych targów InnoTrans. Przewiduje ona, że PKP CARGO i Pesa opracują założenia techniczne i konfigurację projektowanej lokomotywy, które zostaną zweryfikowane przez naukowców z IPS „TABOR”. Drugim etapem będą prace projektowe i badawcze, a następnie Pesa przystąpi do budowy dwusystemowej, elektryczno-spalinowej autonomicznej lokomotywy. Pierwszy pojazd będzie testowany przez PKP CARGO, dzięki czemu w warunkach normalnej pracy torowej będzie można sprawdzić funkcjonowanie lokomotywy oraz wprowadzić korekty i udoskonalenia w jej konstrukcji.

Projekt wodorowy

Przedstawiciele zarządów Jastrzębskiej Spółki Węglowej oraz PKP CARGO podpisali w czerwcu w Krakowie podczas konferencji IMPACT`18 list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z komercyjnym wykorzystaniem paliwa wodorowego. Dokument zakłada m.in. kooperację na rzecz badań, analiz, a w przyszłości produkcji nowych typów wagonów i lokomotyw manewrowych o napędzie wodorowym oraz późniejszego ich utrzymania oraz eksploatacji. JSW oraz PKP CARGO zidentyfikowały możliwość realizacji wspólnych przedsięwzięć, których kluczowym celem będzie wypracowanie innowacyjnych rozwiązań sprzyjających zmniejszeniu zużycia energii, paliw i emisji spalin związanych z komercyjną eksploatacją wagonów i lokomotyw na paliwo wodorowe. W listopadzie do porozumienia przystąpiła spółka H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych.

8.5 Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Realizacja strategii Spółki opiera się na dostosowaniu jej zasobów i organizacji do wymogów nowoczesnego rynku transportowego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, zgodnie z przyjętą polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania /ZSZ/: jakość, bhp, ochrona środowiska.

Polityka środowiskowa Spółki stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania firmą. Strategicznym celem odpowiedzialnego działania PKP CARGO S.A. w obszarze ochrony środowiska jest prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe. Spółka inwestuje zarówno w zakupy nowego taboru i modernizację taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru. Celem tych działań jest uzyskanie wysokich standardów utrzymania taboru oraz ochrona środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru.

W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzanym co roku) dokonywana jest ocena efektów działalności środowiskowej, formułowanie celów i zadań środowiskowych na lata następne wg kryteriów ustalanych na podstawie:



Spółka szczegółowo monitoruje aspekty środowiskowe ocenione jako znaczące. Celem monitorowania aspektów znaczących jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, lecz realizacja programu ochrony środowiska celem uzyskiwania poprawy wskaźników emisyjności (energochłonności). Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, Spółka minimalizuje oddziaływanie na środowisko, w stosunku do prowadzonych działań.

Znaczące aspekty środowiskowe są związane z podstawową działalnością Spółki dotyczącą przewozu towarów oraz utrzymania i napraw taboru. Najważniejsze z nich to:

1) Przewóz towarów niebezpiecznych



Spółka jest przede wszystkim kolejowym przewoźnikiem towarów, stąd monitorowaniu podlega przewóz materiałów niebezpiecznych. Spółka w 2018 r. nie zanotowała wydarzeń skutkujących wystąpieniem szkód w środowisku, a ponieważ ma świadomość kosztów przywracania środowiska do wymaganych standardów, nadzoruje w sposób ciągły jakość bezpieczeństwa przewozów. Proces ten jest wspierany przez doskonalenie diagnostyki i przeglądów taboru poprzez przeznaczenie na ten cel znaczących środków finansowych, w tym na: zakup sprzętu diagnostycznego, naprawczego, wyposażenia warsztatowego do diagnostyki i napraw lokomotyw i wagonów oraz zakupy nowego taboru i modernizację wagonów.

2) Emisje do powietrza



Transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla realizacji europejskich celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Wszelkie działania prowadzące do rozwoju i wzrostu rynku kolejowego, owocujące zwiększeniem udziału tego transportu w ogólnej puli prowadzonego transportu, zawsze przekładają się na efekt ekologiczny w postaci poprawy jakości powietrza i łagodzenia zmian klimatu.

Dlatego też realizowane przez Spółkę zadania, skupiają się na sukcesywnym unowocześnianiu i odmładzaniu parku lokomotyw spalinowych i elektrycznych, co prowadzi do zmniejszania emisji szkodliwych gazów i pyłów do środowiska oraz pozwala na oszczędzanie paliw i energii (umowa z Newag czy PESA). Spółka wdraża także taborowe rozwiązania w zakresie optymalizacji zużycia energii, modernizując lokomotywy elektryczne poprzez montowanie nowoczesnej aparatury elektrycznej. Spółka wspiera także innowacyjne rozwiązania i prace badawczo-rozwojowe nad taborem nowej generacji, które podniosą efektywność pracy przewozowej oraz pozwolą na zastosowanie rozwiązań sprzyjających zmniejszeniu zużycia energii, paliw i emisji spalin, związanych z komercyjną eksploatacją wagonów i lokomotyw. Prowadząc działania w kierunku ochrony powietrza, Spółka inwestuje nie tylko w tabor. Sukcesywnie modernizuje i likwiduje źródła niskiej emisji prowadząc remonty i likwidacje kotłowni na paliwo stałe, przechodząc na paliwa bardziej ekologiczne np. olej opałowy i gaz. Uwzględniane są tu nie tylko wyniki Audytu Energetycznego ale także lokalne przepisy antysmogowe. Efekty sprzyjające ochronie klimatu przynoszą także zakupy dobrych jakościowo paliw oraz inwestycje w termomodernizację użytkowanych obiektów zaplecza.

3) Emisje do wód



PKP CARGO S.A. planuje na kolejne lata inwestycje związane z porządkowaniem gospodarki wodno-ściekowej, co pozwoli na pełne uregulowanie stanu prawnego w zakresie ochrony środowiska, obniżenie opłat za korzystanie z usług wodnych oraz zminimalizuje ryzyko wprowadzania do kanalizacji ścieków o ponadnormatywnych parametrach. Z bardziej kosztochłonnej inwestycji, w 2018 roku rozpoczęto remont i przebudowę istniejącej sieci odprowadzania ścieków oraz wód deszczowych w Punktach Utrzymania Taboru w Rybniku i Opolu (na 2019 r. zaplanowano kontynuację działań). Ponadto na bieżąco prowadzone są przeglądy funkcjonowania sieci wodno-kanalizacyjnej w tym czyszczenie separatorów substancji ropopochodnych oraz wymagane badania parametrów odprowadzanych ścieków.

4) Ochrona powierzchni ziemi



Działalność Spółki ma wpływ na stan środowiska gruntowo-wodnego, stąd realizacja własnego programu budowy kontenerowych stacji paliw, skutkiem czego zostały wyłączone z eksploatacji wszystkie stacje paliw ze zbiornikami jednopłaszczowymi dzierżawione od PKP S.A. W 2018 r. zrealizowano także plan wycofania z użytku starych zbiorników na olej przepracowany i w Punktach Utrzymania Taboru w 17 lokalizacjach zabudowano instalacje wymuszonego spustu oleju przepracowanego. Nowe zbiorniki dwupłaszczowe posiadają system monitorowania zbiornika wewnętrznego metodą „suchą”. W układzie zainstalowano sygnalizator nieszczelności. W przypadku powstania przecieku pojawia się akustyczny sygnał alarmowy, co pozwala na szybkie reagowanie, sprawdzenie zbiornika i usunięcie ewentualnego wycieku.

5) Działania organizacyjne



Zużycie podczas prowadzonych prac materiałów, paliw i energii, powoduje szerokie oddziaływanie na środowisko. Aby uniknąć jakichkolwiek naruszeń w zakresie ochrony środowiska i zminimalizować ryzyko nałożenia sankcji na spółki należące do Grupy, niezbędny jest ciągły nadzór i kontrola sposobu prowadzenia działań. Świadome swego wpływu na środowisko spółki, podejmują przeciwdziałania zanieczyszczeniom środowiska. Ponadto czuwają nad stałym podnoszeniem świadomości ekologicznej pracowników, przez szkolenie wszystkich pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami.

Spółka dokłada wszelkich starań, by jej decyzje związane z ochroną otaczającego środowiska, w tym powietrza, zostały zauważone nie tylko przez kontrahentów, ale także przez zwykłego obywatela. Dla tego też stara się promować transport kolejowy także poprzez marketing ekologiczny. W tym celu wspiera działania na rzecz ochrony pszczół, ustawiając dwa ule na dachu budynku centrali w Warszawie. Dobre Praktyki PKP CARGO S.A. z zakresu ochrony środowiska zostały opisane w Raporcie FOB „Odpowiedzialny biznes w Polsce. Dobre praktyki”. W ramach dalszego wspierania walki z emisją CO₂, podpisany został List Intencyjny z Państwowymi Lasami dot. wspierania Leśnych Gospodarstw Węglowych.

Grupa zaangażowana jest w osiągnięcie zgodności działań z obowiązującymi przepisami, posiada program działań środowiskowych i uzyskuje konkretne efekty tych działań, posiada wykwalifikowaną kadrę prowadzącą sprawy ochrony środowiska, dysponującą narzędziami w postaci oprogramowania stanowiącego aktualizowaną bazę danych o zakresie korzystania ze środowiska. Pracownicy posiadają dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji a ich świadomość ekologiczna corocznie wzrasta z uwagi na prowadzony proces szkoleniowy i informacyjny.

8.6 Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

Wśród obszarów działalności sponsoringowej Spółki, znajdują się innowacyjne inicjatywy w branży TSL, nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi, kultura i sztuka, bezpieczeństwo oraz sport, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju młodzieży poprzez sport oraz dbałości o zdrowy tryb życia.

Wsparcie charytatywne koncentruje się na ochronie środowiska i ekologii (w tym wsparciu inicjatyw z zakresu ekologii transportu), nauce i edukacji, kulturze i sztuce, bezpieczeństwie oraz wyrównywaniu różnic społecznych.

Nauka, kultura i sztuka

W zakresie tych działań znalazły się m.in. przedsięwzięcia, które wpłynęły na popularyzację problematyki transportu kolejowego oraz były płaszczyzną wymiany informacji i doświadczeń na rynku logistyki. PKP CARGO S.A. było partnerem ważnego w branży TSL wydarzenia, jakim jest Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2018, zaangażowała się również w 6. Międzynarodowy Kongres Morski w Szczecinie. Spółka wspierała również inicjatywy z zakresu ochrony zabytków kolejnictwa.

PKP CARGO SERVICE wspierała natomiast Konferencję Naukowo-Techniczną „Otwarty rynek kolejowy w Polsce – 15 lat Otwartego Rynku Kolejowego w Polsce”, organizowaną przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Bezpieczeństwo

PKP CARGO S.A. było partnerem programu szkoleniowego „Bezpiecznie - chce się żyć” zorganizowanego w Warszawie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji.

Dodatkowo, Spółka jest Partnerem kampanii społecznej Bezpieczny Przejazd – „Szlaban na ryzyko”.

Sport i kultura fizyczna

PKP CARGO S.A. współfinansowało kolejny raz organizację kolarskiego Wyścigu „Solidarności” i Olimpijczyków.

Spółki z Grupy PKP CARGO wspierają ponadto działalność wielu klubów sportowych oraz szkolnych inicjatyw z zakresu aktywności fizycznej, co stawia Grupę w rzędzie znaczących mecenasów polskiego sportu.

PKP CARGO S.A. podejmowało działania charytatywne na rzecz fundacji i stowarzyszeń na wsparcie ich działalności statutowej oraz na rzecz osób fizycznych, zwłaszcza pracowników i rencistów PKP CARGO S.A. oraz ich rodzin. Trzeba przy tym zaakcentować dobrą współpracę PKP CARGO S.A. z Fundacją Grupy PKP w realizacji przedsięwzięć na rzecz dzieci z ubogich rodzin kolejarskich oraz innych inicjatyw społecznych. Spółki z Grupy PKP CARGO również włączały się w działalność charytatywną, wspierając m.in. stowarzyszenia na rzecz osób niepełnosprawnych.

8.7 Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń

8.7.1 Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń

W PKP CARGO S.A. zasady wynagradzania ustalane są zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce.

Na system wynagrodzeń składają się:

- Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. (ZUZP),
- Uchwały organów korporacyjnych PKP CARGO S.A., ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A., a także pracowników Centrali Spółki oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki,
- Zakładowe regulaminy premiowania pracowników.

Na podstawie postanowień ZUZP pracownikom Spółki, stanowiącym w 2018 r. 83,84% ogółu zatrudnionych, przysługują składniki wynagrodzenia, świadczenia i gratyfikacje oraz inne uprawnienia, które nie są uregulowane w przepisach powszechnie obowiązujących lub są uregulowane w sposób mniej korzystny. W skład wynagrodzenia tych pracowników, w zależności od zajmowanego stanowiska, wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym. Stałe składniki wynagrodzenia to: wynagrodzenie zasadnicze, dodatek funkcyjny i dodatek za staż pracy. Zmienne składniki wynagrodzenia to dodatki: za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych i niebezpiecznych, za pracę w godzinach nadliczbowych, za pracę w niedziele i święta, za pracę w porze nocnej, dodatek kilometrowy i za jednoosobową obsługę trakcyjną. Ponadto pracownikom wynagradzanym na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana wg zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premiowy obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz indywidualne osiągnięcia pracowników.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 2018 r. 16,16% ogółu zatrudnionych, są wynagradzani na zasadach określonych w Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A. na podstawie indywidualnego współczynnika wynagrodzenia adekwatnego do stanowiska pracy oraz przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw opublikowanego przez GUS. Pracownikom tym może być przyznana w zależności od zajmowanego stanowiska: kwartalna premia uznaniowa, uwarunkowana osiągnięciem odpowiedniego stopnia realizacji celów biznesowych Spółki lub premia roczna na podstawie Programu Zarządzania przez Cele w PKP CARGO S.A., w przypadku uruchomienia Programu w danym roku.

Na system wynagrodzeń składają się również inne świadczenia i gratyfikacje, w tym m.in: nagrody jubileuszowe, odprawy rentowe lub emerytalne, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego, uprawnienia do kolejowych świadczeń przejazdowych, gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza, dodatkowe urlopy, przysługujące pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

W związku z debiutem PKP CARGO S.A. na GPW, w dniu 2 września 2013 r. został przyjęty przez sygnatariuszy ZUZP Pakt Gwarancji Pracowniczych (Pakt), który ma istotny wpływ na kierunki realizacji polityki personalnej Spółki.

Pakt wprowadził szereg korzystnych rozwiązań dla pracowników PKP CARGO S.A., w tym:

- gwarancje zatrudnienia, wynagrodzenia i miejsca pracy, na warunkach określonych w Pakcie, z wyłączeniem stanowisk kierowniczych,
- jednorazowe świadczenie w formie akcji pracowniczych,
- udział przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej i Zarządzie Spółki,
- partycypację reprezentacji pracowników w negocjacyjnym kształtowaniu corocznego wzrostu wynagrodzeń w zależności od wyniku i sytuacji finansowej Spółki.

Przebudowa systemu wynagrodzeń mająca na celu jego aktualizację i dostosowanie do warunków rynkowych jest uwarunkowana wolą porozumienia i osiągnięcia jednomyślności przez wszystkich sygnatariuszy ZUZP, tj. pracodawcę i 12 organizacji związkowych.

Na podstawie porozumień pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. i Związkami Zawodowymi działającymi w Spółce został wprowadzony Pilotażowy program kwartalnej premii zadaniowej za IV kwartał 2018 r. dla wszystkich pracowników Spółki. Warunkiem przyznania premii jest realizacja zadań ogólnofirmowych oraz pojedynczych zadań biura Centrali lub zakładu Spółki. Jego pozytywna ocena przez Partnerów Społecznych będzie podstawą do wypracowania trwałego rozwiązania wzmacniającego funkcję motywacyjną systemu wynagradzania PKP CARGO S.A., stwarzając możliwość premiowania pracowników za realizację wyznaczonych zadań oraz osiągnięcia celów Spółki.

W ramach pozapłatowego systemu motywowania pracowników został wprowadzony program dodatkowych benefitów dla wszystkich pracowników PKP CARGO S.A. zawierający zniżki na wydarzenia kulturalne, towary lub usługi. Przedstawiona oferta zniżek i rabatów na produkty oraz usługi jest atrakcyjniejsza w stosunku do produktów lub usług oferowanych na ogólnodostępnym rynku. Pracodawca dba o to, aby oferta geolokalizacyjnie była dostępna dla jak największej liczby pracowników. Informowanie pracowników o ofercie odbywa się za pośrednictwem m.in. Intranetu, e-mail, lokalnych komunikatów oraz gazetki firmowej dystrybuowanej w wersji elektronicznej oraz papierowej.

W skład szeroko pojętego systemu wynagrodzeń wchodzi również zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego, tj. Członków Rady Nadzorczej i Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz dyrektorów biur Centrali Spółki i dyrektorów Zakładów Spółki. Stanowią one wewnętrzny element zbioru zasad ładu korporacyjnego stosowanych w PKP CARGO S.A., ustalonych zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce, w tym w szczególności z postanowieniami Statutu, Regulaminu Walnego Zgromadzenia, Regulaminu i Uchwał Rady Nadzorczej oraz Regulaminu Zarządu.

Dokument ten zawiera zbiór ogólnych zasad wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego i stanowi istotny element rozwoju i bezpieczeństwa funkcjonowania PKP CARGO S.A., a jego głównym zadaniem jest wspieranie strategii w realizacji założonego celu biznesowego Spółki.

Z początkiem 2018 r. zmodyfikowano zapisy ww. Regulacji a do najważniejszych zmian należą:

- zmiana formy zatrudnienia Członków Zarządu Spółki,
- określenie przedziału wysokości minimalnego i maksymalnego poziomu wynagrodzenia podstawowego Członków Zarządu Spółki,
- doprecyzowanie zasad wyznaczania i rozliczania realizacji celów zarządczych oraz wysokości i trybu wypłaty części zmiennej wynagrodzenia,
- określenie uprawnień do ponoszenia przez Spółkę kosztów związanych z pełnieniem funkcji zarządczych przez Członków Zarządu,
- zmiana zasad wynagradzania Członków Zarządu z tytułu zasiadania w zarządach lub radach nadzorczych spółek zależnych oraz spółek spoza grupy kapitałowej,
- określenie wysokości świadczeń w przypadku zakończenia pełnienia funkcji zarządczych przez Członka Zarządu w tym odprawy i odszkodowania z tytułu przedłużonego zakazu konkurencji,
- doprecyzowanie maksymalnej wysokości wynagrodzenia członków organu nadzorczego Spółki.

8.7.2 Warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

Zgodnie z „Zasadami wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, w 2018 r. Członkowie Zarządu zatrudnieni są na podstawie umowy o świadczenie usług zarządzania. Warunki umowy z Członkami Zarządu oraz wysokość wynagrodzenia ustala Rada Nadzorcza. Członkom Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie podstawowe wyliczone na podstawie obiektywnego i mierzalnego wskaźnika. Określona minimalna i maksymalna wysokość tego wynagrodzenia odpowiada wielkości przedsiębiorstwa oraz pozostaje w rozsądnym stosunku do wyników ekonomicznych Spółki.

Członkowie Zarządu są uprawnieni do otrzymywania premii z tytułu realizacji celów zarządczych określonych przez Radę Nadzorczą. Cele powinny być ustalone najpóźniej do końca kwietnia roku obrotowego, w którym mają być realizowane. Dodatkowo Członkom Zarządu, na zasadach określonych w umowie, może zostać przyznane prawo do korzystania z narzędzi i urządzeń technicznych oraz zasobów stanowiących mienie PKP CARGO S.A. w celu należytego wykonywania obowiązków.

Członków Zarządu Spółki obowiązuje zakaz prowadzenia działalności konkurencyjnej w okresie pełnienia funkcji w Zarządzie i po zaprzestaniu pełnienia tej funkcji (przedłużony zakaz konkurencji) wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy kapitałowej PKP CARGO. Z tytułu przedłużonego zakazu konkurencji Członkom Zarządu przysługuje określone odszkodowanie.

Pełnienie funkcji w Zarządzie stanowi główny obszar aktywności zawodowej Członka Zarządu. Dopuszcza się możliwość dodatkowego zaangażowania Członka Zarządu w działalność organów zarządzających i nadzorczych w podmiotach należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO, jednakże bez prawa pobierania z tego tytułu dodatkowego wynagrodzenia. Zasiadanie Członków Zarządu w zarządach lub radach nadzorczych spółek spoza Grupy kapitałowej PKP CARGO wymaga zgody Rady Nadzorczej.

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2018 r.

Tabela 32 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2018 r. (zł)*

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie, ekwiwalent za urlop (z uwzgl. VAT)	Premie, nagrody sporadyczne, nagrody jubileuszowe	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji (z uwzgl. VAT)	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Obecni członkowie Zarządu						
Warsewicz Czesław	541 200	0	0	865	0	542 065
Borowiec Leszek	484 825	0	0	0	0	484 825
Fingas Grzegorz	634 680	0	0	865	0	635 545
Bawor Witold	634 680	0	0	865	0	635 545
Kozendra Zenon	634 680	0	0	0	0	634 680
Byli członkowie Zarządu						
Libiszewski Maciej	0	0	143 664	534	0	144 198
Olewnik Arkadiusz	0	0	158 670	0	408 000	566 670
Klasa Jarosław	0	0	344 000	324	0	344 324

Źródło: Opracowanie własne

* Opodatkowane i oskładkowane

Rada Nadzorcza

Zgodnie z „Zasadami wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, w 2018 r. Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (dotyczy to samej formy powoływania na członka Rady; członkowie Rady – przedstawiciele pracowników mogą być pracownikami Spółki, a na czas pełnienia funkcji w Radzie zawieszać stosunek pracy).

Wysokość wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki. Miesięczne wynagrodzenie zasadnicze Członka Rady Nadzorczej nie może przekraczać jednoznacznie określonej krotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród w czwartym kwartale roku poprzedniego ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie jest warunkowane wynikami działalności Spółki, opcjami i innymi instrumentami finansowymi, ani z jakimkolwiek zmiennym składnikiem. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie stanowi istotnej pozycji kosztów działalności Spółki i nie wpływa w znaczący sposób na jej wynik finansowy.

Zasadą jest, że wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej powinno być adekwatne do powierzonego zakresu działań i pełnionych funkcji, np. pracy w komitetach Rady Nadzorczej. Dodatkowo Członkom Rady Nadzorczej może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Rady Nadzorczej.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2018 r.

Tabela 33 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2018 r. (zł)

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji w RN PKP CARGO S.A.	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Mirosław Antonowicz	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	138 931	150 017	0
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	134 792	0	0
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	134 792	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	134 792	0	0
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	140 227	92 111	0
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	134 792	0	0
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	94 207	162 260	0
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	76 382	0	0
Czesław Warsewicz	Członek Rady Nadzorczej	31 886	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

Zgodnie z „Zasadami wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, od 2018 r. kluczowym menedżerom Spółki może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków na zajmowanym stanowisku, opieki medycznej.

Kluczowi menedżerowie Spółki mogą być objęci zakazem prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. po ustaniu stosunku pracy, na warunkach określonych Uchwałą Zarządu i z tego tytułu otrzymywać odszkodowanie za przestrzeganie zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. i podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

8.7.3 Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku

W 2018 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

8.7.4 Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa

Obowiązujące od 2017 r. „Zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego” pozwoliły podnieść wartość Spółki z punktu widzenia akcjonariuszy w następujących aspektach:

- zaimplementowanie wewnętrznej regulacji opisującej zasady wynagradzania kluczowego personelu Spółki zapewnia zgodność ze standardami powszechnie obowiązującymi spółki notowane na GWP,
- przyjęcie regulacji oznacza, że zawarte w niej zdefiniowane zasady wynagradzania nie są ustalane doraźnie, pod wpływem aktualnych wydarzeń, w reakcji na bieżące wyniki finansowe, ale stanowią trwałe, przejrzyste, niezależne zasady wynagradzania przez co gwarantują stabilność funkcjonowania przedsiębiorstwa,
- pozwalają na wyłonienie grup pracowników, którzy poprzez pełnione funkcje, mają znaczący wpływ na sprawne zarządzanie organizacją oraz realizowanie strategicznych celów Spółki,
- przyjęta w Spółce regulacja określa w szczególności przejrzystą formę, strukturę i sposób ustalania wynagrodzeń kluczowych menedżerów oraz innych świadczeń, co pozwala na ograniczenie ryzyka związanego z niestabilnymi zasadami wynagradzania kluczowego personelu.

8.7.5 Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

W dniu 26 marca 2018 r. Rada Nadzorcza Uchwałą Nr 1729/VI/2018 powołała Czesława Warszewicza na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Umowa o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Prezesem Zarządu PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały Nr 1731/VI/2018 Rady Nadzorczej z dnia 26 marca 2018 r.

W dniu 26 marca 2018 r. Rada Nadzorcza Uchwałą Nr 1727/VI/2018 powołała Leszka Borowca na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. Umowa o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji z Członkiem Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały Nr 1730/VI/2018 Rady Nadzorczej z dnia 26 marca 2018 r.

Podstawowe warunki przedmiotowych umów o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji:

- członkowie Zarządu świadczą usługi zarządzania polegające na osobistym zarządzaniu powierzonymi obszarami działalności Spółki;
- umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji w Zarządzie spółki; umowa rozwiązuje się z upływem niniejszego okresu;
- członkom Zarządu przysługuje wynagrodzenie składające się z części stałej, stanowiącej wynagrodzenie miesięczne podstawowe, oraz części zmiennej („Premia”), stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy w związku z osiągnięciem przez Zarządzającego celów zarządczych o szczególnym znaczeniu dla Spółki i Grupy Kapitałowej;
- członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
- zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie sześciu miesięcy po rozwiązaniu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji;
- na pisemny wniosek członka Zarządu, Rada Nadzorcza, może - w formie uchwały - zwolnić Zarządzającego odpowiednio z Zakazu Konkurencji lub Przedłużonego Zakazu Konkurencji. Rada Nadzorcza określa w uchwale zakres zwolnienia, wskazując jakich czynności, podmiotów lub funkcji dotyczy zwolnienie.

W dniu 27 czerwca 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwały w sprawie ustalenia zasad i kształtowania wynagrodzeń Członków Zarządu PKP CARGO S.A. Na podstawie niniejszych uchwał członkom Zarządu zostało przyznane następujące uprawnienie:

- członkom Zarządu przysługuje prawo do przerwy w wykonywaniu usług – na podstawie decyzji własnej, w tym w skutek choroby, nie powodującej obniżenia wynagrodzenia podstawowego członka Zarządu, w wymiarze nieprzekraczającym 24 dni kalendarzowych w danym roku obrotowym Spółki. W przypadku świadczenia usług przez okres krótszy niż rok obrotowy, przerwa przysługuje proporcjonalnie do okresu świadczenia usług. W przypadku nieskorzystania przez członka Zarządu w całości lub w części z uprawnienia, o którym mowa w zdaniach poprzednich w danym roku obrotowym Spółki, członek Zarządu traci to uprawnienie i nie ma prawa żądania wypłaty przez Spółkę jakiegokolwiek świadczenia pieniężnego, odszkodowania lub innego świadczenia o podobnym charakterze.

W dniu 27 czerwca 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwały w sprawie zawarcia z członkami Zarządu PKP CARGO S.A. aneksu do Umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji. Rada Nadzorcza zawarła z członkami Zarządu ww. aneksu do umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji.

8.8 Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.8.1 Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

Uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z 30 czerwca 2016 r. dokonano wyboru Spółki BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. („BDO”) z siedzibą w Warszawie przy ul. Postępu 12, wpisanej pod numerem 3355 jako firmy audytorskiej.

Umowa z BDO została zawarta w dniu 27 lipca 2016 r. i obejmuje:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2016-2018,
- przegląd półrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2016-2018,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.,
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych,
- tłumaczenie na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

W dniu 16 października 2017 r. został podpisany aneks do powyższej umowy regulujący, iż firma audytorska badająca sprawozdania finansowe przygotowuje dodatkowo sprawozdanie dla Komitetu Audytu oraz zaprzestaje, począwszy od 1 stycznia 2018 r., tłumaczenia na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

BDO Sp. z o.o. sp. k. przeprowadziła ponadto badania sprawozdań finansowych spółek z Grupy tj. PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Tabela 34 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2018	Rok zakończony 31/12/2017
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	120 427	120 427
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	86 408	86 408
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	105 520	105 520
Pozostałe usługi	4 420	2 500
Razem	316 775	314 855

Źródło: Opracowanie własne

8.8.2 Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757) („Rozporządzenie”).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2018 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

8.8.3 Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO

Nie stwierdzono nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO.

8.8.4 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Opis istotnych pozycji pozabilansowych ujawniono w **Nocie 7.2 i 7.4 JSF** oraz **Nocie 7.2 i 7.4 SSF** za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 r.



9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

9.1 Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny

W okresie od dnia dopuszczenia akcji Spółki do publicznego obrotu tj. od dnia 28 października 2013 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. Spółka podlegała zasadom ładu korporacyjnego opisanym w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW („Dobre Praktyki”), stanowiącym Załącznik do Uchwały Rady GPW nr 12/1170/2007 z dnia 4 lipca 2007 r. i podlegającym późniejszym zmianom.

W dniu 13 października 2015 r. Rada GPW podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia nowego zbioru zasad ładu korporacyjnego pod nazwą „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” (dalej: „Dobre Praktyki 2016”), które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. i zastąpiły poprzedni zbiór zasad ładu korporacyjnego. Tekst zbioru „Dobrych Praktyk 2016”, którym Spółka podlega od dnia 1 stycznia 2016 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (https://www.gpw.pl/pub/GPW/files/PDF/GPW_1015_17_DOBRE_PRAKTYKI_v2.pdf).

W związku z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2016 r. DPS 2016, Zarząd Spółki w dniu 4 stycznia 2016 r. opublikował raport bieżący EBI, zawierający „Informację na temat stanu stosowania przez Spółkę rekomendacji i zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016”, której treść jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład Korporacyjny/ Zasady Dobrych Praktyk.

9.2 Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

Spółka stosuje rekomendacje i zasady zawarte w Zbiorze Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2016 z wyłączeniem poniższych:

Rozdział II Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca wyboru członków zarządu lub rady nadzorczej

Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, dotyczącej dążenia do zapewnienia wszechstronności i różnorodności przy wyborze członków zarządu i rady nadzorczej, między innymi pod względem płci, kierunku wykształcenia, wieku i doświadczenia zawodowego. Jednakże Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział IV Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ze względu na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom zdalnego sposobu komunikacji. Ponadto, żaden z akcjonariuszy nie zgłaszał Spółce zainteresowania takim sposobem uczestnictwa w walnym zgromadzeniu. Należy stwierdzić, iż aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

Rozdział VI Rekomendacja 3 Dobrych Praktyk dotycząca funkcjonowania komitetu do spraw wynagrodzeń

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział VI Rekomendacja 4 Dobrych Praktyk dotycząca poziomu wynagrodzenia członków zarządu i rady nadzorczej oraz kluczowych menedżerów

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki jest obecnie zróżnicowane tylko w odniesieniu do funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki, który na podstawie uchwały 5/2014 NWZ z dnia 30.07.2014 r. pobiera wynagrodzenie wyższe w porównaniu z innymi członkami Rady Nadzorczej, nie jest natomiast zróżnicowane pod względem dodatkowych funkcji wykonywanych przez członków Rady Nadzorczej Spółki, takich jak praca w komitetach Rady Nadzorczej. W związku z tym, niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Zarząd Spółki będzie rekomendował Walnemu Zgromadzeniu dokonanie zmian w tym zakresie tak, aby spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego było możliwe w całości.

Rozdział I Zasada 1.15 dotycząca stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów

Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział I Zasada 1.16 dotycząca planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia

Niestosowanie niniejszej zasady ładu korporacyjnego jest konsekwencją odstąpienia przez Spółkę od stosowania zasady IV.R.2., zgodnie z którą Spółka powinna umożliwić akcjonariuszom udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, w szczególności poprzez transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

Rozdział I Zasada 1.20 dotycząca zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia, w formie audio lub wideo

W ocenie Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział II Zasada 2 dotycząca zgody rady nadzorczej na zasiadanie członków zarządu spółki w zarządach lub radach nadzorczych spółek spoza grupy kapitałowej spółki

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 7 dotycząca zadań i funkcjonowania komitetów działających w radzie nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 2 dotycząca osób odpowiedzialnych za zarządzanie ryzykiem, audyt wewnętrzny i compliance – ich podległości bezpośrednio Prezesowi lub innemu członkowi zarządu, a także zapewnieniu możliwości raportowania bezpośrednio do rady nadzorczej lub komitetu audytu

Obecnie niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona częściowo – osobą odpowiedzialną za audyt wewnętrzny jest Zarządzający Audytem Wewnętrznym (właściwy merytorycznie Dyrektor Biura), który jest bezpośrednio podległy Prezesowi oraz ma możliwość raportowania (składania sprawozdań) bezpośrednio do Komitetu Audytu Rady Nadzorczej („KARN”). Osobą odpowiedzialną za compliance jest powołany w Spółce Compliance Officer, który jest merytorycznie podległy Prezesowi i ma możliwość raportowania do KARN. Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem, za zarządzanie ryzykiem odpowiedzialni są Dyrektorzy Centrali i Zakładów, którzy podlegają bezpośrednio Prezesowi lub innemu członkowi Zarządu. Nie mają jednak zapewnionej możliwości raportowania bezpośrednio do Rady Nadzorczej lub KARN.

Rozdział III Zasada 4 dotycząca przedstawiania radzie nadzorczej przez osobę odpowiedzialną za audyt wewnętrzny (w przypadku wyodrębnienia w spółce takiej funkcji) i zarząd własnej oceny skuteczności funkcjonowania systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział IV Zasada 2 dotycząca zapewnienia powszechnie dostępnej transmisji obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym

W opinii Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział V Zasada 5 dotycząca zawarcia przez spółkę istotnej umowy z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce lub podmiotem powiązanym

Obecnie niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo, tj. w odniesieniu do podmiotu powiązanego. Zarząd Spółki podejmie kroki mające na celu spełnienie ww. zasady w całości.

Rozdział V Zasada 6 dotycząca określenia w regulacjach wewnętrznych kryteriów i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów, a także zasady postępowania w obliczu konfliktu interesów lub możliwości jego zaistnienia

Obecnie niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Regulamin Zarządu zawiera wprawdzie zapisy dotyczące postępowania w obliczu zaistnienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu Spółki, jednak nie uwzględniają one wszystkich wymogów niniejszej zasady ładu korporacyjnego tj. nie identyfikują m.in. kryteriów i okoliczności, w których może dojść w Spółce do konfliktu interesów. Zarząd Spółki podejmie kroki mające na celu spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego w całości oraz będzie rekomendował podjęcie takich czynności Radzie Nadzorczej Spółki.

9.3 Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

Jednolite zasady rachunkowości

Jednolite zasady rachunkowości: w jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z MSSF UE. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Jednolite pakiety konsolidacyjne Spółek zależnych: przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych w oparciu MSSF UE przygotowanych przez Spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze według MSSF UE uwzględniając różnice między Polskimi Standardami Rachunkowości a MSSF UE.

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Prowadzenie ksiąg rachunkowych: rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca prowadzi księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. Spółka na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych i zewnętrznych. Dostęp do systemów informatycznych ograniczony jest odpowiednimi uprawnieniami dla upoważnionych pracowników. W Spółce funkcjonują rozwiązania informatyczne i organizacyjne zabezpieczające kontrolę dostępu do systemu finansowo-księgowego oraz zapewniające należyłą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych: W PKP CARGO S.A. i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze sporządzone według MSSF UE są podpisywane przez Zarządy Spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe sporządzone według MSSF UE są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarząd Spółki.

Nadzór Komitetu Audytu

Nadzór Komitetu Audytu: W ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został powołany Komitet Audytu, który zgodnie z przepisami dokonuje nadzoru nad procesem sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz końcoworoczne dane finansowe Spółki i Grupy.

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych: roczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; sprawozdania z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych.

9.4 Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Tabela 35 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2018 r.

Akcyonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 854 195	15,30%	6 854 195	15,30%
AEGON PTE ⁽³⁾	2 499 979	5,58%	2 499 979	5,58%
MetLife OFE ⁽⁴⁾	2 494 938	5,57%	2 494 938	5,57%
Aviva OFE ⁽⁵⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	15 815 240	35,31%	15 815 240	35,31%
RAZEM	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.10.2016 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 23.11.2017 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.08.2016 r.

(5) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 21 czerwca 2018 r. Zarząd powziął zawiadomienie od Nationale - Nederlanden Powszechnie Towarzystwo Emerytalne S.A. o zmianie stanu posiadania w wyniku nabycia akcji Spółki PKP Cargo S.A. w transakcjach rozliczonych w dniu 14 czerwca 2018 r., fundusze: Nationale – Nederlanden OFE oraz Nationale Nederlanden DFE zwiększyły stan posiadania akcji Spółki, o co najmniej 2% głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Po rozliczeniu transakcji na rachunkach papierów wartościowych OFE i DFE znajdowało się 7 751 187 akcji Spółki, co stanowi 17,31% kapitału zakładowego Spółki. Akcje te uprawniają do 7 751 187 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowi 17,31% ogólnej liczby głosów.

W dniu 29 sierpnia 2018 r. wpłynęło zawiadomienie do Spółki od Aegon Powszechnie Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie o zmniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce PKP CARGO S.A. Aegon Otwarty Fundusz Emerytalny w wyniku transakcji zbycia zawartej w dniu 24 sierpnia 2018 r. i rozliczonej w dniu 28 sierpnia 2018 r. zmniejszył stan posiadania akcji spółki PKP CARGO S.A. poniżej 5% głosów. Po realizacji transakcji zbycia akcji Spółki, Aegon Otwarty Fundusz Emerytalny posiadał 2 154 979 akcji Spółki co stanowiło 4,812% udziału w kapitale zakładowym oraz 2 154 979 głosów z posiadanych akcji, stanowiących 4,812% ogólnej liczby głosów.

Tabela 36 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2018 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcyonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	7 751 187	17,31%	7 751 187	17,31%
MetLife OFE ⁽³⁾	2 494 938	5,57%	2 494 938	5,57%
Aviva OFE ⁽⁴⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	17 418 227	38,89%	17 418 227	38,89%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 21.06.2018 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.08.2016 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 37 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

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

9.5 Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

9.6 Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Akcjonariusz wykonuje prawo głosu na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych. Akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający Akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest członek Zarządu, członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki lub spółdzielni zależnej Spółki, pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda Akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Na podstawie § 13 ust. 1 Statutu Spółki prawo głosu akcjonariuszy dysponujących powyżej 10% ogółu głosów w Spółce zostało ograniczone w ten sposób, że żaden z nich nie może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Powyższego ograniczenia nie stosuje się dla celów ustalania obowiązków nabywców znacznych pakietów akcji przewidzianych w Ustawie o ofercie publicznej. Powyższe ograniczenie prawa głosu nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu, w tym również, jako użytkownik, z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich akcji przez PKP S.A., która nie jest objęta wspomnianym ograniczeniem. W konsekwencji ograniczenie prawa głosu potencjalnie utrudnia uzyskanie kontroli nad Spółką przez jednego inwestora nawet, jeśli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki spadnie do zera.

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki, jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 1 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane zgodnie z zasadami opisanymi poniżej.

Akcjonariusze, których głosy podlegają kumulacji i redukcji, są łącznie zwani „Zgrupowaniem”. Kumulacja głosów polega na zsumowaniu głosów, którymi dysponują poszczególni akcjonariusze wchodzący w skład Zgrupowania. Redukcja głosów polega na pomniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce przysługujących na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszom wchodzącym w skład Zgrupowania. Redukcji głosów dokonuje się według następujących zasad:

- dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
- oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia.

Zgodnie z § 13 ust. 7 Statutu Spółki w celu ustalenia podstawy do kumulacji i redukcji głosów każdy akcjonariusz Spółki, Zarząd, Rada Nadzorcza oraz poszczególni członkowie tych organów, a także Przewodniczący Walnego Zgromadzenia, mogą żądać, aby akcjonariusz Spółki, podlegający ograniczeniu prawa głosu, udzielił informacji, czy jest on w stosunku do dowolnego innego akcjonariusza Spółki podmiotem dominującym lub zależnym.

9.7 Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o Ofercie Publicznej, Ustawa o Obrocie Instrumentami Finansowymi oraz Kodeks Spółek Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

- obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o Obrocie Instrumentami Finansowymi;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczenia w zbywalności akcji Spółki.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

Umowne ograniczenie zbywalności akcji dotyczyło akcji obejmowanych przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach Paktu Gwarancji Pracowniczych. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Z chwilą wygaśnięcia powyższego zakazu zbywania akcji, tj. 30 października 2015 r. akcje serii C uległy zamianie na okaziciela.

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A., Spółka oraz PKP S.A. podlegały umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji od dnia zawarcia umowy do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW.

9.8 Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Rada Nadzorcza dokonuje również wyboru jednego Członka Zarządu spośród kandydatów przedstawionych przez pracowników Spółki. Kandydat powinien posiadać wyższe wykształcenie, co najmniej 5-letni staż pracy w Grupie Kapitałowej PKP oraz być niekarany. Członek Zarządu nie może jednocześnie pełnić funkcji z wyboru lub zasiadać w organach zakładowej, ponadzakładowej lub ogólnokrajowej organizacji związkowej, federacji związków zawodowych lub konfederacji związków zawodowych. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników w Zarządzie przyjmuje Rada Nadzorcza. Niepowołanie przedstawiciela pracowników do Zarządu nie stanowi przeszkody dla powołania Zarządu i skutecznego podejmowania przez niego uchwał. Przyznanie pracownikom Spółki uprawnień, o którym mowa w zdaniu pierwszym powyżej nastąpiło w związku z art. 4 ust. 4 Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP oraz postanowieniami Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza.

W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO S.A. jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

9.9 Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.

Zasady zmiany statutu Spółki wynikają z art. 430 i art. 402 § 2 Kodeksu spółek handlowych.

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie i ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie §25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawomocnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki⁶⁹.

Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

⁶⁹ W dniach 6 i 27 lutego 2019 r. zostały zarejestrowane zmiany w Statucie Spółki uchwalone przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., które odbyło się 16 stycznia 2019 r.

9.10 Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie KSH, Statutu Spółki (w szczególności § 10-13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia, których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia PKP CARGO Spółka Akcyjna określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

9.11 Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów

ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.)
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą nr 1682/VI/2017 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 czerwca 2017 r.)⁷⁰
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.
5. innych przepisów wewnętrznych.

⁷⁰ W dniach 6 i 27 lutego 2019 r. zostały zarejestrowane zmiany w Statucie Spółki uchwalone przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., które odbyło się 16 stycznia 2019 r.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli jest upoważniony Prezes Zarządu samodzielnie lub dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się, co najmniej raz w tygodniu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach posiedzenia Zarządu mogą odbywać się w terminie późniejszym, przy czym nie później niż w ciągu 14 dni od daty poprzedniego posiedzenia.

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

Polityka różnorodności

W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej realizowana polityka we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji uwzględnia takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne pozwalające zdobyć i utrzymać utalentowanych pracowników oraz wykorzystać ich potencjał zawodowy. Spółka stosuje jasne zasady zatrudniania dla członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Statut Spółki definiuje zasady powoływania Zarządu oraz wyboru przez pracowników członka Zarządu. W myśl § 14 ust. 10 Statutu Spółki członek Zarządu musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U.2016 poz. 2259 ze zm.).

Postępowanie rekrutacyjne w 2018 r. na stanowisko członka Zarządu prowadzone były na podstawie Regulaminu powoływania członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. Regulamin określa w szczególności kwalifikacje podlegające ocenie przy wyborze kandydatów na poszczególne stanowiska w Zarządzie. Zmiany przedmiotowego Regulaminu wymagają zgody wszystkich członków Rady Nadzorczej spełniających kryteria niezależności i powołanych na zasadach wskazanych w § 20 i 21 Statutu Spółki. Przedmiotowe postępowanie organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego. Każdy członek Rady Nadzorczej może zgłosić swoją propozycję firmy doradztwa personalnego do wyboru na doradcę rekrutacyjnego. Do zadań doradcy rekrutacyjnego należy organizacja postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka Zarządu przy uwzględnieniu przepisów prawa oraz najwyższych standardów wynikających z profesjonalnego charakteru jego działalności, w tym w szczególności przygotowywanie, organizowanie i aktywne uczestnictwo w rozmowach kwalifikacyjnych z kandydatami na stanowisko członka Zarządu.

Tabela 38 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Krzysztof Mamiński	czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	26.10.2017 r.	25.03.2018 r. (zgodnie z art. 383 KSH)

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę delegując członka Rady Nadzorczej – Krzysztofa Mamińskiego do czasowego, tj. do dnia 26 stycznia 2018 r., wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 25 stycznia 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę delegując członka Rady Nadzorczej – Krzysztofa Mamińskiego, do czasowego, tj. od dnia 27 stycznia 2018 r. do dnia 26 marca 2018 r., wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

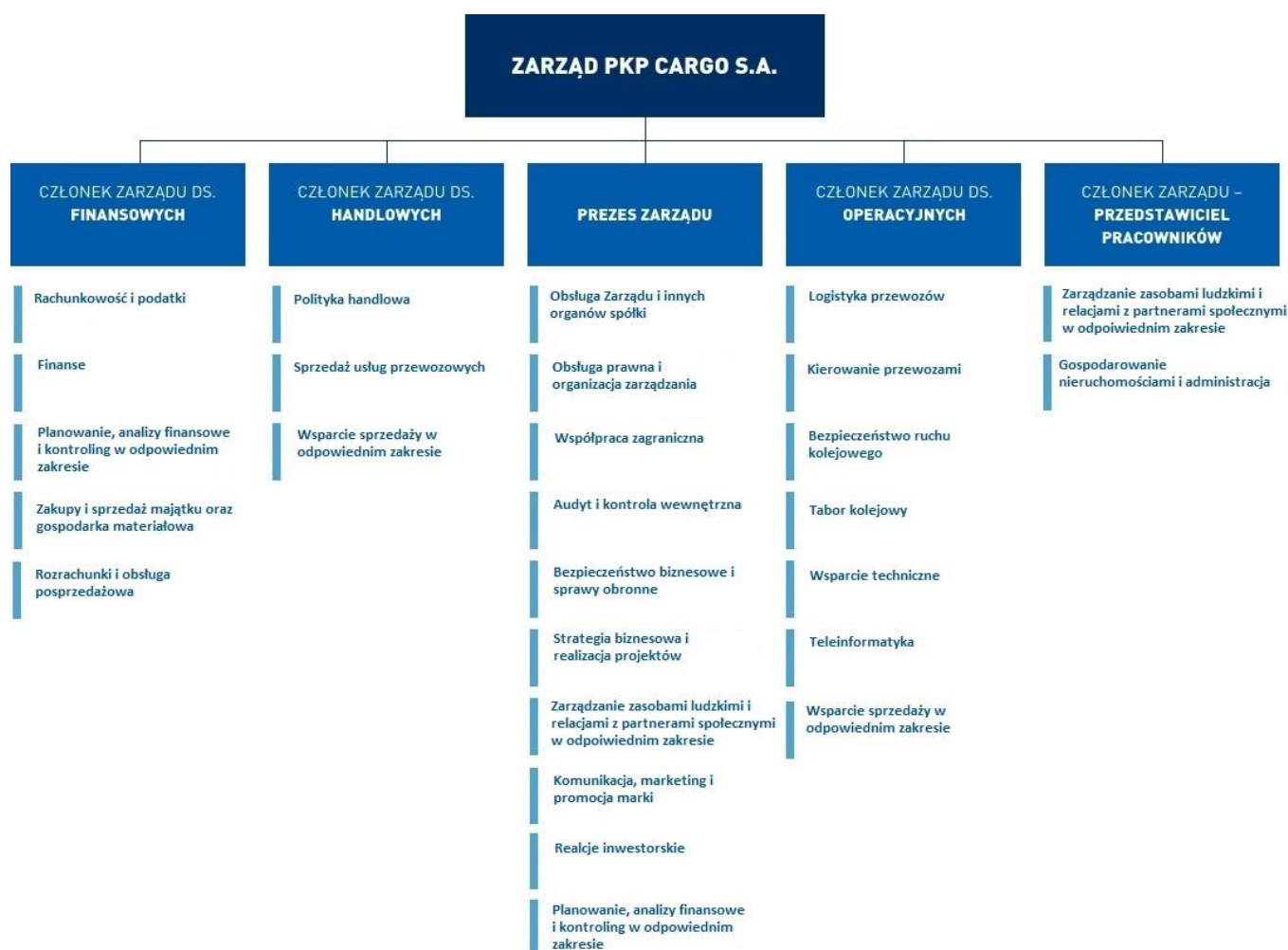
W dniu 23 marca 2018 r. Pan Krzysztof Mamiński – Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. złożył rezygnację z dniem 25 marca 2019 r. z wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 26 marca 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę powołując z dniem 27 marca 2018 r. Leszka Borowca na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki.

W dniu 26 marca 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę powołując z dniem 27 marca 2018 r. Czesława Warszewicza na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki.

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu przedstawia się następująco:

Rysunek 38 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne



Czesław Warszewicz – Prezes Zarządu

Pan Czesław Warszewicz z wykształcenia jest ekonomistą, ukończył studia w Szkole Głównej Handlowej na kierunku Zarządzanie i Marketing, następnie prowadził pracę naukowo-badawczą w Katedrze Zarządzania Strategicznego SGH na Podyplomowych Studiach Doktoranckich w zakresie venture capital i private equity.

Uczestnik pierwszej polskiej edycji programu AMP – Advanced Management Program, organizowanego przez IESE Business School w Barcelonie. Specjalista w zakresie transportu i zarządzania. W latach 1994 – 1999 związany z sektorem prywatnym, w tym m.in. z: Raab Karcher Energieservice sp. z o.o., EVIP International sp. z o.o. Od 1997 r. przez 9 lat związany z giełdową grupą kapitałową Rolimpex, gdzie pełnił m. in. funkcje Dyrektora Finansowego oraz Członka Zarządu. W latach 2006 – 2009 Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. W latach 2009-2013 Dyrektor Biura spółki Patentes TALGO, czołowego producenta taboru kolejowego w Europie. Od 2013 r. jest Dyrektorem Zarządzającym – członkiem Rady Dyrektorów spółki Miller Graphics AB. W latach 2015 – 2018 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.



Leszek Borowiec - Członek Zarządu ds. Finansowych

Pan Leszek Borowiec posiada wykształcenie wyższe. Jest absolwentem Politechniki Częstochowskiej, specjalność Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa, następnie ukończył studia podyplomowe z zakresu rachunkowości.

Posiada tytuł doktora nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii, specjalność finanse i rachunkowość uzyskany na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu. Ponadto Pan Leszek Borowiec ukończył studia EXECUTIVE MBA o profilu menedżerskim w Instytucie Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk. Od 2001 roku jest Adiunktem, Wykładowcą na Uniwersytecie Warszawskim oraz Kierownikiem Katedry Rachunkowości w Wyższej Szkole Finansów i Zarządzania. W latach 2001 – 2010 związany z Zakładem Produkcji Cystern LDS Sp. z o.o., gdzie pełnił m. in. funkcję Dyrektora Finansowego. W latach 2010 – 2011 był Ekspertem w Ernst & Young Business Advisory w zakresie rachunkowości zarządczej podmiotów działających w obszarze publicznym i/lub regulowanym. W latach 2011 – 2013 pełnił funkcję Członka Zarządu, Dyrektora Ekonomiczno – Finansowego w spółce Solino S.A. z Grupy ORLEN. W latach 2014 – 2018 związany z Grupą Poczty Polskiej, gdzie pełnił funkcję Dyrektora Zarządzającego Pionem Finansów, a w ostatnim czasie funkcję Prezesa Zarządu Poczty Polskiej Usług Finansowych Sp. z o.o.



Witold Bawor - Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Pan Witold Bawor posiada wykształcenie wyższe. Jest absolwentem Politechniki Częstochowskiej na kierunku elektrotechnika.

Od wielu lat związany z branżą kolejową, w tym z Grupą PKP CARGO. W latach 2006 – 2012 był Członkiem Zarządu ds. Eksploatacyjnych PKP CARGO. W latach 2012 – 2014 Dyrektor Zarządzający - Pełnomocnik Zarządu ds. Utrzymania. Od 2015 r. Pan Witold Bawor pełnił funkcję Członka Zarządu, a następnie Prezesa Zarządu PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.



Grzegorz Fingas - Członek Zarządu ds. Handlowych

Pan Grzegorz Fingas jest menadżerem z wieloletnim doświadczeniem w budowaniu strategii handlowej oraz zarządzaniu zespołem sprzedaży, związanym z Grupą PKP CARGO od 2008 r.

Od maja 2008 r. pełnił funkcję Dyrektora Biura Handlowego PKP CARGO S.A., a w okresie 2010 – 2013 był Członkiem Zarządu PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie. Od momentu rozpoczęcia w 1988 r. swojej kariery zawodowej Pan Grzegorz Fingas pełnił m.in. następujące funkcje: Dyrektora Biura Marketingu BOT Górnictwo i Energetyka S.A. w Łodzi (lata 2005-2008) oraz kierownika wydziału w Urzędzie Statystycznym w Katowicach (lata 2002 – 2006). W 2003 r. Pan Grzegorz Fingas ukończył studia magisterskie na Wydziale Ekonomiczno-Filologicznym Wyższej Szkoły Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach, specjalność: Marketingowe Zarządzanie Firmą oraz w roku 2012 studia MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów. W latach 2010 – 2014 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej Zakładu Przewozu i Spedycji „Spedkoks” Sp.z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej.



Zenon Kozendra - Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników

Pan Zenon Kozendra jest absolwentem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej w Kielcach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie organizacji zarządzania na Akademii L. Koźmińskiego. Związany jest z PKP od 1985 r.

W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych, a od 2008 Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej. Zenon Kozendra był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO w latach 2001 – 2005, Członkiem Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach 2006 – 2008. Ponadto Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, PKP CARGO WAGON Kraków – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, PKP S.A. - jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016.

RADA NADZORCZA

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

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami KSH lub innych ustaw w 2018 r. należało m. in. wybór i zmiana podmiotu do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, wyrażenie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej wymagane jest zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich członków i obecność, co najmniej połowy jej członków,

w tym Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają bezwzględną większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia, z wyłączeniem uchwał w sprawach wyboru Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszenia tych osób w czynnościach. Rada Nadzorcza odbywa swoje posiedzenia, co najmniej raz na dwa miesiące.

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

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

Polityka różnorodności

PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej. Co najmniej jeden z członków Rady Nadzorczej powoływany przez PKP S.A. spełnia warunki niezależności w rozumieniu ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1089) oraz ma kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub rewizji finansowej.

Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawicieli pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz powoływania przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania został przyjęty przez Radę Nadzorczą uchwałą w dniu 30 marca 2016 r. Niedokonanie wyboru członków Rady Nadzorczej reprezentujących pracowników nie stanowi przeszkody dla powołania Rady Nadzorczej i skutecznego podejmowania przez nią uchwał.

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności Członka Rady Nadzorczej określone przez Komisję Europejską w Załączniku Nr II do Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 r. oraz dodatkowe wymogi wskazane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW 2016.

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej, stan na dzień przekazania raportu.

Tabela 39 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	20.03.2017 r.	
	(delegowany do czasowego pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu)	26.10.2017 r.	25.03.2018 r.
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.*	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal
Czesław Warszewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	26.03.2018 r.

* z dniem 11 maja 2016 r. - odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia („ZWZ”) PKP CARGO S.A. - rozpoczęła się VI kadencja RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

Krzysztof Mamiński – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Mamiński z koleją związany jest od prawie 40 lat. Jest absolwentem Uniwersytetu Szczecińskiego, gdzie uzyskał tytuł magistra ekonomii. Ukończył również studia podyplomowe w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego na kierunku europejski model zarządzania.

Pracę na kolei rozpoczął w 1980 r., w Ośrodku Informatyki CDOKP w Warszawie. Od 1990 r. był członkiem Komisji Krajowej "Solidarności", pełnił m.in. funkcję przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność" i przewodniczącego Sekretariatu Transportowców związku. W latach 1998-2002 zasiadał w zarządzie Polskich Kolei Państwowych, odpowiadając za restrukturyzację i sprawy pracownicze. Od 2001 do 2012 r. był Prezesem Związku Pracodawców Kolejowych, a od 2002 do 2012 spółki zależnej PKP – Natura Tour sp. z o.o. W latach 2012-2013 był Pełnomocnikiem Zarządu PKP S.A. ds. Dialogu Społecznego w Grupie PKP, a przez następne trzy lata – prezesem przedsiębiorstwa z Grupy PKP CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o. W roku 2006 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., a w latach 2006 – 2013 był członkiem Rady Nadzorczej WARS S.A. Od kwietnia 2016 r. pełnił funkcję Prezesa Zarządu Przewozów Regionalnych sp. z o.o., a od marca 2017 r. piastuje stanowisko Prezesa Zarządu PKP S.A. Od 26 października 2017 r. do 25 marca 2018 r. pełnił obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Mirosław Antonowicz – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Mirosław Antonowicz jest doktorem nauk ekonomicznych w zakresie nauk o zarządzaniu, od wielu lat związany z branżą kolejową, w tym z Grupą PKP. Zasiadał m.in. w Zarządzie PKP CARGO. Był także członkiem rad nadzorczych kolejowych spółek. W latach 2006 – 2010 pełnił funkcję wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego ds. regulacji rynku. Jest pracownikiem naukowym Akademii Leona Koźmińskiego. Był członkiem prezydium oraz ekspertem Zespołu Logistyki i Procesów Transportowych Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk. Jest także absolwentem wielu studiów podyplomowych, w tym z zakresu Zarządzania Spółkami w Transporcie na Politechnice Warszawskiej oraz Podyplomowego Studium Europejskich Stosunków Finansowo-Ekonomiczno-Prawnych na SGH. Autor wielu publikacji i opracowań z dziedziny zarządzania, transportu i logistyki.

Krzysztof Czarnota - Członek Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Czarnota jest absolwentem Technikum Kolejowego w Skarżysku Kamiennej o specjalności Technik Transportu. Od 1977 roku zatrudniony jest w PKP m.in. Lokomotywnia Pozaklasowa w Skarżysku Kamiennej, Stacja Pozaklasowa w Skarżysku, Stacja Rejonowa w Skarżysku, Zakład Przewozów Towarowych w Skarżysku, obecnie Wschodni Zakład Spółki w Lublinie jako dyspozytor kierujący zmianą.

Pan Krzysztof Czarnota od roku 1992 jest Przewodniczącym Niezależnego Związku Zawodowego Kolejarzy Spółki PKP Cargo S.A. w Skarżysku Kamiennej. Od czasu powstania Rady Branżowej Przewozów Towarowych i Przeładunku Federacji ZZK, był jej Przewodniczącym, obecnie Wiceprzewodniczący Rady Branżowej Cargo Federacji ZZK. Członek Prezydium, Zarządu Głównego oraz Rady Krajowej Federacji ZZK.

Od początku powstania Spółki, czyli od 2001r do dnia 29.09.2015r był Członkiem Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A., przedstawicielem Federacji ZZK, reprezentując w Radzie Nadzorczej wszystkich Pracowników PKP Cargo S.A.

Zofia Dzik - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pani Zofia Dzik jest absolwentką AE w Krakowie, University of Illinois w Chicago, Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej w Warszawie oraz Executive Programs na INSEAD Business School, posiada tytuł MBA Manchester Business School; certyfikowany członek Association for Project Management (APMP) oraz certyfikowany członek The John Maxwell Team, czołowej międzynarodowej organizacji zrzeszającej wybitnych coachów, trenerów i mówców z zakresu przywództwa.

W latach 1995-2003 doradca w firmach Arthur Andersen oraz Andersen Business Consulting, odpowiedzialna za sektor ubezpieczeń (Dyrektor Działu Ubezpieczeń). Od 2003 roku związana z Grupą Intouch Insurance (Grupa RSA), gdzie w latach 2004-2007 sprawowała funkcję Prezesa Zarządu Towarzystwa Ubezpieczeń Link4 S.A.; w latach 2007- 2009 funkcję członka Zarządu Intouch Insurance B.V. w Holandii oraz CEO na Europę Centralną i Wschodnią grupy Intouch Insurance. W ramach tej funkcji była odpowiedzialna za rozwój nowych rynków: była przewodniczącą rad nadzorczych spółek: TU Link4 S.A. i Direct Insurance Shared Services Center w Polsce, Intouch Strachowanie w Rosji (start up) oraz Direct Pojistovna w Czechach (start up) oraz wiceprzewodniczącą rady nadzorczej TU na Życie Link4 Life S.A.

W latach 2006-2008 członek Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń. W latach 2007-2010 członek rady nadzorczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Zasiadała również w radach nadzorczych spółek: KOPEX S.A. oraz Polish Energy Partners S.A (PEP S.A.).

Obecnie Prezes Zarządu założonej Fundacji Humanites – Sztuka Wychowania, której celem jest wsparcie transformacji społecznej w Polsce i jakościowy rozwój młodego pokolenia, mentor, autor modelu „Spójnego Przywództwa, ośmioetapowego programu rozwoju liderów budujących angażujące organizacje, dyrektor Akademii Przywództwa Liderów Oświaty, a także

członek rad nadzorczych spółek prywatnych i publicznych m.in. BRW S.A., ERBUD S.A., Benefit Systems S.A., a w przeszłości m.in. PKO BP S.A., AmRest SE, PEP S.A.

Raimondo Eggink - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Raimondo Eggink od 2002 r. prowadzi samodzielnie działalność konsultingową i szkoleniową na rzecz podmiotów działającym na rynku finansowym. Jednocześnie zasiada w radach nadzorczych następujących spółek publicznych i prywatnych: Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (od 2009 r.), AmRest Holding SE (od 2010 r.), PERŁA – Browary Lubelskie S.A. (2004-2005 oraz od 2008 r.), Prime Car Management (od 2015 r.), PKP Cargo S.A. (od 2015 r.), Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów S.A. (od 2015 r.) i Suwary S.A. (od 2015 r.).

W przeszłości był członkiem rad nadzorczych: Stomil-Olsztyn S.A. (2002-2003), Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. (2002-2008), Wilbo S.A. (2003-2005), Mostostał Płock S.A. (2003-2006), Swarzędz Meble S.A. (2004-2005), PKN Orlen S.A. (2004-2008), KOFOLA S.A. (2004-2012, poprzednio HOOP S.A.), Zachodni Fundusz Inwestycyjny NFI S.A. (2006 r.), Firma Oponiarska Dębica S.A. (2008-2012), Netia S.A. (2006-2014) i Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. (2012-2015).

Wcześniej był członkiem zarządu, dyrektorem inwestycyjnym, prezesem zarządu i ostatnio likwidatorem ABN AMRO Asset Management (Polska) S.A., firmy zarządzającej aktywami polskich inwestorów instytucjonalnych oraz majątnych osób fizycznych, która zakończyła działalność w 2001 r. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1995 r. w warszawskim oddziale ING Banku N.V., gdzie odegrał znaczącą rolę w powstaniu pierwszej w Polsce firmy zarządzającej aktywami. W latach 1995-1997 pełnił funkcję Wiceprezesa Rady Maklerów i Doradców a w latach 2004-2013 funkcję członka zarządu polskiego stowarzyszenia CFA Society of Poland. Jest autorem licznych artykułów na temat rozwoju polskiego rynku kapitałowego a zwłaszcza ochrony akcjonariuszy mniejszościowych.

Raimondo Eggink jest absolwentem Uniwersytetu Jagiellońskiego na kierunku matematyki teoretycznej, gdzie w 2010 r. uzyskał stopień doktora. Posiada licencję doradcy inwestycyjnego oraz tytuł CFA.

Małgorzata Kryszkiewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pani Małgorzata Kryszkiewicz jest absolwentką Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Finanse i Bankowość. Karierę zawodową rozpoczęła w 1995 roku. W kolejnych latach pracowała na stanowiskach związanych z księgowością, rozliczeniami podatkowymi oraz zarządzaniem finansami. W latach 2002 – 2014 kierowała Biurem Rachunkowości oraz Biurem Finansów i Rachunkowości PKP S.A. Obecnie prowadzi kancelarię biegłego rewidenta, świadcząc usługi rewizji finansowej, doradcze i konsultingowe. Od 2009 roku posiada tytuł biegłego rewidenta.

Tadeusz Stachaczyński - Członek Rady Nadzorczej

Pan Tadeusz Stachaczyński w 1980 r. ukończył Technikum Kolejowe na kierunku eksploatacja i naprawa pojazdów trakcyjnych. W roku 2010 ukończył studia inżynierskie w Podkarpackiej Szkole Wyższej, specjalność transport i spedycja. W roku 2011 Pan Stachaczyński ukończył studia podyplomowe na kierunku badania marketingowe i rynkowe.

Pan Tadeusz Stachaczyński począwszy od 1974 r. do dnia dzisiejszego, zatrudniony jest PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki (dawniej PKP Lokomotywnia Jasło). W latach 1995 – 2014 Pan Stachaczyński był Radnym Rady Miejskiej Jasła, gdzie pracował w komisjach: budżetowej, rozwoju i rewizyjnej.

Pan Tadeusz Stachaczyński od roku 2009 jest Przewodniczącym Rady Zakładowej Związku Zawodowego Maszynistów – PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki, a od roku 2013 jest Przewodniczącym Sektora Przewozów Towarowych ZZM.

Pan Tadeusz Stachaczyński był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o. w latach 2011 – 2013.

Władysław Szczepkowski - Członek Rady Nadzorczej

Pan Władysław Szczepkowski w 1992 r. ukończył studia prawnicze na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa. Od 1992 r. do 2005 r. związany z bankowością, m.in. zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw; pracował także w departamentach prawnych. W latach 2005 – 2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. W latach 2010 – 2016 związany ze spółkami Grupy Kapitałowej PGNiG. Od września 2016 r. do marca 2017 r. zatrudniony w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Od początku marca 2017 r. jest pracownikiem PKP S.A. na stanowisku Dyrektora – Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Strategii i Organizacji Grupy PKP. Od 2000 r. wpisany na listę radców prawnych.

Jerzy Sośnierz

Pan Jerzy Sośnierz w 1978 r. ukończył Technikum Hutnicze w Dąbrowie Górniczej na kierunku budowa maszyn górniczych. W 1979 r. odbył kurs dyżurnego ruchu. W roku 2010 ukończył studia magisterskie na Wyższej Szkole Humanitas w Sosnowcu na Wydziale Administracji i Zarządzania- specjalność: administracja publiczna.

Pan Jerzy Sośnierz posiada 40 – letnie doświadczenie w branży kolejnictwa. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1978 r. jako dyżurny ruchu w Bukownie, następnie został dyspozytorem w Jaworzno-Szczakowej, a po restrukturyzacji Spółki PKP CARGO S.A dyspozytorem zmianowym w Katowicach. Współzałożyciel związku NSZZ Solidarność Koła w Bukownie, do dnia dzisiejszego związany z NSZZ Solidarność, gdzie pełni funkcję Przewodniczącego w PKP Cargo S.A. Południowy Zakład Spółki. W czasie swojej kadencji był członkiem Prezydium Sekcji Zawodowej PKP CARGO S.A., członkiem Rady Sekcji Zawodowej PKP CARGO S.A., członkiem Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy oraz Delegatem na WZD Sekretariatu Transportowców.

Paweł Sosnowski

Pan Paweł Sosnowski jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji na Uniwersytecie Warszawskim oraz absolwentem Wydziału Prawa Kanonicznego Akademii Teologii Katolickiej. Posiada tytuł doktora nauk prawnych w zakresie prawa, specjalność prawo administracyjne na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim. Ponadto Pan Paweł Sosnowski posiada uprawnienia radcy prawnego - Okręgowa Izba Radców Prawnych w Warszawie.

Pan Paweł Sosnowski w latach 1992-2006 związany był z Totalizatorem Sportowym Sp. z o.o., a w latach 1998-2002 z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. W tym czasie prowadził również wykłady na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej, a także współpracował z Katedrą Prawa Administracyjnego i Samorządu Terytorialnego na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego. W latach 2003-2007 pełnił m.in. funkcję z-cy Burmistrza Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy oraz głównego specjalisty w Biurze Prawnym Urzędu miasta stołecznego Warszawy. W roku 2007 był również z-cą Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Powiatowym Inspektoracie Nadzoru Budowlanego dla m.st. Warszawy. Od 2007 związany z Prokuraturą Generalną Skarbu Państwa.

Pan Paweł Sosnowski był członkiem Rady Nadzorczej LIGIA Sp. z o.o. (2000-2002), Przewodniczącym Rady Nadzorczej Towarzystwa Budownictwa społecznego „WOLA” Sp. z o.o. (2003-2006) oraz członkiem i sekretarzem Rady Nadzorczej PKP S.A. (2017-2018).

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu spełnia kryteria niezależności w tym Przewodniczący Komitetu i jest powołana w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U.2017.0.1089). Przynajmniej jeden członek Komitetu Audytu posiada wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami.

Tabela 40 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	30.04.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Przewodniczący Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	
	Przewodniczący Komitetu	31.05.2016 r.	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
		20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

W 2018 roku Komitet Audytu odbył 10 posiedzeń.

Członkami Komitetu Audytu spełniającymi ustawowe kryteria niezależności są:

1. Pani Zofia Dzik,
2. Pan Raimondo Eggink.

W związku z postanowieniami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1089), niezależni Członkowie Komitetu Audytu, w sierpniu 2017 r. oraz ponownie w marcu 2019 r., podpisali stosowne oświadczenia dot. spełnienia kryteriów wymienionych w art. 129 ust. 3 ww. ustawy.

Członkami Komitetu Audytu posiadającymi wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych są:

1. Pani Zofia Dzik: 9 lat doświadczenia w firmie audytorskiej oraz doradztwa finansowego i biznesowego z wielkiej czwórki w latach 1995-2004, Senior Menadżer i Dyrektor jednego z działów doradztwa biznesowo-finansowego, studia podyplomowe MBA, Manchester Business School, wykonywanie funkcji członka, wiceprzewodniczącego i przewodniczącego komitetów audytu w jzp (od 2011 r.);
2. Pan Raimondo Eggink: licencja doradcy inwestycyjnego (1995 r.), certyfikat CFA (2000 r.), wykonywanie funkcji członka i przewodniczącego licznych komitetów audytu w jzp (od 2004 r.);
3. Pani Małgorzata Kryszkiewicz: studia podyplomowe "MSSF w praktyce", realizowane przez SGH i EY Academy of Business (2017), studia podyplomowe MBA - Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów oraz Uniwersytet Gdański, program walidowany przez IAE Aix-en-Provence Graduate School of Management (2009), studia podyplomowe – Rachunkowość przedsiębiorstw - WSiZ w Warszawie oraz AGH w Krakowie (2005), studia podyplomowe – Finanse i Opodatkowanie przedsiębiorstw – SGH w Warszawie (2002), SGH w Warszawie studia magisterskie - kierunek Finanse i Bankowość (1996), biegły rewident (2009), certyfikat księgowy MF (2006).

Członkiem Komitetu Audytu posiadającym wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa PKP CARGO S.A. jest:

1. Pani Małgorzata Kryszkiewicz: 18-letnie doświadczenie zawodowe (zatrudnienie) w przedsiębiorstwach sektora kolejowego, w tym 13-letnie na stanowiskach kierowniczych, od 2001 wykonywanie funkcji członka i przewodniczącego rad nadzorczych spółek z branży kolejowej (naprawcze, energetyczne, przeładunkowe) oraz od 2012 członka i przewodniczącego komitetów audytu

Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. po przeprowadzeniu oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej, tj. BDO sp. z o.o. sp.k. w Warszawie, podjął Uchwałę nr 7/2018 z dnia 10 sierpnia 2018 r. w sprawie wyrażenia zgody na świadczenie przez firmę BDO sp. z o.o. sp. k. z siedzibą w Warszawie usług innych niż badanie.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki, Uchwałą nr 6/2019 z dnia 19 października 2017 r. ustanowił politykę i procedurę dotyczącą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. oraz Politykę świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badania PKP CARGO S.A., podmioty powiązanie z firmą audytorską lub członka jej sieci.

Polityka wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A. zakłada, że:

1. Zgodnie ze Statutem PKP CARGO S.A. wybór firmy audytorskiej dokonywany był przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. W wyniku zmian w Statucie Spółki (w dniach 6 i 27 lutego 2019 r. zostały zarejestrowane zmiany w Statucie Spółki uchwalone przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., które odbyło się 16 stycznia 2019 r.), wybór będzie dokonywany przez Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. Wybór następuje na podstawie przedłożonej przez Komitet Audytu rekomendacji, która zawiera:
 - przynajmniej dwie możliwości wyboru firmy audytorskiej wraz z uzasadnieniem i wskazaniem preferowanego przez Komitet Audytu kandydata na audytora;
 - oświadczenie Komitetu Audytu, że rekomendacja jest wolna od wpływów stron trzecich;
 - oświadczenie Komitetu Audytu, które potwierdza, że PKP CARGO S.A. nie zawarła umów zawierających klauzule, które ograniczałyby możliwość wyboru firmy audytorskiej do określonych kategorii lub wykazów firm audytorskich.

2. Rada Nadzorcza oraz Komitet Audytu przy wyborze firmy audytorskiej zwracają szczególną uwagę na:
 - konieczność zachowania niezależności i bezstronności firmy audytorskiej i biegłego rewidenta – szczegółowej analizie podlega zakres usług świadczonych w okresie ostatnich dwóch lat finansowych przez firmę audytorską, podmioty z nią powiązane oraz członków jej sieci, na rzecz Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.;
 - doświadczenie w badaniu jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego o zbliżonej wielkości do Spółki i Grupy PKP CARGO oraz notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie;
 - doświadczenie w badaniu spółek o podobnym profilu działalności do profilu Spółki;
 - kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób bezpośrednio zaangażowanych w prowadzone badanie/przegląd Spółki i wybranych spółek zależnych PKP CARGO S.A.;
 - możliwość zapewnienia świadczenia wymaganego zakresu usług w określonym czasie, w tym zdolność do zapewnienia stabilności zespołu;
 - dostępność wykwalifikowanych specjalistów z zakresu zagadnień specyficznych w sprawozdaniach finansowych, takich jak analiza zagadnień podatkowych, rachunkowość zabezpieczeń, wycena instrumentów pochodnych, systemy IT;
 - koszty badania.
3. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umowa o badanie sprawozdania finansowego mogła zostać podpisana w terminie umożliwiającym firmie audytorskiej przygotowanie się do przeglądu półrocznego.
4. Kontrola i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej są dokonywane na każdym etapie procedury wyboru firmy audytorskiej do badania i przeglądu wskazanych powyżej sprawozdań finansowych.
5. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest z uwzględnieniem zasady rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta w taki sposób, aby maksymalny czas nieprzerwanego trwania zleceń badań ustawowych za poszczególne lata obrotowe przeprowadzanych przez tą samą firmę audytorską lub spółkę powiązaną z tą firmą audytorską lub jakiegokolwiek członka sieci działającej w państwach Unii Europejskiej, do której należą te firmy audytorskie, nie przekraczał pięciu lat, zaś kluczowy biegły rewident nie przeprowadzał badania ustawowego w Spółce przez okres dłuższy niż pięć lat. Ponowny wybór tego samego kluczowego biegłego rewidenta może nastąpić po upływie co najmniej trzech lat od zakończenia ostatniego badania ustawowego.
6. Pierwsza umowa o badanie ustawowe jest zawierana z firmą audytorską na okres nie krótszy niż dwa lata z możliwością przedłużenia na kolejne co najmniej dwuletnie okresy, z uwzględnieniem wynikających z przepisów prawa zasad rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta.
7. Proces wyboru firmy audytorskiej przebiega zgodnie z przyjętą „Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO”.

Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO, zakłada, że:

1. Procedura wyboru inicjowana jest przez Komitet Audytu, który określa szczegółowe wytyczne, co do wymagań wobec firmy audytorskiej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz kryteria wyboru. Za techniczną organizację procesu wyboru firmy audytorskiej odpowiada osoba wskazana przez Komitet Audytu (Koordynator) po konsultacji z Członkiem Zarządu ds. finansowych PKP CARGO S.A.
2. Koordynator przy wsparciu Biura Zakupów PKP CARGO S.A. przygotowuje zapytanie ofertowe, które jest skierowane do wybranych firm audytorskich w liczbie co najmniej sześciu. Przy wyborze firm audytorskich uwzględnia się wytyczne związane m. in. z rotacją biegłych rewidentów, niezależnością, etc. opisane w „Polityce wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A.”.
3. Zapytanie ofertowe, które jest skierowane do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ustęp 3 punkt 2a) Ustawy, powinno zawierać co najmniej następujące informacje:
 - przedstawienie działalności PKP CARGO S.A. oraz spółek zależnych, struktury organizacyjnej Spółki i Grupy PKP CARGO, miejsc prowadzenia działalności;

- listę podmiotów i zakres ich sprawozdań finansowych podlegających badaniu i przeglądowi, okres objęty zapytaniem ofertowym, ewentualnie dodatkowo wymagane usługi (z uwzględnieniem wymagań Polityki świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.).
 - kryteria wyboru stosowane przez Spółkę przy ocenie ofert złożonych przez firmy audytorskie.
4. Spółka ocenia złożone oferty przez firmy audytorskie i przedkłada sprawozdanie zawierające wnioski z procedury wyboru, które podlega zatwierdzeniu przez Komitet Audytu.
 5. Uwzględniając wnioski wynikające z rocznego sprawozdania Komisji Nadzoru Audytowego, o którym mowa w art. 90 ust. 5 Ustawy, analizy ofert na badanie oraz sprawozdania, Komitet Audytu przygotowuje rekomendację dla Rady Nadzorczej Spółki zgodnie z zapisami Polityki.
 6. Wyboru firmy audytorskiej zgodnie ze Statutem Spółki dokonywała Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A.. W przypadku, gdy decyzja Rady Nadzorczej w zakresie wyboru firmy audytorskiej odbiegała od rekomendacji Komitetu Audytu, Rada Nadzorcza jest zobowiązana była przedstawienia uzasadnienia odstąpienia od rekomendacji Komitetu Audytu.
 7. W oparciu o uchwałę Rady Nadzorczej Spółka podpisywała z wybraną firmą audytorską umowę na badanie.⁷¹
 8. Po podjęciu uchwały o wyborze firmy audytorskiej Zarząd jest zobowiązany do przekazania w formie raportu bieżącego informacji o dokonanych wyborze, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Komitet Audytu przyjął do stosowania następujące zasady w zakresie świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską w tym podmioty powiązane lub członków sieci firmy audytorskiej odpowiedzialną za badanie jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO:

1. Firma audytorska może świadczyć na rzecz Spółki bądź jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. poza badaniem/przełogiem sprawozdań finansowych następujące usługi:
 - przeprowadzenie procedur „due diligence” w zakresie kondycji ekonomiczno-finansowej oraz przygotowanie listów poświadczających wykonywanych w związku z prospektem emisyjnym, przeprowadzane zgodnie z krajowym standardem usług pokrewnych (uzgodnione procedury);
 - usługi atestacyjne w zakresie informacji finansowych pro forma, prognoz wyników lub wyników szacunkowych ujętych w prospekcie emisyjnym;
 - badanie historycznych informacji finansowych do prospektu, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 809/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 roku;
 - weryfikacja pakietów konsolidacyjnych;
 - potwierdzenie spełnienia warunków zawartych umów kredytowych na podstawie analizy informacji finansowych pochodzących ze sprawozdań finansowych;
 - usługi atestacyjne w zakresie sprawozdawczości dotyczącej ładu korporacyjnego, zarządzania ryzykiem oraz społecznej odpowiedzialności biznesu;
 - poświadczenia dotyczące sprawozdań lub innych informacji finansowych przeznaczonych dla organów nadzoru, rady nadzorczej lub innego organu nadzorczego Spółki lub właścicieli, wykraczające poza zakres badania ustawowego i mające pomóc tym organom w wypełnianiu ich ustawowych obowiązków.
2. Świadczenie usług, o których mowa w punkcie 1, możliwe jest jedynie w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, jej jednostki dominującej lub jednostek kontrolowanych przez Spółkę, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej.
3. Zawarcie umowy na świadczenie usług dodatkowych, o których mowa w punkcie 1, przez firmę audytorską każdorazowo wymaga zgody Komitetu Audytu zarówno w przypadku Spółki jak i jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.
4. Co najmniej w okresach rocznych Spółka przedstawia Komitetowi Audytu Rady Nadzorczej zestawienie wszystkich usług dodatkowych wykonanych przez firmę audytorską dla PKP CARGO S.A., jej jednostki dominującej oraz jednostek kontrolowanych przez Spółkę.

⁷¹ W wyniku zmian w Statucie Spółki (w dniach 6 i 27 lutego 2019 r. zostały zarejestrowane zmiany w Statucie Spółki uchwalone przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., które odbyło się 16 stycznia 2019 r.), wybór będzie dokonywany przez Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A.

KOMITET DS. NOMINACJI

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

Tabela 41 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

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

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 42 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	nadal
Czesław Warszewicz	Przewodniczący Komitetu	23.06.2016 r.	26.03.2018 r.

Źródło: Opracowanie własne

10. Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych

**Słowo od Zenona Kozendry, Członka Zarządu
Przedstawiciela Pracowników**

**– ambasadora biznesu społecznie odpowiedzialnego
(CSR) w PKP CARGO S.A.**



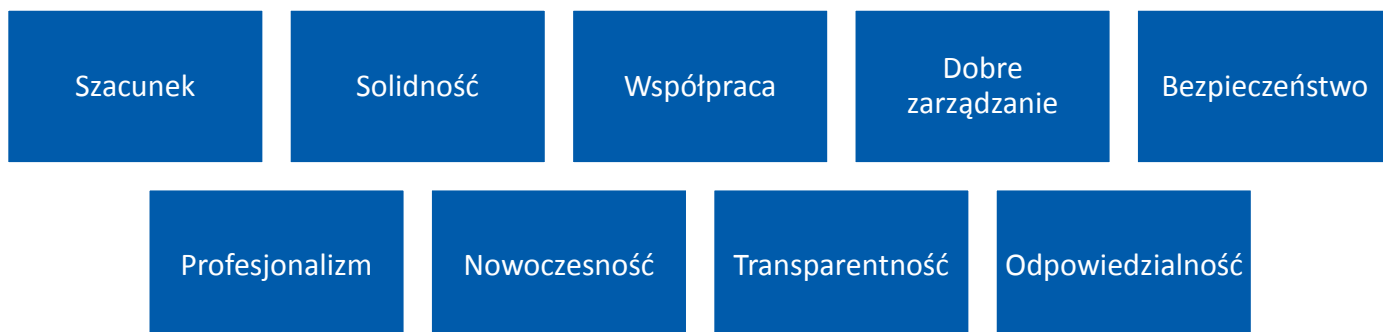
Społeczna odpowiedzialność biznesu to nie tylko przestrzeganie standardów zarządzania przedsiębiorstwem. To przede wszystkim długotrwałe tworzenie wielowymiarowej, pozytywnej historii firmy wspólnie z jej klientami, akcjonariuszami, pracownikami i społecznościami lokalnymi.

W 2018 roku minęło 10 lat, od kiedy PKP CARGO S.A. rozwija inicjatywy w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Zrównoważony rozwój i odpowiedzialność są stałymi elementami wspierającymi nowoczesne zarządzanie Spółką. Jako firma odpowiedzialna społecznie, PKP CARGO zarządza procesem przewozowym w poszanowaniu najwyższych standardów zrównoważonego rozwoju w sferze ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. W ten sposób profesjonalne realizowanie celów biznesowych Spółka łączy z odpowiedzialną postawą względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego.

Inicjatywy CSR od lat wspierają prospołeczne postawy pracowników, promują zdrowy i aktywny styl życia, wzmacniają partnerstwo w dialogu społecznym z Przedstawicielami Strony Społecznej, budują kulturę bezpiecznego miejsca pracy, wspierają różnorodność i rozwijają świadomość ekologiczną.

Odpowiedzialne podejście do realizowanych procesów to nie tylko wymóg stawiany przez międzynarodowe standardy prowadzenia biznesu. To przede wszystkim integrowanie pracowników wokół ważnych inicjatyw, budowanie atmosfery współpracy wewnątrz organizacji. Wszystkie tego typu działania wywierają pozytywny wpływ na otoczenie zewnętrzne, budując dobry wizerunek Spółki w odbiorze inwestorów, partnerów biznesowych, klientów. CSR jest jednym z filarów skutecznego i nowoczesnego rozwoju współczesnych firm.

Pracownicy Grupy PKP CARGO wspólnie tworzą otoczenie służące budowaniu jak najlepszej atmosfery w pracy, opierając się na następujących wartościach etycznych:



10.1 Oświadczenie Grupy PKP CARGO

Oświadczenie Grupy PKP Cargo⁷² na temat informacji niefinansowych za rok 2018 (dalej: Oświadczenie), stanowi wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmuje informacje niefinansowe, dotyczące Grupy za okres od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

W Oświadczeniu zawarte zostały dane niefinansowe, które zostały opracowane w wyniku przeprowadzonego dialogu z interesariuszami Grupy oraz istotne dla jej samej, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

Grupa PKP Cargo realizując raportowanie niefinansowe adresuje następujące obszary:



ŚRODOWISKO
NATURALNE



PRACOWNICY



SPOŁECZEŃSTWO



PRAWA
CZŁOWIEKA



PRZECIWDZIAŁANIE
KORUPCJI
I ŁAPOWNICTWU

Raportowanie danych niefinansowych jest dla Grupy PKP CARGO szansą na pokazanie swoim interesariuszom, w jaki sposób tworzona jest wartość spółki w szerszym tego słowa znaczeniu. Dane niefinansowe, choć bywają trudne do oszacowania i zmierzenia, przekładają się na wyniki finansowe i operacyjne w dłuższej perspektywie czasu.

Poniżej prezentujemy cele Grupy i jakościowe zmiany wynikające z działań spółki w obszarze zrównoważonego rozwoju.

- Dbamy o środowisko -> lepsza jakość i efektywność, bardziej ekologiczne działanie operacyjne
- Dbamy o pracowników -> profesjonalna kadra, zaangażowani pracownicy
- Dbamy o społeczeństwo -> wsparcie dla kultury i tradycji, bardziej rozpoznawalna marka
- Dbamy o poszanowanie praw człowieka -> rzetelny i godny polecenia pracodawca
- Dbamy o przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu -> uczciwy, etyczny pracodawca, bezpieczne miejsce pracy

Grupa PKP CARGO została doceniona w 2018r. za swoją działalność operacyjną a także za dbanie o zrównoważony rozwój. Efektem są liczne nagrody zdobyte przez Grupę PKP CARGO, m.in.:



Lider transportu intermodalnego

PKP CARGO S.A. i PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. otrzymały tytuł „Lider Transportu Intermodalnego” odpowiednio w kategoriach „Przewoźnik Kolejowy” i „Lądowy Terminal Kontenerowy”.

⁷² Dane zawarte w zestawieniach obejmują również spółki zależne PKP CARGO CONNECT i AWT

Transparentna spółka roku

“Transparentna Spółka Roku” to ranking organizowany przez Gazetę Giełdy i Inwestorów „Parkiet” przy współpracy Instytutu Rachunkowości i Podatków. Celem rankingu jest wyłonienie najbardziej przejrzystych spółek z trzech głównych indeksów (WIG20, mWIG40 i sWIGSo) na podstawie badania ankietowego, obejmującego takie obszary, jak sprawozdawczość finansowa i raportowanie, relacje inwestorskie oraz zasady ładu korporacyjnego.



Gazete biznesu

PKP CARGO SERVICE w 2018 r. zostało wyróżnione prestiżowym odznaczeniem i dołączyło do rankingu Gazet Biznesu, czyli zestawienia najbardziej dynamicznie rozwijających się małych i średnich polskich przedsiębiorstw.

Solidna firma 2018

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. otrzymała Certyfikat „SOLIDNA FIRMA”, który poświadcza rzetelność i wiarygodność przedsiębiorstwa. Aby znaleźć się w gronie wyróżnionych firm, należy spełnić wymogi takie jak: propagowanie działań proekologicznych i prospołecznych, przestrzeganie zasad wolnej konkurencji, czy terminowe rozliczenia z kontrahentami i pracownikami.



10.1.1 Opis modelu biznesowego

Grupa PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce i czołowym operatorem w Unii Europejskiej. Posiada największą flotę taboru kolejowego w kraju.



Działalność Grupy obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody Grupy z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 84 % całości przychodów z działalności operacyjnej Grupy. Usługi świadczone przez Grupę pozwalają na uczestnictwo w całym logistycznym łańcuchu wartości, włącznie ze spedycją, usługami bocznicowymi, przewozami towarowymi, usługami przeładunku i składowania i przy wykorzystaniu terminali Grupy. Powyższe usługi stanowią naturalną przewagę konkurencyjną w zakresie pozyskiwania i obsługi klientów.

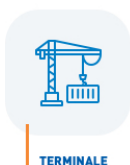
Najszybciej rozwijającym się obszarem działania Grupy PKP CARGO są usługi intermodalne. Ocenia się, iż obszar ten będzie generował coraz wyższe przychody.

Grupa zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę jej działalności. Według stanu na 31 grudnia 2018 r. w Grupie było zatrudnionych ponad 23 tys. osób.

Działalność Grupy opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami, w szczególności umowy dostępu do infrastruktury kolejowej, dostawy energii trakcyjnej, dzierżawy nieruchomości, sprzedaży oleju napędowego oraz dotyczących napraw i modernizacji taboru kolejowego

Model Biznesowy

Zasoby



Grupa PKP CARGO dysponuje niezbędnymi zasobami do świadczenia usług transportu kolejowego towarów oraz pozostałych usług dopełniających kompleksową ofertę transportu. Grupa dokłada wszelkich starań i inwestuje w poprawę jakości świadczonych usług.

Kluczowi dostawcy



Kluczowi dostawcy Grupy PKP CARGO odpowiadają za infrastrukturę kolejową, paliwa i energię elektryczną. PKP PLK odpowiada za stan infrastruktury kolejowej, z której korzysta tabor Grupy. Olej napędowy i energia trakcyjna zasilają lokomotywy, z których korzysta Grupa. Dostawcą energii elektrycznej jest PKP ENERGETYKA. Wszystkie wyżej wymienione czynniki wpływają na poziom kosztów świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług.

Klienci



Do kluczowych klientów Grupy zaliczamy m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węglokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych.

10.1.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością Grupy PKP CARGO
OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO
Kluczowe wskaźniki środowiskowe

Tabela 43 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2018

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]		
	2018	2017	2016
Trakcyjna	703 493	645 438	631 019
Nietrakcyjna	45 193	44 512	44 627

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 44 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2018

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]		
	2018	2017	2016
Dwutlenek siarki	4 369	1 159	1 151
Dwutlenek azotu	9 040	3 418	3 172
Tlenek węgla	657	758	807
Dwutlenek węgla	624 717	527 792	518 347
Benzoalfapiren	2	0	0
Pyły i sadza	447	262	259
Suma węglowodorów	467	455	356
Hfc	0	0	0
Inne	46	35	16

Źródło: Opracowanie własne

Największa generowana przez Grupę PKP CARGO emisja substancji to emisja pośrednia generowana w wyniku zużycia energii elektrycznej w lokomotywach, stanowiąca ponad 90% całej kupowanej przez Grupę energii. Wskaźniki emisji dla energii elektrycznej wytwarzanej znacząco wzrosły względem roku 2016, co przekłada się na istotny wzrost raportowanych wielkości w zestawieniu emisji substancji.



Tabela 45 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2018

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t] w 2018 r.		Ilość odpadów [t] w 2017 r.		Ilość odpadów [t] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu					
		Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż 03 01 04	03 01 05	3,9	441,0	1,4	3,9	6,6	1,4
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wył. pyłów z 100104)	10 01 01	195,3	91,6	364,7	195,3	318,8	364,7
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	115,8	56,9	133,4	115,8	204,1	133,4
Zużyte materiały szlifierskie zawierające substancje niebezpieczne	12 01 20*	13,3	22,3	13,6	13,3	113,2	13,6
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	8,1	15,2	27,4	8,1	32,3	27,4
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	26,8	11,1	28,2	24,8	32,9	28,2
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	13,0	25,1	24,1	13,0	14,8	24,1
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezp. elementów	16 01 06	0,0	0,0	5 184,9	0,0	6 896,1	5 184,9
Metale żelazne (żłom)	16 01 17	4 244,7	3 652,8	3 194,6	4 244,7	5 521,9	3 194,6
Metale nieżelazne	16 01 18	15,8	48,9	16,8	15,8	140,3	16,8
Inne niewymienione odpady	16 01 99	127,9	119,2	117,7	127,9	34,2	117,7
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	10,3	27,0	4,0	10,3	8,1	4,0
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	8,8	11,6	19,9	8,8	4,4	19,9
Żelazo i stal	17 04 05	16,0	10,2	21,7	16,0	52,5	21,7
Drewno	19 12 07	23,4	68,0	13,4	23,4	39,3	13,4
Pozostałe odpady		53,3	590,5	168,8	55,5	100,9	168,8

Źródło: Opracowanie własne

Zestawienie prezentuje odpady, których stan na koniec okresu wyniósł co najmniej 10 t. Pozostałe są ujęte w kategorii zbiorczej „Pozostałe odpady”.

Najwięcej odpadów generowanych przez Grupę to metale żelazne, czyli żłom. W 2018 r. nie zgromadzono odpadów w kategorii „Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów”.

Tabela 46 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2018

Nakłady poniesione na: [tys zł]	2018	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:*	1 494	1 510	1 049
Kotłownie	163	424	181
Procesy technologiczne	308	240	183
Samochody i maszyny	35	30	32
Lokomotywy	960	795	621
Parowozy	8	7	13
Inne	20	14	19
Ochronę wód, w tym:*	937	574	875
Pobór wody	365	339	372
Odprowadzanie ścieków	156	112	296
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	23	17	15
Inne	394	105	192
Wycinkę drzew i krzewów	43	197	167
Ochronę powierzchni ziemi	53	0	108
Gospodarowanie odpadami*	2 382	1 982	1 531
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	176 903	138 910	249 415

* została zastawiana inna metodologia szacunku, aby zapewnić porównywalność danych z latami poprzednimi w Grupie PKP CARGO

Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą inne nakłady. W 2018 r. Grupa wydatkowała kwotę 176,9 mln zł na nakłady inwestycyjne i remonty związane z ochroną środowiska. Kwalifikowane są tu m.in.: wydatki na obniżenie emisji lub uregulowanie stanu formalno-prawnego pod względem środowiskowym. Znaczącą większość tej kwoty - ponad 80 % - stanowią koszty modernizacji lokomotyw. Pozostałe elementy składowe to inwestycje i remonty w zapleczu technicznym m.in.:

- budowa stacji paliw,
- zbiorników dwupłaszczowych na oleje przepracowane,
- modernizacje sieci wod-kan,
- budowa malarni lokomotyw,
- budowa magazynów odpadów,
- modernizacje kotłowni, sieci c.o. i inne

OBSZAR PRACOWNICZY

Kluczowe wskaźniki dotyczące zatrudnienia



Tabela 47 Liczba pracowników w Grupie w latach 2016-2018

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017		Stan na 31/12/2016	
	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty
Kobiety	5 620	5 499	5 418	5 398	5 391	5 431
Wykształcenie wyższe	1 595	1 556	1 416	1 386	1 397	1 397
Wykształcenie średnie	3 243	3 158	3 146	3 143	3 155	3 178
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	782	785	856	869	839	856
Mężczyźni	18 044	17 926	17 897	17 897	17 824	17 824
Wykształcenie wyższe	2 236	2 277	2 085	2 085	2 063	2 063
Wykształcenie średnie	8 817	8 769	8 555	8 555	8 507	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	6 991	6 880	7 257	7 257	7 254	7 254
Suma	23 664	23 425	23 315	23 295	23 215	23 255

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 48 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	57	31	10
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	13	6	4
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	1 838	1 597	641
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	1 788	1 563	616

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 49 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	95 863	101 152	103 159
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 411	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba] *	4	4	4

Źródło: Opracowanie własne

* w ubiegłych latach stosowana była inna metodologia szacunku

Program psychologicznego wsparcia powypadkowego realizowany jest przez Spółkę od wielu lat pod postacią wielorakich inicjatyw, w tym uruchomienie specjalistycznej infolinii, zapewnienia możliwości wizyt u psychologów, szkoleń. W 2018 r. etap szkoleń kaskadowych został zakończony, jednak elementy programu PWP były ujęte w szkoleniach dotyczących kwestii bezpieczeństwa. Ponowne sesje szkoleń kaskadowych będą wznowione w 2019 r.

OBSZAR SPOŁECZNY



W 2016 r. Jednostka dominująca przyjęła „Politykę społecznej odpowiedzialności biznesu”. Dokument ten jest kierunkowskazem odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych.

Biznes społecznie odpowiedzialny (CSR) łączy odpowiedzialną postawę względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego, z profesjonalnym realizowaniem celów biznesowych.

Korzyści z działań CSR można dostrzec w następujących trzech obszarach:

- Organizacyjnym, m.in. podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej firmy oraz zwiększenie wydajności pracy i bezpieczeństwa przewozów;
- Relacjach z klientem, m.in. zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie lojalności klientów;
- Relacjach z pracownikami, m.in. budowanie pozytywnego wizerunku pracodawcy; zmniejszenie rotacji pracowników; zwiększenie świadomości Pracowników na temat procesów realizowanych przez Spółkę.

W roku 2018 w PKP CARGO S.A. realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów. Realizowane projekty zostały ujęte w raporcie Dobrych Praktyk Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Projekty adresowały następujące punkty SDG (Social Development Goals):



Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2018 na szczególną uwagę zasługują następujące projekty:

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe („PWP”)

Celem projektu „Psychologiczne wsparcie powypadkowe dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych” jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne czynnika ludzkiego.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych obejmuje ponad 7000 pracowników. Dedykowany jest dla członków drużyn trakcyjnych oraz pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego a także członków stałych komisji kolejowych.

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego obsługiwana jest przez wyspecjalizowanych psychologów,
- Spotkanie z psychologiem,
- Szkolenia z obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych (przeprowadzone w 2017 r., ich kontynuację Spółka planuje na 2019 r.).

Edukacja w zakresie obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych, w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego ma charakter długofalowy. W 2018 r. Spółka zrealizowała kolejny etap działań komunikacyjnych upowszechniających i promujących Projekt PWP i wiedzę z tego obszaru. Działania w tym zakresie zostały także docenione przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu, które opublikowało PWP w corocznym Raporcie Dobrych Praktyk.

Tabela 50 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	Liczba osób objętych szkoleniem w roku		
		2018	2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	4 113	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	24	18	14
Dyżurny ruchu	16	53	77	92
Nastawniczy	16	14	23	36
Kierownik pociągu	16	72	151	198
Rewident taboru	16	1 246	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 201	1 227	1 251
Manewrowy	16	622	706	752
Toromistrz	16	10	9	10
Zwrotniczy	16	56	68	59
Suma	160	7 411	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

PKP CARGO S.A. jest głównym mecenasem zabytków techniki kolejowej, od 15 lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 r. posiada status Instytucji Kultury.

PKP CARGO S.A. promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i zagranicy. W 2018 r. z okazji 100-lecia Niepodległości przygotowano wyjątkowy program nawiązujący do historii Polski.
- „Lato z Parowozami” - program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum, Parowozowni Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice, a w 2018 roku po raz pierwszy w Skansenie Lokomotyw w Zduńskiej Woli Karsznicach.

- „Małopolskie Szlaki turystyczne” – program realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu korzysta rocznie ponad 10 tys. podróżnych.
- Skansen w Chabówce - zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe, elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne oraz drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. W 2018 r. Skansen świętował 25-lecie pracy w formie placówki muzealnej.

PKP CARGO współpracuje również z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki, wspierając je finansowo i technicznie.



„Biegamy pomagamy”

Spółka realizując działania w ramach „Firmy Przyjaznej Bieganiu” promuje zdrowy styl życia i integruje Pracowników zatrudnionych w różnych lokalizacjach kraju, na zróżnicowanych stanowiskach. Akcje realizowane w ramach Firmy Przyjaznej Bieganiu pozytywnie wpływają także na budowanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym. Dodatkowo działania wspierają Pracowników w podejmowaniu postaw prospołecznych i pomocowych.

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opiera się na trzech filarach:

- filar sportowy i integracyjny – polega na propagowaniu zdrowego i aktywnego stylu życia. Filar ten realizowany jest poprzez udział zespołów złożonych z pracowników Spółki PKP CARGO S.A. w inicjatywach biegowych, ogólnopolskich maratonach i półmaratonach organizowanych w Polsce i na świecie.
- filar charytatywny – pracownicy biegając pomagają beneficjentom fundacji, z którymi współpracują. Przez trzy lata z rządu firma wzięła udział m.in w ogólnopolskim biegu charytatywnym Poland Business Run, aby wesprzeć środkami przekazanymi na wpisowe za udział w biegu podopiecznych fundacji – osoby z niepełnosprawnościami narządów ruchu. Rozbudowana struktura firmy pozwala na zaangażowanie do udziału w biegu pracowników w niemal wszystkich lokalizacjach, w których jest on organizowany.
- filar symboliczny/historyczny – upamiętnianie ważnych rocznic i jubileuszy, wspólne obchody istotnych wydarzeń z historii Polski, integrowanie wokół pamięci o nich zarówno pracowników Spółki, jak i członków ich rodzin. Taki wymiar miał chociażby projekt 100 Biegaczy PKP CARGO na 100-lecie Niepodległości Polski.

Rok 2018:

200 - startów pracowników w całej Polsce,

1000 - kilometrów pokonanych na 100-lecie Niepodległości (2 Pracowników pokonało dystans 100 km),

20 - uczestników maratonów w Polsce i na świecie,

7 - miast, w których 85. pracowników wybiegało pomoc charytatywną dla podopiecznych Fundacji Poland Business Run.

Koalicja Rail Freight Forward i Pociąg Noego

PKP CARGO S.A. jest członkiem koalicji Rail Freight Forward. Jest to koalicja europejskich firm z branży kolejowych przewozów towarowych, które podjęły zobowiązanie znaczącego obniżenia negatywnego wpływu transportu towarowego na naszą planetę oraz mobilność poprzez innowacje i poprawę struktury transportu.

Koalicja ma ambicję zwiększenia udziału kolejowych przewozów towarowych do 30% do roku 2030 jako makroekonomicznie lepszego rozwiązania dla rozwoju Europy. Koalicja stara się angażować przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury i decydentów w całej Europie w podejmowanie działań na rzecz tej zmiany. W tym celu w grudniu 2018 r. koalicja podpisała Wizję Kolejowych Przewozów Towarowych 2030 oraz manifest, zobowiązując się do znaczącego obniżenia negatywnego wpływu transportu towarowego na naszą planetę oraz mobilność.

Wyrazem zobowiązań klimatycznych koalicji było również uruchomienie Pociąg Noego, najdłuższego na świecie, ewoluującego, mobilnego dzieła sztuki. Zaprojektowane przez europejskich artystów ulicznych i zainspirowane przez biblijną opowieść dzieło symbolizuje nadzieję, jaką kolejowe przewozy towarowe wnoszą do naszej wspólnej przyszłości.



PRAWA CZŁOWIEKA



W Grupie PKP CARGO w 2018 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej. Ponadto, w 2018 r. nie zanotowano w Grupie przypadków dyskryminacji, mobbingu czy molestowania seksualnego.

Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 51 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Ilość związków zawodowych w Grupie [szt.]	179	174	172
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	17 973	17 637	16 937
% uzwiązkowienia	76,0%	75,6%	73,0%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy
Tabela 52 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	239	236	205
Wskaźnik wypadkowości [%o]	10,1	10,1	8,7

Źródło: Opracowanie własne

Grupa PKP CARGO dokłada wszelkich starań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do środowiska pracy, jak i przewożonych ładunków. Dzięki wykorzystaniu bezzałogowej floty dronów, wzrósł poziom bezpieczeństwa, znacząco ograniczona została kradzież przewożonych towarów.

Codzienne działania dzięki Bezzałogowym Statkom Powietrznym („BSP”), powiększają zakres obserwacji w terenie, pozwalają na obserwację miejsc zagrożonych kradzieżą z poza ich terenu.

- Audyt bezpieczeństwa obszarów należących do PKP CARGO lub użytkowanych przez PKP CARGO na podstawie umowy z innymi spółkami Grupy. Analiza przetworzonych materiałów uzyskanych z wykorzystaniem BSP i ocena bezpieczeństwa z punktu widzenia infrastruktury zlokalizowanej w audytowanych obszarach;
- Oddziaływanie prewencyjne, prowadzone na terenie zakładów PKP CARGO;
- Powiększanie floty BSP, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez PKP CARGO;
- Wykorzystanie do monitorowania szlaków kolejowych BSP wyposażonych w kamerę RGB (umożliwiającą obserwację w dzień) lub kamerę termowizyjną (umożliwiającą obserwację w nocy).

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU


W lutym 2018 r. PKP CARGO S.A. przyjęła i wdrożyła Kodeks etyki.

Kodeks etyki jest jednym z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawarte w nim wartości oraz normy postępowania są zasadami pożądanymi w każdej organizacji. Zawiera on wypracowane przez przedstawicieli PKP CARGO S.A., przy udziale jej Pracowników i Klientów, podstawowe reguły postępowania, takie jak solidność, współpraca, dobre zarządzanie, bezpieczeństwo, profesjonalizm, nowoczesność, transparentność, odpowiedzialność i szacunek to zasady, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej.

Głównym celem Kodeksu etyki jest rekomendacja postaw oraz zasad zachowania, podczas wykonywania pracy. Stanowi on drogowskaz dla podejmowanych w Spółce działań w relacjach z Pracownikami, Klientami, Dostawcami, Konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym. Wdrożenie Kodeksu etyki wpłynie na poprawę jakości świadczonych usług oraz wzrost zadowolenia z pracy, zarówno wśród Pracowników jak i Klientów. W rezultacie wpłynie to na zwiększenie kultury organizacyjnej oraz na poprawę wizerunku i umocnienie pozycji PKP CARGO S.A. na rynku polskim i zagranicznym.

PKP CARGO S.A. od 2017 r. utrzymuje usługę gwarantującą anonimowe kanały informacyjne dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zalicza się: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną. Wybrani pracownicy PKP CARGO S.A. zostali przeszkoleni do roli Liderów Wartości i Rzecznika Etyki. W dalszej kolejności planowane jest wdrożenie kodeksu etyki w pełnym zakresie w Grupie PKP CARGO.



**Kodeks
Etyki**
PKP CARGO S.A.



10.1.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

System Zarządzania Bezpieczeństwem gwarantuje nie tylko wysoką jakość świadczonych przez Grupę usług i wysoko wykwalifikowaną kadrę, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Wdrożony System zapewnia:

- najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług bez rezygnacji z jakości,
- bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców),
- współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa,
- zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa,
- bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom,
- przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego,
- zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym,
- stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie,
- stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Opracowana w Grupie PKP CARGO Polityka Bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu **SMS (System Zarządzania Bezpieczeństwem)**, jak również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje Grupa. Przyczynia się to do zaangażowania organizacji w tworzenie oraz doskonalenie etyki pracy, ponad to daje pracownikom wyraźne wytyczne ukierunkowane na działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa.

System SMS funkcjonuje w oparciu o krajowe i unijne akty prawne odnoszące się do bezpieczeństwa systemu kolejowego i jest wymogiem, bez spełnienia którego przedsiębiorstwo kolejowe nie może prowadzić działalności. System SMS oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania przez Spółkę działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Potwierdzeniem wdrożenia i funkcjonowania Systemu SMS jest Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez UTK. Na tej podstawie po spełnieniu pozostałych wymagań Spółka może również prowadzić samodzielną działalność przewozową w 7 krajach UE: Czechach, Słowacji, Niemczech, Holandii, Austrii, Węgrzech, Litwie.

System SMS ma także zapewnić nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka związanymi z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - **MMS (Maintenance Management System)** oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada.

System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego.

System MMS został wdrożony w PKP CARGO S.A. w 2013 r. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami. (pod tym względem jest to system podobny do Systemu SMS).

W oparciu o zatwierdzony System MMS, PKP CARGO otrzymała w 2013 roku Certyfikat Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (Certyfikat ECM) potwierdzający jego akceptację na terenie Unii Europejskiej.







































Warunkiem zachowania certyfikatu jest pełne wdrożenie zasad i warunków utrzymania wagonów towarowych zawartych zarówno w prawie krajowym, jak i UE.

Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Bez Systemu MMS i Certyfikatu ECM Spółka nie mogłaby wykonywać działalności w tym zakresie, a utrzymanie wagonów towarowych musiałoby być zlecone podmiotowi zewnętrznemu (PKP CARGO posiada w/w certyfikat).

Certyfikat ECM ważny jest na okres do 5 lat, po którym to okresie podlega odnowieniu. Ważność obecnie obowiązującego certyfikatu mija w maju 2021 roku.

Rysunek 39 Schemat polityk dotyczących zrównoważonego rozwoju

Obszar polityki	PKP CARGO	PKP CARGO SERVICE	PKP CARGOTOR	PKP CARGO CONNECT	CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	CARGO-TABOR	PKP CARGO CL MEDYKA ŻURAWICA	AWT
- zagadnienia społeczne								
- zagadnienia pracownicze								
- zagadnienia środowiskowe								
- zagadnienia poszanowania praw człowieka								
- zagadnienia przeciwdziałaniu korupcji i łapownictwu								

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień społecznych

W związku z dążeniem do utrzymania przez spółki z Grupy PKP CARGO najwyższych standardów ładu korporacyjnego, a także zapewnieniem spójności zasad finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu, wprowadzono do stosowania „Regulamin finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu w spółkach zależnych wchodzących w skład Grupy PKP CARGO”. Przedmiotowa regulacja ma na celu ujednoczenie trybu postępowania przy rozpatrywaniu próśb o darowiznę i ofert o podjęcie działań sponsoringowych w Grupie PKP CARGO oraz usprawnienie przepływu informacji w tym obszarze. Regulamin określa procedury wewnętrzne, związane z prośbami o przyznanie darowizny bądź odpowiedzi na oferty sponsoringowe.

Zasady prowadzenia dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. wynikają z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu w Spółce.

O znaczeniu i roli związków zawodowych w PKP CARGO S.A. decydują przede wszystkim:

- uprawnienia określone zarówno w regulacjach powszechnych, jak i wewnętrznych,
- partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie swoich przedstawicieli do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- utrzymujący się wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (około 84%).

Zakres współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce w szczególności obejmuje:

- monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowych funduszy świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tych funduszy,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- opiniowanie wielkości zatrudnienia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad SIP,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi,

konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną.

Podstawową formę dialogu stanowią cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień, odbywające się, co do zasady, na szczeblu zakładu raz w miesiącu, a na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Idea partnerstwa jest rozwijana jako wieloletnia praktyka PKP CARGO S.A., dlatego w 2018 r. Spółka kontynuowała działania na rzecz jej popularyzowania, bazując m.in. na wewnętrznych Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego, wypracowanych wspólnie ze Stroną Społeczną podczas Warsztatów Partnerskiego Dialogu w roku 2017.

Dbając o przejrzyste zasady współpracy pomiędzy stronami dialogu, Spółka aktualizuje wewnętrzne regulacje określające zasady współpracy Partnerów Społecznych. W wyniku wspólnych prac, w 2018 r. wprowadzona została aktualizacja Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań Stron ZUZP dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A.

Spółka tworzy również warunki sprzyjające szerzeniu i aktualizacji wiedzy w zakresie istotnym dla stron dialogu społecznego. Przedstawicielom Strony Społecznej udostępniane są szkolenia nt. zmian prawa w obszarach, które mają bezpośredni wpływ na wspólnie realizowane procesy (nowelizacja ustawy o związkach zawodowych, RODO).

W 2018 r. Spółka została Sygnatariuszem Karty Różnorodności koordynowanej w Polsce przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Dołączenie do tego grona jest publicznym wyrazem poszanowania polityki równego traktowania i upowszechniania idei równości w biznesie oraz akceptowania różnic i odmienności, m.in. w obszarze przynależności związkowej pracowników.



PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Spółka pracuje nad przyjęciem i wdrożeniem „Polityki biznesu społecznie odpowiedzialnego (CSR) w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”. Wartości biznesu społecznie odpowiedzialnego są ujęte w funkcjonujących w Spółce certyfikowanych systemach zarządzania (Zintegrowanym Systemie Zarządzania, Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem - SMS i Systemie Zarządzania Utrzymaniem - MMS), oraz obowiązujących w Spółce regulaminach (w tym w Regulaminie Pracy, Regulaminie Organizacyjnym i Regulaminie Wynagradzania) oraz procedurach (np. Procedurze Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej), do których przestrzegania zobowiązani są wszyscy pracownicy. W 2018 r. Spółka zakończyła dwa z pięciu etapów prac nad wdrożeniem „Polityki CSR”. Zakończenie prac zaplanowane jest na rok 2019.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje szereg inicjatyw zarówno w obszarze społecznym, jak i pracowniczym. Należą do nich m.in.

- dialog z pracownikami,
- współpraca ze związkami zawodowymi (na koniec 2018 r. w spółce działały cztery organizacje związkowe),
- współpraca z Urzędami Pracy,
- rekrutacja i Program „Poleć Pracownika”.
-

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. posiada regulamin dotyczący darowizn i wsparć. Spółka przekazuje darowizny na rzecz organizacji społecznych oraz uczestniczy w akcjach sponsoringowych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o.

W 2018 PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. zapewniła pracownikom świadczenia socjalne obejmujące m.in. dofinansowania do wypoczynku, pomocy szkolnej, finansowanie pomocy rzeczowej. Pracownicy mają również możliwość otrzymania pomocy w formie zapomogi losowej i bytowej oraz pożyczki na cele mieszkaniowej. W roku 2018 Spółka wykupiła ulgi przejazdowe dla pracowników.

Do stosowania wprowadzono również Regulamin Finansowania Przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu w spółkach zależnych wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

Spółka na podstawie umów z Urzędem Pracy i szkołami w najbliższym otoczeniu organizuje staże i praktyki w celu zmniejszenia bezrobocia w regionie oraz przygotowanie do zawodu.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka stawia na dialog z działającymi w Spółce związkami zawodowymi, które reprezentują stronę społeczną. Cyklicznie odbywa spotkania, mające na celu analizę potencjalnych problemów mogących wystąpić w omawianym obszarze oraz strategii przeciwdziałania. Spółka wspiera działanie społecznych inspektorów pracy.

Ponadto funkcjonuje Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, którego celem jest materialne wsparcie pracowników potrzebujących, a także integracja załogi. W rezultacie stosowania takiej polityki władze Spółki mają dobre relacje z pracownikami oraz działającymi w Spółce związkami zawodowymi.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

W aspekcie zagadnień społecznych - w roku 2017 Spółka rozpoczęła współpracę z Państwową Wyższą Szkołą Wschodnioeuropejską w Przemysłu, zgłaszając się do udziału w „Programie praktyk zawodowych w Państwowych Wyższych Szkołach Zawodowych”. W ramach tej współpracy Spółka w 2018 r. zorganizowała praktykę studencką. Równocześnie w ramach współpracy z PUP w Przemysłu w ramach projektu „Aktywizacja osób młodych pozostających bez pracy w przemyskim (III)” realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój Oś priorytetowa I „Osoby młode na rynku pracy” została zawarta umowa o zorganizowanie 6 miesięcznego stażu dla bezrobotnego w wieku do 30 lat. Dzięki takiemu działaniu stwarzamy studentom i ludziom młodym możliwość zdobywania pierwszych doświadczeń zawodowych.

AWT

Podejście Grupy AWT do kwestii społecznych wyjaśnione zostało w zasadach spółki zwanych „Kodeksem odpowiedzialności społecznej”. Dokument ten porusza następujące kwestie: ład korporacyjny, środowisko naturalne, zużycie energii i wody, odpady, prewencja, zrównoważony rozwój, sposoby traktowania ludzi, współpraca ze szkołami, bezpieczeństwo i higiena pracy, wsparcie i pomoc, wsparcie działalności nienastawionej na zysk, komunikacja, relacje zewnętrzne.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych

PKP CARGO S.A.

Nabór pracowników

W 2018 roku, analogicznie jak w 2017 roku, realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Ponadto prowadzone były działania w ramach trzech głównych programów:

- Programu staży zawodowych,
- Programu stypendialny,
- Programu staży letnich.

Dodatkowo umożliwiono nowym pracownikom, nieposiadającym kwalifikacji zawodowych uczestnictwo w rozbudowanym projekcie szkoleniowym, mającym na celu przygotowanie ich do pracy na stanowisku: maszynisty, rewidenta czy manewrowego. Kontynuowana była również współpraca z lokalnymi organizacjami oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego.

Program adaptacyjny

W 2018 roku funkcjonujący program adaptacyjny został dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk funkcjonujących w Spółce: pracowników administracyjnych, kadry menedżerskiej oraz dla pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych, niż administracyjne. Dla pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z realizacją procesu przewozowego, zaktualizowany został cykl szkoleń umożliwiający uzyskanie wymaganych kwalifikacji zawodowych. Program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych.

W 2018 r. Spółka wspierała swoich pracowników uczestniczących w studiach podyplomowych, kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, uruchomiono kurs nauki języków obcych, rozwijano również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP). W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin. Pracownicy mogą korzystać z szerokiego pakietu świadczeń socjalnych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników, wprowadzono możliwość dofinansowania pobytu dzieci w przedszkolach i żłobkach, dodano możliwość korzystania z obiektów sportowych, programów rekreacyjno – sportowych, kart sportowych. W roku 2018 dokonano odpisu na ZFŚS w Spółce dla 39 909 uprawnionych, w tym 17 253 pracowników oraz 22 656 emerytów i rencistów.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabywania ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2018 r. wykupiono łącznie 27 309 uprawnień do ulgowych usług transportowych, w tym:

- dla pracowników – 13 100,
- dla członków rodzin pracowników – 2 121,
- dla emerytów i rencistów kolejowych – 12 088.

Kilkaset osób rocznie (265 wniosków w 2017 r., ok 300 w 2018 r.) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji a nawet Afryki.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. od początku swojej działalności prowadzi bardzo transparentną politykę w zakresie spraw pracowniczych, wdraża również własne polityki i regulaminy, bazujące na tych obowiązujących w Grupie Kapitałowej.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje również szereg inicjatyw w obszarze pracowniczym. Należą do nich m.in:

- Ochrona zdrowia pracowników - pilotażowa akcja szczepień przeciwko kleszczowemu zapaleniu mózgu, skierowana do szczególnie narażonych na kontakt z tym wirusem pracowników,
- Wspieranie pasji pracowników - start w Otwartych Mistrzostwach Polski Kolarzy w Narciarstwie Alpejskim,
- Szkolenia.

CARGOTOR Sp. z o.o.

W CARGOTOR Sp. z o.o. tematykę relacji społecznych regulują także dokumenty i regulaminy odnoszące się do porządku i dyscypliny pracy, które określają zasady, obowiązki oraz uprawnienia wynikające z zatrudnienia oraz stanowiska zajmowanego w Spółce. Dokumentami tymi są m.in.: Regulamin Pracy, Polityka antymobbingowa, Regulamin organizacyjny.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o.

W PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. obowiązują zasady podnoszenia kwalifikacji pracowników określające procedury oraz uprawnienia pracowników związane z podnoszeniem kwalifikacji zawodowych. W ramach polityki rozwojowej pracowników realizowane są następujące formy podnoszenia kwalifikacji: studia licencjackie, magisterskie, podyplomowe, szkolenia, nauka języków obcych, inne formy podnoszenia kwalifikacji.

Działania skierowane w kierunku wzmocnienia kompetencji pracowniczych określają „Zasady przeprowadzania pracowniczych ocen okresowych”. Spółka we własnym zakresie kieruje na kursy, szkolenia celem podnoszenia kwalifikacji i zdobycia uprawnień do wykonania powierzonej pracy.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W Spółce obowiązują: Regulamin pracy, Regulamin Wynagradzania, Regulamin Gospodarowania ZFŚS, w których zawarte są prawa i obowiązki pracownika i pracodawcy, określone zasady dot. czasu pracy, urlopów, odpowiedzialności pracowników, wynagradzania, organizacji i porządku pracy, BHP oraz przeciwdziałania dyskryminacji.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Podstawowym wyrazem polityki stosowanej w obszarze pracowniczym jest przyjęcie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, jako podstawowego aktu regulującego zagadnienie wynagradzania pracy pracowników. Układ reguluje kompleksowo zagadnienia związane z ustalaniem wynagrodzenia, nagród jubileuszowych, odpraw emerytalnych i wszelkich innych świadczeń pracowniczych. Ponadto w spółce funkcjonuje Regulamin Pracy oraz szczegółowe regulacje związane z premiowaniem. Odnotować również należy powołanie w spółce Komisji Antymobbingowej, która stanowi wyraz proaktywnej postawy pracodawcy w zwalczaniu tego rodzaju patologii stosunków pracowniczych, którą są zjawiska mobbingu. W rezultacie stosowania takich polityk minimalizowane są wszelkie konflikty związane ze stosunkami prawnopracowniczymi.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

W obszarze pracowniczym - spółka posiada ZUZP. Promuje zasadę równych szans i równego traktowania oraz zatrudnianie, wspieranie i wynagradzanie pracowników w oparciu o ich kwalifikacje i umiejętności. Spółka uznaje podstawowe prawo wszystkich pracowników do tworzenia związków zawodowych i wybierania swoich przedstawicieli jak również dąży do szczerej i pełnej zaufania współpracy z przedstawicielami pracowników oraz do osiągnięcia równowagi interesów.

Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy zostały zawarte w wewnętrznych regulacjach Spółki tj.: w ZUZP, w Regulaminie Pracy oraz w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy. W tym zakresie prowadzone są systematyczne szkolenia, kontrole oraz przeglądy. Ponadto pracownicy cyklicznie uczestniczą w szkoleniu z pierwszej pomocy przedmedycznej.

Spółka zapewnia pracownikom również świadczenia socjalne w ZFŚS - przysługują wszystkim pracownikom zatrudnionym na podstawie umowy o pracę. Ponadto każdy emeryt czy też rencista może być również objęty opieką socjalną.

AWT

Sprawy pracownicze opisane są głównie w Układzie Zbiorowym Pracy, część zasad określa również Kodeks Etyczny. Dodatkowo, w AWT obowiązują „Zasady zachowania i postępowania w AWT”. Ten dokument jest jednym z filarów organizacji. Określa on zasady zachowania pracowników, także poza organizacją i pomiędzy pracownikami. Ustanawia on istotne zasady profesjonalnego i prawidłowego podejścia pracowników do różnych niestandardowych sytuacji. Określa normy wzmacniające odpowiedzialność pracowników za podejmowane przez nich działania i za ich skutki. Celem tego dokumentu jest dostarczenie pracownikom wskazówek, w jaki sposób mogą prawidłowo zachować się w określonych, trudnych etycznie lub skomplikowanych sytuacjach.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do środowiska naturalnego

Przyjęta przez Grupę polityka środowiskowa jest spójnym elementem Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ) i obejmuje:

- ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom,
- racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii i wody zgodnie z wymaganiami prawnymi zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju, podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego.

Rezultat stosowania tych polityk to:

- prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe,
- inwestycje w zakupy nowego taboru i modernizacje taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru, co skutkuje wysokimi standardami utrzymania taboru i ochroną środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru,
- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi,
- minimalizacja wpływu na środowisko naturalne, ograniczanie ilości emitowanych do środowiska substancji i zanieczyszczeń,
- świadomość ekologiczna pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. nie posiada szczególnych, wewnętrznych zasad dotyczących ochrony środowiska. Spółka stosuje ogólnie obowiązujące zasady, łącznie z rocznym raportowaniem dotyczącym zużytych materiałów, paliw stałych i płynnych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Przyjęta przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. polityka środowiskowa obejmuje:

- przestrzeganie wszystkich istotnych dla środowiska wymagań prawnych m. in. ustaw, rozporządzeń oraz obowiązków urzędowych w zakresie ochrony środowiska,
- systematyczna identyfikacja zagrożeń oraz istotnych aspektów środowiskowych,
- eliminacja bądź minimalizowanie występowania zagrożeń dla środowiska naturalnego,
- racjonalne wykorzystanie i oszczędzanie wody, energii i paliw,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery,
- proekologiczna gospodarka odpadami zgodna z wymaganiami prawa ochrony środowiska,
- zwiększenie świadomości ekologicznej pracowników poprzez odpowiednie informowanie i szkolenie.

Rezultat stosowania polityki środowiskowej:

- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi i innymi,
- zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne - monitorowanie aspektów środowiskowych,
- zwiększenie świadomości ekologicznej pracowników - organizowanie szkoleń wewnętrznych dla pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań z zakresu ochrony środowiska.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W Spółce istnieją i są przestrzegane procedury określające zasady gospodarowania odpadami niebezpiecznymi i innymi niż niebezpieczne. Składane są wymagane prawem raporty oraz wnoszone opłaty środowiskowe.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka stosuje polityki mające na celu intensyfikację działań ukierunkowanych na implementację procedur regulujących zagadnienia związane z szeroko pojmowaną ochroną środowiska. Oprócz powołania stanowiska Głównego Specjalisty ds. Ochrony Środowiska, w spółce wdrożono liczne regulacje w tym zakresie: procedurę gospodarowania złomem, procedurę postępowania z odpadami, warunki sprzedaży żużlu, warunki sprzedaży drewna opadowego. Skuteczność stosowania wyżej wskazanych polityk jest potwierdzona brakiem sankcji czy skarg w obszarze naruszania regulacji ochrony środowiska.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

W ramach prowadzonej polityki środowiskowej Spółka dokonała modernizacji kotłowni gazowej, zainstalowała kolektory słoneczne (dzięki temu spółka obniżyła koszty podgrzewania wody użytkowej oraz koszty ogrzewania pomieszczeń). Ponadto w roku 2019 spółka przewiduje modernizację kotłowni gazowej. Modernizacja kotłowni spełni wymogi obowiązujących przepisów oraz zapewni ciągłość pracy pracowników w sezonie zimowym. Zrealizowanie inwestycji przyczyni się do zmniejszenia zużycia miesięcznego gazu o ok. 20% oraz obniżenia kosztów eksploatacyjnych kotłowni (przesunięcie pracowników obsługi kotłowni do prac eksploatacyjnych odmrażalni 6-cio komorowej w Medyce).

AWT

Zasady dotyczące środowiska naturalnego są określone w zarządzeniu pt. „Kwestie środowiskowe i energetyczne”. Zarządzenie to określa procedurę identyfikacji, rejestracji, oceny istotności oraz aktualizacji kwestii środowiskowych i energetycznych oraz zachowania ciągłości przy ustalaniu celów i programów środowiskowych (w systemie zarządzania kwestiami środowiskowymi, EMS) oraz przy ustalaniu celów energetycznych i planów działania (w ramach zarządzania kwestiami energetycznymi).

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do poszanowania praw człowieka

Prawa człowieka takie jak równość bez względu na płeć, zakaz dyskryminacji, wolność i nietykalność osobista, prawo do prywatności i ochrony danych osobowych oraz wolność zrzeszania się i wolność poglądów, stanowią punkt odniesienia dla polskiego prawa, i są podstawą działań związanych z obszarem pracowniczym także w Grupie PKP CARGO.

PKP CARGO S.A.

W PKP CARGO S.A. priorytetowo traktuje zagadnienie kształtowania właściwych stosunków międzyludzkich i postaw etycznych w środowisku pracy. Dużą wagę przykładą do monitorowania i skutecznego zwalczania wszelkich przejawów mobbingu oraz innych form dyskryminacji pracowników, wprowadzając szereg rozwiązań o charakterze organizacyjnym, prawnym, informacyjnym i kulturowym.

W zakładach i Centrali Spółki działają Komisje Antymobbingowe i Mężowie Zaufania, do których pracownicy mogą zwrócić się w każdej sprawie dotyczącej zachowań niepożądanych, mając zapewnioną poufność. Mężowie Zaufania współdziałają na tym polu z Rzecznikiem Etyki.

Kodeksowe zasady przeciwdziałania mobbingowi znalazły wyraz w przyjętych regulacjach wewnętrznych, tworząc trzon realizowanej w Spółce polityki antymobbingowej. Obowiązek przeciwdziałania mobbingowi został wprowadzony do regulaminów pracy w jednostkach organizacyjnych PKP CARGO S.A.

Szczególny nacisk w toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi Spółka kładzie na działania profilaktyczne, zwłaszcza w zakresie edukacyjno-informacyjnym. W tym celu prowadzone są szkolenia pracowników ze szczególnym uwzględnieniem kadry kierowniczej, problematyka mobbingu i ochrony przed jego przejawami sygnalizowana jest w toku szkoleń z zakresu bhp, udostępniony jest również adres e-mail do zgłaszania przypadków mobbingu, a treści informacyjne na ten temat przekazywane są pracownikom poprzez stronę intranetową PKP CARGO.

Pracownicy mają również możliwość zgłaszania nieprawidłowości poza strukturami organizacji. W tym celu Spółka nawiązała współpracę z firmą zewnętrzną „Linia Etyki”, która zapewnia anonimowe przyjmowanie zgłoszeń o przypadkach mobbingu, a także nieprawidłowościach etycznych i korupcyjnych, przeprowadza postępowania wyjaśniające i organizuje szkolenia.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Społeczne prawa człowieka, do których należą prawo do ochrony socjalnej i prawa pracownicze, w tym zakaz dyskryminacji w zatrudnieniu, prawo do godziwych warunków pracy oraz godziwego i równego wynagrodzenia za pracę równej wartości, a także prawo do organizowania się i strajku, są podstawą regulaminów i procedur obowiązujących w spółce.

Zintegrowany System Zarządzania gwarantuje ścisłe przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwo danych osobowych pracowników, a regulaminy i procedury jasno określają prawa pracowników i ich obowiązki. Chronią również ich interesy, zapewniając równość i zakaz dyskryminacji.

Oprócz Regulaminu Pracy, Regulaminu Wynagradzania Pracowników, Regulaminu Premiowania, Regulaminu Funduszu Świadczeń Socjalnych czy Regulaminu Bezpieczeństwa i Higieny Pracy obowiązują w Spółce również inne rozporządzenia i dokumenty chroniące interesy pracowników jak np.:

- „Zasady prowadzenia postępowań wyjaśniających, dotyczących naruszenia obowiązków przez pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Regulamin podnoszenia kwalifikacji zawodowych dla pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- „Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna”, powołana została również stała Komisja ds. rozwiązywania konfliktów.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. posiada Politykę antymobbingową, której celem jest przeciwdziałanie zjawiskom mobbingu.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

W ramach budowania długofalowej polityki zarządzania podwykonawcami, przyjęto do stosowania Kodeks Postępowania z Dostawcami. Kodeks ustanawia standardy postępowania dla dostawców i podwykonawców prowadzących działalność na rzecz spółki. W Kodeksie określono kluczowe wartości, jakimi kieruje się spółka we współpracy z podwykonawcami.

Ma to służyć:

- utrwaleniu pozytywnego wizerunku PKPCC, jako firmy z sektora TSL,
- postrzegania Spółki jako firmy dbającej o standardy w relacjach z klientami i podwykonawcami,
- weryfikacji i ocenie przewoźników zgodnie z procedurami ZSZ, identyfikacji i zarządzania ryzykiem związanym ze społecznymi, środowiskowymi i etycznymi czynnikami.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W obowiązujących regulaminach zawarte są zasady przeciwdziałania zjawiskom dyskryminacji.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Ogół całości działalności spółki odbywa się w głębokim poszanowaniu wszystkich praw człowieka i obywatela. Biuro Organizacyjno-Prawne prowadzi bieżący nadzór nad zapewnieniem zgodności obowiązujących regulacji i procedur z całym katalogiem praw człowieka zawartym w Konstytucji i właściwych regulacjach międzynarodowych. Funkcjonująca Komisja ds. Compliance prowadzi szczegółowe analizy wewnętrznych procedur w celu wyeliminowania ryzyka naruszania praw człowieka w bieżącej działalności spółki. W rezultacie opisanych wyżej polityk stosowanych w spółce udało się skutecznie przeciwdziałać ryzykom zaistnienia zjawisk naruszania praw człowieka.

W spółce funkcjonuje Komisja Antymobbingowa, której celem jest prewencja i wyjaśnianie zachowań noszących znamiona mobbingu. Powołane Stanowisko ds. Kontroli Wewnętrznej poprzez powtarzane kontrole sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przez wszystkie komórki zasad etycznych i prawnych.

Ponadto Zarząd przy wsparciu Biura Organizacyjno-Prawnego przywiązuje dużą wagę do wszystkich sygnałów świadczących lub mogących świadczyć o jakichkolwiek potencjalnych lub realnych naruszeniach jakichkolwiek zasad etycznych i prawnych.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

Poszanowanie praw człowieka - w tym obszarze Spółka stosuje powszechne przepisy prawa, w szczególności Kodeks Pracy oraz przepisy wewnętrzne w postaci Regulaminu Pracy.

Przepisy dotyczące równego traktowania znajdują się na tablicach informacyjnych i każdy pracownik może zapoznać się z nimi. W Spółce traktuje się wszystkich pracowników z godnością i szacunkiem, nie tolerując słownego znieważania pracowników, przymusu psychicznego lub/i fizycznego jak również wszelkiego przejawu dyskryminacji z uwagi na płeć, pochodzenie, przynależność itp. Zapisy zawarte w Regulaminie Pracy oraz dodatkowa informacja na tablicach ogłoszeń informują pracowników o tym, że mają możliwość w razie potrzeby zgłosić skargę do Prezesa Zarządu Spółki.

AWT

Kwestie związane z poszanowaniem praw człowieka opisane są w dokumencie pt. „Zasady zachowania i postępowania w AWT”, o którym mowa w punkcie odnoszącym się do polityk stosowanych przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

PKP CARGO S.A.

Z dniem 01.01.2018 r. weszła w życie Decyzja Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 31.10.2017 r. Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A. Niniejsza procedura reguluje:

- sposób zgłaszania przypadków korupcji lub podejrzenia korupcji,
- rejestrowanie zdarzeń korupcyjnych,
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami korupcji,
- postępowanie wobec osób zgłaszających przypadki korupcji,
- informowanie Zarządu o przypadkach korupcji,
- zgłaszanie przypadków korupcji organom ścigania oraz współpraca z tymi organami,
- analizowanie przypadków korupcji,
- zapobieganie ponownemu występowaniu przypadków korupcji,
- współpracę z otoczeniem, partnerami, kontrahentami i instytucjami administracji,
- współpraca z komórkami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

Procedura obowiązuje wszystkich pracowników Spółki PKP CARGO S. A., jak również osoby wchodzące w skład Zarządu. Ponadto procedura reguluje status Sygnalisty, jak również politykę przyjmowania i wręczania prezentów.

Realizacją polityki antykorupcyjnej jest Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A.

Spółka PKP CARGO S.A. dostrzega pozytywne skutki działalności sygnalistów. Tym samym władze Spółki zdecydowały się na wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych na potrzeby zgłaszania nieprawidłowości, dając pracownikowi możliwość zadecydowania w jaki sposób chce zgłosić zjawisko o charakterze korupcyjnym. To pracownik podejmuje decyzję czy zgłoszenie takie powinno być anonimowe czy imienne, zanim podejmie taką decyzję winien zapoznać się z korzyściami jakie dają mu obie formy. Dla pracodawcy każde zgłoszenie jest ważne, gdyż wskazuje na możliwość zaistnienia nieprawidłowości, które należy jak najszybciej skorygować za pośrednictwem odpowiednich narzędzi.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. nie posiada jednego dokumentu, który można określić mianem „procedury antykorupcyjnej”. O działaniu spółki w tym zakresie, zgodnie z obowiązującym prawem, świadczą posiadane certyfikaty i licencje, wyniki przeprowadzanych kontroli wewnętrznych i zewnętrznych.

W spółce obowiązują także liczne regulaminy, polityki, procedury systemów zarządzania i uchwalone zasady postępowania, które realizowane w ramach struktury organizacyjnej spółki i wspierane m.in. przez wielomodułową aplikację e-kolej-CS i System SAP ERP, działają na rzecz przeciwdziałania nieuczciwym praktykom.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dba o to, by swoją działalność prowadzić w sposób uczciwy, zgodny z prawem i obowiązującymi przepisami. Przyjęty kodeks ma posłużyć utrzymaniu zaufania Klientów, Pracowników oraz organów administracji państwowej i opinii publicznej.

Kodeks składa się z dwóch części:

- określa zasady prowadzenia działalności gospodarczej,
- określa zasady praw człowieka i sprawiedliwości społecznej.

CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

W procedurach wewnętrznych są ustalone zasady weryfikacji kontrahentów, sporządzania propozycji handlowych i ofert na podstawie kalkulacji kosztowych i wytycznych na dany rok. Prowadzone są rejestry ofert i propozycji handlowych. Przepływ towarów określony i regulowany uzyskanymi pozwoleniami od służb celnych, prowadzony jest w elektronicznym programie magazynowym i poprzez rozdział uprawnień dostępu uniemożliwia działanie niepożądane.

PKP CARGOTABOR SP. Z O.O.

Powołano stanowisko ds. kontroli wewnętrznej, którego celem jest wykrywanie i przeciwdziałanie potencjalnym i zaistniałym ryzykom w omawianym obszarze. Ponadto Spółka przywiązuje dużą wagę do współpracy z wszystkimi właściwymi organami państwowymi powołanymi do ścigania tego zjawiska. W rezultacie brak jest sygnałów wskazujących na występowanie zjawiska korupcji w Spółce.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

Przeciwdziałania korupcji - jest to bardzo istotny aspekt dla Spółki, który pojawia się w przepisach wewnętrznych. Jednym z podstawowych obowiązków każdego pracownika jest zachowanie tajemnicy informacji, których ujawnienie mogłoby narazić Spółkę na szkodę. Każdy pracownik jest zobowiązany powstrzymać się od podejmowania działalności konkurencyjnej, a ponadto do przestrzegania tajemnicy przedsiębiorstwa wynikającej z postanowień „Regulaminu ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.”. Nie bez znaczenia jest także fakt, że wszyscy pracownicy Spółki mają podpisane „Umowy o zakazie konkurencji w trakcie trwania stosunku pracy”, jest to również pewien gwarant do etycznego zachowania się wobec swojego pracodawcy.

Przeciwdziałając korupcji i zachowaniom nieetycznym Spółka za priorytet stawia sobie szczególną troskę o klienta i jego satysfakcję ze świadczonych usług. Naszym założeniem jest polepszenie jakości obsługi, partnerstwo, równe traktowanie, dotrzymanie warunków kontraktów zawieranych z klientami (terminowość, jakość), przejrzysta współpraca handlowa. Spółka udziela rzetelnej informacji klientom poprzez stronę internetową, ofertę przeładunkową, umowę przeładunkową, rozmowy telefoniczne, korespondencję e-mailową.

AWT

Kwestie korupcji są wyjaśnione w „Zasadach prowadzenia negocjacji z podmiotami zewnętrznymi”. Zasady obejmują takie sprawy jak: przestrzeganie obowiązujących przepisów prawa (polityka konkurencji i antymonopolowa, łapówki dla urzędników państwowych), konflikty interesów (interes własny pracownika, przyjmowanie prezentów i korzyści) oraz uczciwość relacji (relacje z klientami, oferowanie prezentów i rozrywki, relacje z dostawcami).

10.1.4 Procedury należytej staranności

PKP CARGO S.A. na bieżąco podejmuje działania w celu zapewnienia skuteczności realizacji wyznaczonych zadań oraz zgodności z przepisami prawa. Wprowadzane w Spółce regulacje wewnętrzne są dostosowywane pod kątem aktualnych potrzeb biznesowych, jak również spójności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa pracy. Równocześnie stosowanie przez Spółkę dobrych praktyk przyczynia się do doskonalenia standardów prowadzonej działalności oraz podnoszenia kwalifikacji i kompetencji kapitału ludzkiego.

Systematycznie prowadzone oceny ryzyka, m. in. w odniesieniu do zagadnień społecznych, pracowniczych oraz dotyczących poszanowania praw człowieka, pozwalają na wczesne wykrycie zagrożeń i maksymalne ograniczenie ich skutków.

Obszar zarządzania zasobami ludzkimi jest objęty systemem audytów wewnętrznych w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania, co pozwala na identyfikację procesów i zapewnienie ich zgodności z założonymi wymaganiami oraz wdrożenie działań doskonalących.

10.1.5 Ryzyka związane z działalnością Grupy i zarządzanie tymi ryzykami

W dniu 25 września 2018 r. Zarząd PKP CARGO S.A. przyjął uchwałę o wprowadzeniu do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Na mocy tej uchwały, zostały wprowadzone zmiany w dotychczas obowiązującej Polityce, których celem było powiązanie tworzonego Planu Inwestycji z istniejącymi, wysokimi ryzykami oraz wprowadzenie większej elastyczności procesu. Biuro Bezpieczeństwa i Audytu zostało zobowiązane do sprawowania nadzoru nad wdrożeniem i realizacją postanowień Polityki.

Podstawowym zadaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. („KARN”) jest badanie prawidłowości i efektywności wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce, a także monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. KARN dokonuje oceny systemu zarządzania ryzykiem.

Zarząd PKP CARGO S.A. odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem.

Dyrektor Zakładu / Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Do jego zadań zalicza się:

- zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w działalności,
- przeanalizowanie ich i dokonanie oceny,
- a następnie porównanie z oczekiwanymi wynikami.

W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji.

W Polityce wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem. Gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN.

Ryzyka, które są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi. W odniesieniu do ryzyk wskazanych przez Członków Zarządu, zaprojektowane zostały wskaźniki, które obrazują poziom ryzyka. Obecnie monitorowanych jest 25 wskaźników. Raz w miesiącu Zarząd otrzymuje raport, w którym wskazane są poziomy wskaźników (neutralny, alarmowy i katastroficzny), tendencja panująca w danym wskaźniku oraz informacja na temat przyczyn zaistniałych odchyłeń oraz działań podejmowanych przez właścicieli ryzyka w związku z odchyleniami.

Wskaźniki w większości przypadków mają charakter ilościowy i przedstawiają informację, która jest weryfikowalna i bez ponoszenia nadmiernych kosztów wygenerowana z systemów informatycznych PKP CARGO S.A. Zarząd Spółki ma możliwość zmiany monitorowanych wskaźników w zależności od potrzeb informacyjnych. Polityka została opracowana w oparciu o postanowienia normy ISO 31000 „Zarządzanie ryzykiem”.

Proces oceny ryzyka odbywa się co najmniej raz w roku, w ramach prowadzonej samooceny. W jej trakcie właściciele ryzyk identyfikują ryzyka w swoim obszarze oraz aktywa informacyjne, w odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji i planują działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka w przypadku, gdy poziom ryzyka jest nieakceptowalny. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności istotnie wpływające na poziom ryzyka, właściciel ryzyka powinien dokonać samooceny przed upływem roku.

Proces oceny odbywa się w trzech etapach: rozpoczyna się identyfikacją ryzyka, następnie ryzyko jest analizowane, a otrzymane wyniki porównywane są z oczekiwaniami i od tego zależy dalsze postępowanie z ryzykiem. Ryzyko może zostać zaakceptowane lub właściciel ryzyka przygotowuje Plan postępowania z ryzykiem.

W odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji, w odniesieniu do aktywów, które zostały przez właścicieli uznane za krytyczne, tworzy się Plany ciągłości działania. Właściciel aktywa jest odpowiedzialny za utrzymanie, aktualizację i testowanie Planu. Cykliczność procesu zakłada jego ciągłe zmiany mające na celu doskonalenie.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Dialog społeczny

Przyjęte i honorowane przez Partnerów Społecznych w PKP CARGO S.A. umowy społeczne, wśród których szczególne znaczenie ma Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO S.A. z dnia 14 lutego 2005 r., stanowią podstawę współdziałania i prowadzenia dialogu społecznego w Spółce. Informowanie się o istotnych dla pracodawcy i załogi sprawach, w tym systematyczne spotkania ze stroną związkową, pozwalają na wczesne rozpoznawanie sytuacji stwarzających ryzyka dla działalności Spółki, zapobiegając konfliktom i sporom oraz zapewniając realizację procesów biznesowych w warunkach pokoju społecznego.

Reprezentacja pracowników w organach korporacyjnych PKP CARGO S.A. zwiększa ryzyko w zakresie ochrony informacji, ale jednocześnie pozytywnie wpływa na proces zarządzania Spółką, gdyż pozwala na identyfikowanie się załogi z celami firmy, wzrost odpowiedzialności, a także podnoszenie poziomu świadomości ekonomicznej załogi i realnej oceny możliwości spełniania postulatów związkowych.

Różnorodne inicjatywy i działania podejmowane na rzecz rozwijania idei partnerstwa sprzyjają podnoszeniu poziomu dialogu społecznego, pozytywnie oddziałując równocześnie na procesy biznesowe Spółki.

Polityka socjalna i ulgowe usługi transportowe

Zapewnienie niezbędnych zasobów ludzkich dla potrzeb Spółki jest jednym z podstawowych celów obszaru zarządzania zasobami ludzkimi. W 2018 r. realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne, zintensyfikowano prace nad wprowadzeniem rozwiązań systemowych, wspierających zatrudnienie nowych pracowników (program staży zawodowych, program stypendialny, program staży letnich). Dodatkowo, kontynuowana była współpraca z lokalnymi organizacjami, oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego.

Ważnym elementem zabezpieczenia interesów Spółki jest również ochrona informacji mających istotną wartość dla Spółki. Opracowane zostały nowe zasady dotyczące zakazów prowadzenia działalności konkurencyjnej - ich celem jest wyeliminowanie lub znaczące zredukowanie ryzyka ujawnienia danych stanowiących istotne dla Spółki informacji. Dodatkowo planowane jest uzależnienie wysokości odszkodowania oraz okresu obowiązywania zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej po ustaniu zatrudnienia od okresu zatrudnienia na stanowisku objętym zakazem.

Rozdział środków z ZFŚS, przy udziale przedstawicieli załogi, stanowi istotny element systemu pozapłacowych benefitów funkcjonujących w Spółce, przyczyniając się do zaspokajania socjalnych i bytowych potrzeb pracowników oraz byłych pracowników i członków ich rodzin. Gospodarowanie ZFŚS samodzielnie przez pracodawców PKP CARGO S.A., na podstawie zakładowych regulaminów, powoduje, że pomoc socjalna trafia do najbardziej potrzebujących przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.

Także uprawnienia do ulgowych usług transportowych, historycznie ugruntowanych w przedsiębiorstwach kolejowych, zajmują ważne miejsce wśród pozapłacowych bodźców pracowników Spółki, które mają znaczenie zarówno w procesie rekrutacji, jak również późniejszej integracji załogi z firmą.

Polityka antymobbingowa

Przyjęte w PKP CARGO S.A. rozwiązania prawne tworzą organizacyjne ramy działań zmierzających do ograniczenia zjawisk mobbingu, dyskryminacji w Spółce, zapobiegania sytuacjom konfliktowym, jak również kształtowania pożądanych postaw pracowniczych. Działające w Spółce Komisje Antymobbingowe i Mężowie Zaufania przy wsparciu Rzecznika Etyki, wraz z polityką informacyjną i szkoleniową, stanowią podstawę skutecznego przeciwdziałania zjawisku mobbingu oraz innych dyskryminacyjnych praktyk w środowisku pracy.

Środowisko naturalne

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska - konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) - negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku

wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;

- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015-9 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu trzeciej strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie normy PN-EN ISO 14001

Ryzyka środowiskowe zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” w kontekście procesów środowiskowych takich jak: zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach, zarządzanie urządzeniami zawierającymi substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane, zarządzanie gospodarką wodno – ściekową, zarządzanie wytwarzanymi odpadami przemysłowymi oraz komunalnymi, zarządzanie emisją hałasu do środowiska, zarządzanie zielenią oraz postępowanie w przypadku szkód w środowisku. Dla procesów środowiskowych wymagających podjęcia działań, opracowano plany postępowania z ryzykiem.

Przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu

Minimalizacja ryzyka korupcji odbywa się poprzez wprowadzenie Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi oraz poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer’a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy PKP CARGO, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).



10.2 Oświadczenie PKP CARGO S.A.

Poniżej przedstawiamy **Oświadczenie PKP Cargo S.A. na temat informacji niefinansowych za rok 2018** (dalej: Oświadczenie), stanowiące wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmujące informacje niefinansowe, dotyczące PKP CARGO S.A. (dalej: PKP CARGO, Spółka) za okres od 1 stycznia 2018 roku do 31 grudnia 2018 roku. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

W Oświadczeniu zawarte zostały dane niefinansowe, które zostały opracowane w wyniku przeprowadzonego dialogu z interesariuszami Spółki, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

PKP CARGO realizując raportowanie niefinansowe adresuje następujące obszary:



Raportowanie danych niefinansowych jest dla PKP CARGO szansą na pokazanie swoim interesariuszom, w jaki sposób tworzona jest wartość spółki w szerszym tego słowa znaczeniu. Dane niefinansowe, choć bywają trudne do oszacowania i zmierzenia, przekładają się na wyniki finansowe i operacyjne w dłuższej perspektywie czasu.

Poniżej prezentujemy cele i jakościowe zmiany wynikające z działań spółki w obszarze zrównoważonego rozwoju.

- Dbamy o środowisko -> lepsza jakość i efektywność, bardziej ekologiczne działanie operacyjne
- Dbamy o pracowników -> profesjonalna kadra, zaangażowani pracownicy
- Dbamy o społeczeństwo -> wsparcie dla kultury i tradycji, bardziej rozpoznawalna marka
- Dbamy o poszanowanie praw człowieka -> rzetelny i godny polecenia pracodawca
- Dbamy o przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu -> uczciwy, etyczny pracodawca, bezpieczne miejsce pracy

PKP CARGO S.A. została doceniona w 2018r. za swoją działalność operacyjną a także za dbanie o zrównoważony rozwój. Efektem są liczne nagrody zdobyte przez Spółkę, m.in.:



Lider transportu intermodalnego

PKP CARGO S.A. i PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. otrzymały tytuł „Lider Transportu Intermodalnego” odpowiednio w kategoriach „Przewoźnik Kolejowy” i „Łądowy Terminal Kontenerowy”.

Transparentna spółka roku

„Transparentna Spółka Roku” to ranking organizowany przez Gazetę Giełdy i Inwestorów „Parkiet” przy współpracy Instytutu Rachunkowości i Podatków. Celem rankingu jest wyłonienie najbardziej przejrzystych spółek z trzech głównych indeksów (WIG20, mWIG40 i sWIGSo) na podstawie badania ankietowego, obejmującego takie obszary, jak sprawozdawczość finansowa i raportowanie, relacje inwestorskie oraz zasady ładu korporacyjnego.



10.2.1 Opis modelu biznesowego

PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce i czołowym operatorem w Unii Europejskiej.

Posiada największą flotę taboru kolejowego w kraju. Działalność obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody PKP CARGO z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 96 % całości przychodów z działalności operacyjnej Spółki.

Model Biznesowy

Zasoby



Grupa PKP CARGO dysponuje niezbędnymi zasobami do świadczenia usług transportu kolejowego towarów oraz pozostałych usług dopełniających kompleksową ofertę transportu. Grupa dokłada wszelkich starań i inwestuje w poprawę, jakości świadczonych usług.

Kluczowi dostawcy



GLÓWNI DOSTAWCY
PALIW
NA POLSKIM RYNKU

GLÓWNI DOSTAWCY
ENERGII
NA POLSKIM RYNKU

Kluczowi dostawcy Grupy PKP CARGO odpowiadają za infrastrukturę kolejową, paliwa i energię elektryczną. PKP PLK odpowiada za stan infrastruktury kolejowej, z której korzysta tabor Grupy. Olej napędowy i energia trakcyjna zasilają lokomotywy, z których korzysta Grupa. Dostawcą energii elektrycznej jest PKP ENERGETYKA. Wszystkie wyżej wymienione czynniki wpływają na poziom kosztów świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług.

Klienci



Do kluczowych klientów PKP CARGO zaliczamy m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węgłokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Spółkę usług transportowych.

Spółka zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę jej działalności. Według stanu na 31 grudnia 2018 r. w Spółce było zatrudnionych ponad 17 tys. osób.

Działalność Spółki opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami, w szczególności umowy dostępu do infrastruktury kolejowej, dostawy energii trakcyjnej, dzierżawy nieruchomości, sprzedaży oleju napędowego oraz dotyczących napraw i modernizacji taboru kolejowego.

10.2.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością PKP CARGO S.A.
OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO
Kluczowe wskaźniki środowiskowe

Tabela 53 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]		
	2018	2017	2016
Trakcyjna	673 043	616 394	597 922
Nietrakcyjna	21 850	22 436	22 714

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 54 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]		
	2018	2017	2016
Dwutlenek siarki	4 347	1 097	1 075
Dwutlenek azotu	8 938	2 912	2 641
Tlenek węgla	553	516	484
Dwutlenek węgla	616 780	495 134	482 575
Pyły i sadza	398	190	189
Suma węglowodorów	184	156	118
Inne	42	34	16

Źródło: Opracowanie własne
Tabela 55 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t] w 2018 r.		Ilość odpadów [t] w 2017 r.		Ilość odpadów [t] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu					
		Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego
Zużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wył. pyłów z 100104)	10 01 01	63,0	49,4	162,3	63,0	93,8	162,3
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	39,8	14,9	59,4	39,8	121,6	59,4
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	22,4	8,2	25,6	22,4	22,5	25,6
Zużyte ubrania i środki czystości	15 02 02*	9,3	15,8	13,7	9,3	9,5	13,7
Metale żelazne (żłom)	16 01 17	3 360,8	3 387,7	1 588,5	3 360,8	4 235,5	1 588,5
Metale nieżelazne	16 01 18	14,4	47,7	9,5	14,4	21,9	9,5
Inne niewymienione odpady	16 01 99	32,5	3,5	3,9	32,5	2,6	3,9
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	10,0	27,0	3,7	10,0	7,8	3,7
Baterie i akumulatory ołowiane	16 06 01*	7,4	10,4	18,4	7,4	4,4	18,4
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	17 02 04*	8,0	15,4	8,0	8,0	12,2	8,0
Żelazo i stal	17 04 05	16,0	10,2	21,7	16,0	52,5	21,7
Drewno	19 12 07	23,4	50,6	10,6	23,4	36,1	10,6
Pozostałe odpady		33,5	126,8	154,4	33,6	76,9	154,4

Źródło: Opracowanie własne

Zestawienie prezentuje odpady, których stan magazynowy na koniec okresu wyniósł, co najmniej 10 ton. Kategorie odpadów, których stan w 2018 na koniec okresu wyniósł poniżej 10 ton są ujęte w kategorii zbiorczej - „Pozostałe odpady”. Najwięcej odpadów generowanych przez Grupę PKP CARGO to metale żelazne, czyli żłom. W 2018 r. w Grupie PKP CARGO nie zgromadzono odpadów w kategorii „Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów”.

Tabela 56 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2018	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	1 046	898	747
Kotłownie	52	63	73
Procesy technologiczne	73	66	54
Samochody i maszyny	9	9	9
Lokomotywy	893	753	599
Parowozy	8	7	13
Inne	11	0	0
Ochronę wód, w tym:	133	52	38
Pobór wody	0	0	1
Odprowadzanie ścieków	7	10	4
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	8	5	5
Inne	118	37	29
Wycinkę drzew i krzewów	32	5	0
Ochronę powierzchni ziemi	53	0	108
Gospodarowanie odpadami	334	392	266
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	176 103	138 042	248 736

Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą inne nakłady. W 2018 r. PKP CARGO wydatkowała kwotę 176,1 mln zł na nakłady inwestycyjne i remonty związane z ochroną środowiska. Kwalifikowane są tu m.in.: wydatki na obniżenie emisji lub uregulowanie stanu formalno-prawnego pod względem środowiskowym. Ponad 80 % stanowią koszty modernizacji lokomotyw. Pozostałe elementy składowe to inwestycje i remonty w zapleczu technicznym m.in.:

- budowa stacji paliw,
- zbiorników dwupłaszczowych na oleje przepracowane,
- modernizacje sieci wod-kan,
- budowa malarni lokomotyw,
- budowa magazynów odpadów,
- modernizacje kotłowni, sieci c.o. i inne.

OBSZAR PRACOWNICZY

Kluczowe wskaźniki dotyczące zatrudnienia



Tabela 57 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017		Stan na 31/12/2016	
	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty
Kobiety	4 621	4 514	4 432	4 412	4 420	4 440
Wykształcenie wyższe	1 158	1 128	1 039	1 018	1 012	1 005
Wykształcenie średnie	2 745	2 663	2 660	2 655	2 656	2 674
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	718	722	733	739	752	761
Mężczyźni	12 687	12 622	12 611	12 765	13 009	13 259
Wykształcenie wyższe	1 591	1 641	1 502	1 480	1 488	1 484
Wykształcenie średnie	6 105	6 058	5 876	5 870	5 922	6 007
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	4 991	4 922	5 233	5 415	5 599	5 767
Suma	17 308	17 135	17 043	17 177	17 429	17 698

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 58 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	43	15	7
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	9	0	1
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	1 108	502	198
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	1 106	502	198

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 59 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	49 608	53 888	66 520
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 411	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	3	3	4

Źródło: Opracowanie własne

OBSZAR SPOŁECZNY



W 2016 r. Jednostka dominująca przyjęła „Politykę społecznej odpowiedzialności biznesu”. Dokument ten jest kierunkowskazem odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych.

Biznes społecznie odpowiedzialny (CSR) łączy odpowiedzialną postawę względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego, z profesjonalnym realizowaniem celów biznesowych.

Korzyści z działań CSR można dostrzec w następujących trzech obszarach:

- Organizacyjnym, m.in. podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej firmy oraz zwiększenie wydajności pracy i bezpieczeństwa przewozów;
- Relacjach z klientem, m.in. zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie lojalności klientów;
- Relacjach z pracownikami, m.in. budowanie pozytywnego wizerunku pracodawcy; zmniejszenie rotacji pracowników; zwiększenie świadomości Pracowników na temat procesów realizowanych przez Spółkę

W roku 2018 w PKP CARGO S.A. realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów. Realizowane projekty zostały ujęte w raporcie Dobrych Praktyk Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Projekty adresowały następujące punkty SDG (Social Development Goals) :



Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2018 na szczególną uwagę zasługują następujące projekty:

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe („PWP”)

Celem projektu „Psychologiczne wsparcie powypadkowe dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych” jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne czynnika ludzkiego.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych obejmuje ponad 7000 pracowników. Dedykowany jest dla członków drużyn trakcyjnych oraz pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego a także członków stałych komisji kolejowych.

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego obsługiwana jest przez wyspecjalizowanych psychologów,
- Spotkanie z psychologiem,
- Szkolenia z obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych (przeprowadzone w 2017 r., ich kontynuację Spółka planuje na 2019 r.).

Edukacja w zakresie obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych, w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego ma charakter długofalowy. W 2018 r. Spółka zrealizowała kolejny etap działań komunikacyjnych upowszechniających i promujących Projekt PWP i wiedzę z tego obszaru. Działania w tym zakresie zostały także docenione przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu, które opublikowało PWP w corocznym Raporcie Dobrych Praktyk.

Tabela 60 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	Liczba osób objętych szkoleniem w roku		
		2018	2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	4 113	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	24	18	14
Dyżurny ruchu	16	53	77	92
Nastawniczy	16	14	23	36
Kierownik pociągu	16	72	151	198
Rewident taboru	16	1 246	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 201	1 227	1 251
Manewrowy	16	622	706	752
Toromistrz	16	10	9	10
Zwrotniczy	16	56	68	59
Suma	160	7411	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

PKP CARGO S.A. jest głównym mecenasem zabytków techniki kolejowej, od 15 lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 r. posiada status Instytucji Kultury.

PKP CARGO S.A. promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i zagranicy. W 2018 r. z okazji 100-lecia Niepodległości przygotowano wyjątkowy program nawiązujący do historii Polski.
- „Lato z Parowozami” - program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum, Parowozowni Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice, a w 2018 roku po raz pierwszy w Skansenie Lokomotyw w Zduńskiej Woli Karsznicach.
- „Małopolskie Szlaki turystyczne” – program realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu korzysta rocznie ponad 10 tys. podróżnych.
- Skansen w Chabówce - zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe, elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne oraz drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. W 2018 r. Skansen świętował 25-lecie pracy w formie placówki muzealnej.

PKP CARGO współpracuje również z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki, wspierając je finansowo i technicznie.

„Biegamy pomagamy”

Spółka realizując działania w ramach „Firma Przyjaznej Bieganiu” promuje zdrowy styl życia i integruje Pracowników zatrudnionych w różnych lokalizacjach kraju, na zróżnicowanych stanowiskach. Akcje realizowane w ramach Firma Przyjaznej Bieganiu pozytywnie wpływają także na budowanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym. Dodatkowo działania wspierają Pracowników w podejmowaniu postaw prospołecznych i pomocowych.

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opiera się na trzech filarach:

- filar sportowy i integracyjny – polega na propagowaniu zdrowego i aktywnego stylu życia. Filar ten realizowany jest poprzez udział zespołów złożonych z pracowników Spółki PKP CARGO S.A. w inicjatywach biegowych, ogólnopolskich maratonach i półmaratonach organizowanych w Polsce i na świecie.
- filar charytatywny – pracownicy biegając pomagają beneficjentom fundacji, z którymi współpracują. Przez trzy lata z rządu firma wzięła udział m.in w ogólnopolskim biegu charytatywnym Poland Business Run, aby wesprzeć środkami przekazanymi na wpisowe za udział w biegu podopiecznych fundacji – osoby z niepełnosprawnościami narządów ruchu. Rozbudowana struktura firmy pozwala na zaangażowanie do udziału w bieg pracowników w niemal wszystkich lokalizacjach, w których jest on organizowany.
- filar symboliczny/historyczny – upamiętnianie ważnych rocznic i jubileuszy, wspólne obchody istotnych wydarzeń z historii Polski, integrowanie wokół pamięci o nich zarówno pracowników Spółki, jak i członków ich rodzin. Taki wymiar miał chociażby projekt 100 Biegaczy PKP CARGO na 100-lecie Niepodległości Polski.

Rok 2018:

200 - startów pracowników w całej Polsce,

1000 - kilometrów pokonanych na 100-lecie Niepodległości (2 Pracowników pokonało dystans 100 km),

20 - uczestników maratonów w Polsce i na świecie,

7 - miast, w których 85. pracowników wybiegało pomoc charytatywną dla podopiecznych Fundacji Poland Business Run.



Koalicja Rail Freight Forward i Pociąg Noego

PKP CARGO S.A. jest członkiem koalicji Rail Freight Forward. Jest to koalicja europejskich firm z branży kolejowych przewozów towarowych, które podjęły zobowiązanie znaczącego obniżenia negatywnego wpływu transportu towarowego na naszą planetę oraz mobilność poprzez innowacje i poprawę struktury transportu.

Koalicja ma ambicję zwiększenia udziału kolejowych przewozów towarowych do 30% do roku 2030 jako makroekonomicznie lepszego rozwiązania dla rozwoju Europy. Koalicja stara się angażować przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury i decydentów w całej Europie w podejmowanie działań na rzecz tej zmiany. W tym celu w grudniu 2018 r. koalicja podpisała Wizję Kolejowych Przewozów Towarowych 2030 oraz manifest, zobowiązując się do znaczącego obniżenia negatywnego wpływu transportu towarowego na naszą planetę oraz mobilność.

Wyrazem zobowiązań klimatycznych koalicji było również uruchomienie Pociąg Noego, najdłuższego na świecie, ewoluującego, mobilnego dzieła sztuki. Zaprojektowane przez europejskich artystów ulicznych i zainspirowane przez biblijną opowieść dzieło symbolizuje nadzieję, jaką kolejowe przewozy towarowe wnoszą do naszej wspólnej przyszłości.

PRAWA CZŁOWIEKA



W PKP CARGO w 2018 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej. Ponadto, w 2018 roku nie zanotowano przypadków dyskryminacji, mobbingu czy molestowania seksualnego.

Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 61 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Ilość związków zawodowych w Grupie [szt.]	123	129	131
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	14 620	14 595	14 944
% uzwiązkowienia	84,%	85,6%	85,7%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

Tabela 62 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2018	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	119	119	118
Wskaźnik wypadkowości [%]	6,9	6,9	6,7

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO, jako największy w Polsce kolejowy przewoźnik towarowy, dokłada wszelkich starań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do środowiska pracy, jak i przewożonych ładunków. Dzięki wykorzystaniu bezzałogowej floty dronów, wzrósł poziom bezpieczeństwa, znacząco ograniczona została kradzież przewożonych towarów.

Codzienne działania, dzięki Bezzałogowym Statkom Powietrznym („BSP”), powiększają zakres obserwacji w terenie, pozwalają na obserwację miejsc zagrożonych kradzieżą z poza ich terenu.

- Audyt bezpieczeństwa obszarów należących do PKP CARGO lub użytkowanych przez PKP CARGO na podstawie umowy z innymi spółkami Grupy. Analiza przetworzonych materiałów uzyskanych z wykorzystaniem BSP i ocena bezpieczeństwa z punktu widzenia infrastruktury zlokalizowanej w audytowanych obszarach;

- Oddziaływanie prewencyjne, prowadzone na terenie zakładów PKP CARGO;
- Powiększanie floty BSP, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez PKP CARGO;
- Wykorzystanie do monitorowania szlaków kolejowych BSP wyposażonych w kamerę RGB (umożliwiającą obserwację w dzień) lub kamerę termowizyjną (umożliwiającą obserwację w nocy).

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



W lutym 2018 r. PKP CARGO S.A. przyjęła i wdrożyła Kodeks etyki.

Kodeks etyki jest jednym z podstawowych elementów wspomagających proces budowy i rozwoju kultury organizacyjnej w Spółce. Zawarte w nim wartości oraz normy postępowania są zasadami pożądanymi w każdej organizacji. Zawiera on wypracowane przez przedstawicieli PKP CARGO S.A., przy udziale jej Pracowników i Klientów, podstawowe reguły postępowania, takie jak solidność, współpraca, dobre zarządzanie, bezpieczeństwo, profesjonalizm, nowoczesność, transparentność, odpowiedzialność i szacunek to zasady, którymi pracownicy powinni kierować się w codziennej pracy zawodowej.

Głównym celem Kodeksu etyki jest rekomendacja postaw oraz zasad zachowania, podczas wykonywania pracy. Stanowi on drogowskaz dla podejmowanych w Spółce działań w relacjach z Pracownikami, Klientami, Dostawcami, Konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym. Wdrożenie Kodeksu etyki wpłynie na poprawę jakości świadczonych usług oraz wzrost zadowolenia z pracy, zarówno wśród Pracowników jak i Klientów. W rezultacie wpłynie to na zwiększenie kultury organizacyjnej oraz na poprawę wizerunku i umocnienie pozycji PKP CARGO S.A. na rynku polskim i zagranicznym.

PKP CARGO S.A. od 2017 r. utrzymuje usługę gwarantującą anonimowe kanały informacyjne dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zalicza się: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną. Wybrani pracownicy PKP CARGO S.A. zostali przeszkoleni do roli Liderów Wartości i Rzecznika Etyki. W dalszej kolejności planowane jest wdrożenie kodeksu etyki w pełnym zakresie w Grupie PKP CARGO.



**Kodeks
Etyki**
PKP CARGO S.A.



10.2.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

System Zarządzania Bezpieczeństwem gwarantuje nie tylko wysoką jakość świadczonych przez Grupę usług i wysoko wykwalifikowaną kadre, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Wdrożony System zapewnia:

- najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług, bez rezygnacji z jakości,
- bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców),
- współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa,
- zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa,
- bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom,
- przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego,
- zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym,
- stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie,
- stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Opracowana w PKP CARGO Polityka Bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu **SMS (System Zarządzania Bezpieczeństwem)**, jak również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje Spółka. Przyczynia się to do zaangażowania organizacji w tworzenie oraz doskonalenie etyki pracy, ponad to daje pracownikom wyraźne wytyczne ukierunkowane na działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa.

System SMS funkcjonuje w oparciu o krajowe i unijne akty prawne odnoszące się do bezpieczeństwa systemu kolejowego i jest wymogiem, bez spełnienia którego przedsiębiorstwo kolejowe nie może prowadzić działalności. System SMS oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania przez Spółkę działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Potwierdzeniem wdrożenia i funkcjonowania Systemu SMS jest Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez UTK. Na tej podstawie po spełnieniu pozostałych wymagań Spółka może również prowadzić samodzielną działalność przewozową w 7 krajach UE: Czechach, Słowacji, Niemczech, Holandii, Austrii, Węgrzech, Litwie.

System SMS ma także zapewnić nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka związanymi z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - **MMS (Maintenance Management System)** oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada.

System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego.

System MMS został wdrożony w PKP CARGO S.A. w 2013 r. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami. (pod tym względem jest to system podobny do Systemu SMS).

W oparciu o zatwierdzony System MMS, PKP CARGO otrzymała w 2013 roku Certyfikat Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (Certyfikat ECM) potwierdzający jego akceptację na terenie Unii Europejskiej.

Warunkiem zachowania certyfikatu jest pełne wdrożenie zasad i warunków utrzymania wagonów towarowych zawartych zarówno w prawie krajowym, jak i UE.

Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Bez Systemu MMS i Certyfikatu ECM Spółka nie mogłaby wykonywać działalności w tym zakresie, a utrzymanie wagonów towarowych musiałoby być zlecone podmiotowi zewnętrznemu (PKP CARGO posiada w/w certyfikat).

Certyfikat ECM ważny jest na okres do 5 lat, po którym to okresie podlega odnowieniu. Ważność obecnie obowiązującego certyfikatu mija w maju 2021 roku.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień społecznych – dialog społeczny.

Zasady prowadzenia dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. wynikają z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu w Spółce.

Na znaczenie i rolę związków zawodowych w PKP CARGO S.A. wpływ mają zwłaszcza takie czynniki, jak:

- uprawnienia określone zarówno w regulacjach powszechnych, jak i wewnętrznych,
- partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie swoich przedstawicieli do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- utrzymujący się wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (około 84%).

Współdziałanie ze związkami zawodowymi w Spółce obejmuje w szczególności następujące kwestie:

- monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowych funduszy świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tych funduszy,

- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- opiniowanie wielkości zatrudnienia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad SIP,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,

Główną formą dialogu są cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień, odbywające się, co do zasady, w Centrali i na szczeblu zakładu raz w miesiącu, a na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Idea partnerstwa jest rozwijana jako wieloletnia praktyka PKP CARGO S.A., dlatego w 2018 r. Spółka kontynuowała działania na rzecz jej popularyzowania, bazując m. in. na wewnętrznych Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego, wypracowanych wspólnie ze Stroną Społeczną podczas Warsztatów Partnerskiego Dialogu w roku 2017.

Dbając o przejrzyste zasady współpracy pomiędzy stronami dialogu, Spółka aktualizuje wewnętrzne regulacje określające zasady współpracy Partnerów Społecznych. W wyniku wspólnych prac, w 2018 r. wprowadzona została aktualizacja Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań Stron ZUZP dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A.

Spółka tworzy również warunki sprzyjające szerzeniu i aktualizacji wiedzy w zakresie istotnym dla stron dialogu społecznego. Przedstawicielom Strony Społecznej udostępniane są szkolenia nt. zmian prawa w obszarach, które mają bezpośredni wpływ na wspólnie realizowane procesy (nowelizacja ustawy o związkach zawodowych, RODO).

W 2018 r. Spółka została Sygnatariuszem Karty Różnorodności koordynowanej w Polsce przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Dołączenie do tego grona jest publicznym wyrazem poszanowania polityki równego traktowania i upowszechniania idei równości w biznesie oraz akceptowania różnic i odmienności, m.in. w obszarze przynależności związkowej pracowników.



Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

Nabór pracowników

W 2018 roku, analogicznie jak w 2017 roku, realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Ponadto prowadzone były działania w ramach trzech głównych programów:

- Programu staży zawodowych,
- Programu stypendialny,
- Programu staży letnich.

Dodatkowo umożliwiono nowym pracownikom, nieposiadającym kwalifikacji zawodowych uczestnictwo w rozbudowanym projekcie szkoleniowym, mającym na celu przygotowanie ich do pracy na stanowisku: maszynisty, rewidenta czy manewrowego. Kontynuowana była również współpraca z lokalnymi organizacjami oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego.

Program adaptacyjny

W 2018 roku funkcjonujący program adaptacyjny został dostosowany do potrzeb i oczekiwań wyodrębnionych grup stanowisk funkcjonujących w Spółce: pracowników administracyjnych, kadry menedżerskiej oraz dla pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych, niż administracyjne. Dla pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z realizacją procesu przewozowego, zaktualizowany został cykl szkoleń umożliwiający uzyskanie wymaganych kwalifikacji zawodowych. Program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych.

W 2018 r. Spółka wspierała swoich pracowników uczestniczących w studiach podyplomowych, kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, uruchomiono kurs nauki języków obcych, rozwijano również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP). W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin. Pracownicy mogą korzystać z szerokiego pakietu świadczeń socjalnych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników, wprowadzono możliwość dofinansowania pobytu dzieci w przedszkolach i żłobkach, dodano możliwość korzystania z obiektów sportowych, programów rekreacyjno – sportowych, kart sportowych. W roku 2018 dokonano odpisu na ZFŚS w Spółce dla 39 909 uprawnionych, w tym 17 253 pracowników oraz 22 656 emerytów i rencistów.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabywania ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2018 r. wykupiono łącznie 27 309 uprawnień do ulgowych usług transportowych, w tym:

- dla pracowników – 13 100,
- dla członków rodzin pracowników – 2 121,
- dla emerytów i rencistów kolejowych – 12 088.

Kilkaset osób rocznie (265 wniosków w 2017 r., ok 300 w 2018 r.) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji a nawet Afryki.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do środowiska naturalnego

Przyjęta przez Spółkę polityka środowiskowa jest spójnym elementem Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie ZSZ i obejmuje:

- ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom,
- racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii i wody zgodnie z wymaganiami prawnymi zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego

Rezultat stosowania tych polityk to:

- prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe;
- inwestycje w zakupy nowego taboru i modernizacje taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru, co skutkuje wysokimi standardami utrzymania taboru i ochroną środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru;
- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi;
- minimalizacja wpływu na środowisko naturalne, ograniczanie ilości emitowanych do środowiska substancji i zanieczyszczeń;
- Świadomość ekologiczna naszych pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do poszanowania praw człowieka – polityka antymobbingowa

PKP CARGO S.A. priorytetowo traktuje zagadnienie kształtowania właściwych stosunków międzyludzkich i postaw etycznych w środowisku pracy. Dużą wagę przykładą do monitorowania i skutecznego zwalczania wszelkich przejawów mobbingu oraz innych form dyskryminacji pracowników, wprowadzając szereg rozwiązań o charakterze organizacyjnym, prawnym, informacyjnym i kulturowym.

Kodeksowe zasady przeciwdziałania mobbingowi znalazły wyraz w przyjętych regulacjach wewnętrznych, tworząc trzon realizowanej w Spółce polityki antymobbingowej. Obowiązek przeciwdziałania mobbingowi został wprowadzony do regulaminów pracy w jednostkach organizacyjnych PKP CARGO S.A.

W zakładach i Centrali Spółki działają Komisje Antymobbingowe i Mężowie Zaufania, do których pracownicy mogą zwrócić się w każdej sprawie dotyczącej zachowań niepożądanych, mając zapewnioną poufność. Mężowie Zaufania współdziałają na tym polu z Rzecznikiem Etyki.

Szczególny nacisk w toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi Spółka kładzie na działania profilaktyczne, zwłaszcza w zakresie edukacyjno-informacyjnym. W tym celu prowadzone są szkolenia pracowników ze szczególnym uwzględnieniem kadry kierowniczej, problematyka mobbingu i ochrony przed jego przejawami sygnalizowana jest w toku szkoleń z zakresu bhp, udostępniony jest również adres e-mail do zgłaszania przypadków mobbingu, a treści informacyjne na ten temat przekazywane są pracownikom poprzez stronę intranetową PKP CARGO.

Pracownicy mają również możliwość zgłaszania nieprawidłowości poza strukturami organizacji. W tym celu Spółka nawiązała współpracę z firmą zewnętrzną „Linia Etyki”, która zapewnia anonimowe przyjmowanie zgłoszeń o przypadkach mobbingu, a także nieprawidłowościach etycznych i korupcyjnych, przeprowadza postępowania wyjaśniające i organizuje szkolenia.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

Z dniem 1 stycznia 2018 r. weszła w życie Decyzja Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 31 października 2017r. - „Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A.” Niniejsza procedura reguluje:

- sposób zgłaszania przypadków korupcji lub podejrzenia korupcji;
- rejestrowanie zdarzeń korupcyjnych;
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami korupcji;
- postępowanie wobec osób zgłaszających przypadki korupcji;
- informowanie Zarządu o przypadkach korupcji;
- zgłaszanie przypadków korupcji organom ścigania oraz współpraca z tymi organami;
- analizowanie przypadków korupcji;
- zapobieganie ponownemu występowaniu przypadków korupcji;
- współpracę z otoczeniem, partnerami, kontrahentami i instytucjami administracji;
- współpraca z komórkami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

Procedura obowiązuje wszystkich pracowników spółki PKP CARGO S. A., jak również osoby wchodzące w skład Zarządu. Ponadto procedura reguluje status Sygnalisty, jak również politykę przyjmowania i wręczania prezentów.

Realizacją polityki antykorupcyjnej jest „Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A.”

10.2.4 Procedury należytej staranności

PKP CARGO S.A. na bieżąco podejmuje działania w celu zapewnienia skuteczności realizacji wyznaczonych zadań oraz zgodności z przepisami prawa .

Wprowadzane w Spółce regulacje wewnętrzne są dostosowywane pod kątem aktualnych potrzeb biznesowych, jak również spójności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa pracy. Równocześnie stosowanie przez Spółkę dobrych praktyk przyczynia się do doskonalenia standardów prowadzonej działalności oraz podnoszenia kwalifikacji i kompetencji kapitału ludzkiego.

Systematycznie prowadzone oceny ryzyka, m. in w odniesieniu do zagadnień społecznych, pracowniczych oraz dotyczących poszanowania praw człowieka, pozwalają na wczesne wykrycie zagrożeń i maksymalne ograniczenie ich skutków.

Obszar zarządzania zasobami ludzkimi jest objęty systemem audytów wewnętrznych w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania, co pozwala na identyfikację procesów i zapewnienie ich zgodności z założonymi wymaganiami oraz wdrożenie działań doskonalących.

10.2.5 Ryzyka związane z działalnością PKP CARGO S.A. i zarządzanie tymi ryzykami

W dniu 25 września 2018 r. Zarząd PKP CARGO S.A. przyjął uchwałę o wprowadzeniu do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Na mocy tej uchwały, zostały wprowadzone zmiany w dotychczas obowiązującej Polityce, których celem było powiązanie tworzonego Planu Inwestycji z istniejącymi, wysokimi ryzykami oraz wprowadzenie większej elastyczności procesu. Biuro Bezpieczeństwa i Audytu zostało zobowiązane do sprawowania nadzoru nad wdrożeniem i realizacją postanowień Polityki.

Podstawowym zadaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO (KARN) jest badanie prawidłowości i efektywności wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce, a także monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. KARN dokonuje oceny systemu zarządzania ryzykiem.

Zarząd PKP CARGO odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem.

Dyrektor Zakładu / Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Do jego zadań zalicza się:

- zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w działalności,
- przeanalizowanie ich i dokonanie oceny,
- a następnie porównanie z oczekiwanymi wynikami.

W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji.

W Polityce wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem. Gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN.

Ryzyka, które są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi. W odniesieniu do ryzyk wskazanych przez Członków Zarządu, zaprojektowane zostały wskaźniki, które obrazują poziom ryzyka. Obecnie monitorowanych jest 25 wskaźników. Raz w miesiącu Zarząd PKP CARGO otrzymuje raport, w którym wskazane są poziomy wskaźników (neutralny, alarmowy i katastroficzny), tendencja panująca w danym wskaźniku oraz informacja na temat przyczyn zaistniałych odchyśleń oraz działań podejmowanych przez właścicieli ryzyka w związku z odchyleniami.

Wskaźniki w większości przypadków mają charakter ilościowy i przedstawiają informację, która jest weryfikowalna i bez ponoszenia nadmiernych kosztów wygenerowana z systemów informatycznych PKP CARGO. Zarząd PKP CARGO ma możliwość zmiany monitorowanych wskaźników w zależności od swoich potrzeb informacyjnych. Polityka została opracowana w oparciu o postanowienia normy ISO 31000 „Zarządzanie ryzykiem”.

Proces oceny ryzyka odbywa się co najmniej raz w roku, w ramach prowadzonej samooceny. W jej trakcie właściciele ryzyk identyfikują ryzyka w swoim obszarze oraz aktywa informacyjne, w odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji oraz planują działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka w przypadku, gdy poziom ryzyka jest nieakceptowalny. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności istotnie wpływające na poziom ryzyka, właściciel ryzyka powinien dokonać samooceny przed upływem roku.

Proces oceny odbywa się w trzech etapach: rozpoczyna się identyfikacją ryzyka, następnie ryzyko jest analizowane, a otrzymane wyniki porównywane są z oczekiwaniami i od tego zależy dalsze postępowanie z ryzykiem. Ryzyko może zostać zaakceptowane lub właściciel ryzyka przygotowuje Plan postępowania z ryzykiem.

W odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji, w odniesieniu do aktywów, które zostały przez właścicieli uznane za krytyczne, tworzy się Plany ciągłości działania. Właściciel aktywa jest odpowiedzialny za utrzymanie, aktualizację i testowanie Planu. Cykliczność procesu zakłada jego ciągłe zmiany mające na celu doskonalenie..

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Dialog społeczny

Przyjęte i honorowane przez Partnerów Społecznych w PKP CARGO S.A. umowy społeczne, wśród których szczególne znaczenie ma Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO S.A. z dnia 14 lutego 2005 r., stanowią podstawę współdziałania i prowadzenia dialogu społecznego w Spółce. Informowanie się o istotnych dla pracodawcy i załogi sprawach, w tym systematyczne spotkania ze stroną związkową, pozwalają na wczesne rozpoznawanie sytuacji stwarzających ryzyka dla działalności Spółki, zapobiegając konfliktom i sporom oraz zapewniając realizację procesów biznesowych w warunkach pokoju społecznego.

Reprezentacja pracowników w organach korporacyjnych PKP CARGO S.A. zwiększa ryzyko w zakresie ochrony informacji, ale jednocześnie pozytywnie wpływa na proces zarządzania Spółką, gdyż pozwala na identyfikowanie się załogi z celami firmy, wzrost odpowiedzialności, a także podnoszenie poziomu świadomości ekonomicznej załogi i realnej oceny możliwości spełniania postulatów związkowych.

Różnorodne inicjatywy i działania podejmowane na rzecz rozwijania idei partnerstwa sprzyjają podnoszeniu poziomu dialogu społecznego, pozytywnie oddziałując równocześnie na procesy biznesowe Spółki.

Polityka socjalna i ulgowe usługi transportowe

Zapewnienie niezbędnych zasobów ludzkich dla potrzeb Spółki jest jednym z podstawowych celów obszaru zarządzania zasobami ludzkimi. W 2018 r. realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne, zintensyfikowano prace nad

wprowadzeniem rozwiązań systemowych, wspierających zatrudnienie nowych pracowników (program staży zawodowych, program stypendialny, program staży letnich). Dodatkowo, kontynuowana była współpraca z lokalnymi organizacjami, oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego.

Ważnym elementem zabezpieczenia interesów Spółki jest również ochrona informacji mających istotną wartość dla Spółki. Opracowane zostały nowe zasady dotyczące zakazów prowadzenia działalności konkurencyjnej - ich celem jest wyeliminowanie lub znaczące zredukowanie ryzyka ujawnienia danych stanowiących istotne dla Spółki informacji. Dodatkowo planowane jest uzależnienie wysokości odszkodowania oraz okresu obowiązywania zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej po ustaniu zatrudnienia od okresu zatrudnienia na stanowisku objętym zakazem.

Rozdział środków z ZFŚS, przy udziale przedstawicieli załogi, stanowi istotny element systemu pozapłacowych benefitów funkcjonujących w Spółce, przyczyniając się do zaspokajania socjalnych i bytowych potrzeb pracowników oraz byłych pracowników i członków ich rodzin. Gospodarowanie ZFŚS samodzielnie przez pracodawców PKP CARGO S.A., na podstawie zakładowych regulaminów, powoduje, że pomoc socjalna trafia do najbardziej potrzebujących przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.

Także uprawnienia do ulgowych usług transportowych, historycznie ugruntowanych w przedsiębiorstwach kolejowych, zajmują ważne miejsce wśród pozapłacowych bodźców pracowników Spółki, które mają znaczenie zarówno w procesie rekrutacji, jak również późniejszej integracji załogi z firmą.

Polityka antymobbingowa

Przyjęte w PKP CARGO S.A. rozwiązania prawne tworzą organizacyjne ramy działań zmierzających do ograniczenia zjawisk mobbingu, dyskryminacji w Spółce, zapobiegania sytuacjom konfliktowym, jak również kształtowania pożądanych postaw pracowniczych. Działające w Spółce Komisje Antymobbingowe i Mężowie Zaufania przy wsparciu Rzecznika Etyki, wraz z polityką informacyjną i szkoleniową, stanowią podstawę skutecznego przeciwdziałania zjawisku mobbingu oraz innych dyskryminacyjnych praktyk w środowisku pracy.

Środowisko naturalne

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska - konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) - negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;
- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015-9 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie normy PN-EN ISO 14001

Ryzyka środowiskowe zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” w kontekście procesów środowiskowych takich jak: zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach, zarządzanie urządzeniami zawierającymi substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane, zarządzanie gospodarką wodno – ściekową, zarządzanie wytwarzanymi odpadami przemysłowymi oraz komunalnymi, zarządzanie emisją hałasu do środowiska, zarządzanie zielenią oraz postępowanie w przypadku szkód w środowisku. Dla procesów środowiskowych wymagających podjęcia działań, opracowano plany postępowania z ryzykiem.

Przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu

Minimalizacja ryzyka korupcji odbywa się poprzez wprowadzenie Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer'a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy PKP CARGO, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).

11. 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 spółek Grupy

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy PKP CARGO, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

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

Zarząd Spółki

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 marca 2019 roku

O Ś W I A D C Z E N I E

**Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie zgodności Skonsolidowanego Sprawozdania
Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2018 roku
oraz Sprawozdania Zarządu z działalności
Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2018**

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2018 i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości, oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2018 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Zarząd Spółki



Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu



Leszek Borowiec
Członek Zarządu



Grzegorz Fingas
Członek Zarządu



Witold Bawor
Członek Zarządu



Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 marca 2019 roku

Warszawa, dn. 20 marca 2019 r.

Informacja Zarządu PKP CARGO S.A. sporządzona na podstawie oświadczenia Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 20 marca 2019 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie rocznego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE i rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE

(zgodnie z wymogiem § 70 ust. 1 pkt 7 oraz § 71 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz.U. z 2018 r. poz. 757))

Zarząd PKP CARGO S.A., na podstawie oświadczenia Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 20 marca 2019 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie rocznego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE (dalej: „Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe”) i rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE (dalej: „Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe”) informuje o dokonaniu wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie Jednostkowego Sprawozdania Finansowego i Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego z poszanowaniem przepisów prawa powszechnie obowiązującego i wewnętrznych regulacji PKP CARGO S.A. (dalej: „Spółka”) obowiązujących na dzień dokonania wyboru firmy audytorskiej, oraz wskazuje, że:

- 1) jako firma audytorska do badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego i Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego została wybrana firma BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, wpisana przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów na listę firm audytorskich pod numerem 3355;
- 2) firma audytorska oraz członkowie zespołu wykonującego badanie spełniali warunki do sporządzenia bezstronnego i niezależnego sprawozdania z badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego i Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego zgodnie z obowiązującymi przepisami, standardami wykonywania zawodu i zasadami etyki zawodowej oraz zgodnie z oświadczeniem zawartym w Sprawozdaniu dodatkowym dla Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.;
- 3) są przestrzegane obowiązujące przepisy związane z rotacją firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta oraz obowiązkowymi okresami karencji;
- 4) PKP CARGO S.A. posiada politykę w zakresie wyboru firmy audytorskiej oraz politykę w zakresie świadczenia na rzecz Spółki przez firmę audytorską, podmiot powiązany z firmą audytorską lub członka jego sieci dodatkowych usług niebędących badaniem, w tym usług warunkowo zwolnionych z zakazu świadczenia przez firmę audytorską.

Czesław Warsewicz – Prezes Zarządu

Leszek Borowiec – Członek Zarządu ds. Finansowych

Grzegorz Fingas – Członek Zarządu ds. Handlowych

Witold Bawor – Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Zenon Kozendra – Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników




.....
.....
.....
.....
.....

**Oświadczenie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. dotyczące powołania i działalności Komitetu
Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.**

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., działając w związku z § 70 ust. 1 pkt 8 i § 71 ust. 1 pkt 8 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz.U. z 2018 r. poz. 757) oświadcza, że:

- 1) są przestrzegane przepisy dotyczące powołania, składu i funkcjonowania Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., w tym dotyczące spełnienia przez jego członków kryteriów niezależności oraz wymagań odnośnie do posiadania wiedzy i umiejętności z zakresu branży, w której działa PKP CARGO S.A. oraz w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych;
- 2) Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wykonał swoje zadania przewidziane w obowiązujących przepisach.



**Oświadczenie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
dotyczące oceny rocznego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego
PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony
w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE**

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., działając na podstawie art. 382 § 3 Kodeksu spółek handlowych w związku z § 70 ust. 1 pkt 14 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz.U. z 2018 r. poz. 757) ocenia, że roczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzone zgodnie z MSSF UE (zwane dalej: „Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym”) jest zgodne z księgami, dokumentami oraz ze stanem faktycznym.

Swoją ocenę Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. uzasadnia następująco:

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. dokonała oceny Jednostkowego Sprawozdania Finansowego na podstawie:

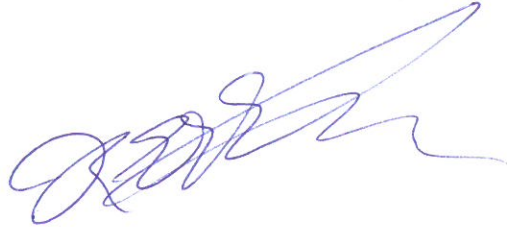
- treści ww. sprawozdania oraz sprawozdania niezależnego biegłego rewidenta z badania wydanego bez zastrzeżeń,
- informacji ze spotkań z przedstawicielami firmy BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie tj. firmy audytorskiej, w tym z kluczowym biegłym rewidentem,
- informacji przekazywanych Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w ramach wykonywania przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. zadań przewidzianych w obowiązujących przepisach i wewnętrznych regulacjach,
- informacji i danych prezentowanych Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Zarząd PKP CARGO S.A.,
- informacji pozyskanych przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. w ramach uprawnień przysługujących temu organowi, w tym w szczególności w zakresie kontroli wewnętrznej i audytu oraz dostępu do dokumentów i ksiąg finansowych.

W opinii niezależnego biegłego rewidenta Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe:

- przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy zakończony w tym dniu, zgodnie z zastosowaniem Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonymi przez Unię Europejską oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości,
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi PKP CARGO S.A. przepisami prawa oraz statutem PKP CARGO S.A.,

- zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 ustawy z 29 września 1994 roku o rachunkowości (Dz.U. z 2019 roku, poz. 351).

Biorąc pod uwagę powyższe, niniejsza pozytywna ocena Jednostkowego Sprawozdania Finansowego jest uzasadniona.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned in the upper right quadrant of the page.

**Oświadczenie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
dotyczące oceny Sprawozdania Zarządu
z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2018 oraz Skonsolidowanego Sprawozdania
Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony
w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzone zgodnie z MSSF UE**

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., działając na podstawie art. 382 § 3 Kodeksu spółek handlowych w związku z § 71 ust. 1 pkt 12 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz.U. z 2018 r. poz. 757) (zwanego dalej: „Rozporządzeniem”) ocenia, że roczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2018 roku sporządzone zgodnie z MSSF UE (zwane dalej: „Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym”) oraz Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2018 (zwane dalej: „Sprawozdaniem Zarządu”) są zgodne z księgami, dokumentami oraz ze stanem faktycznym.

Swoją ocenę Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. uzasadnia następująco:

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. dokonała oceny Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz Sprawozdania Zarządu (zwanymy dalej także łącznie: „Sprawozdaniem”) na podstawie:

- treści Sprawozdań oraz sprawozdania niezależnego biegłego rewidenta z badania Sprawozdań wydanego bez zastrzeżeń,
- informacji ze spotkań z przedstawicielami firmy BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie tj. firmy audytorskiej, w tym z kluczowym biegłym rewidentem,
- informacji przekazywanych Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w ramach wykonywania przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. zadań przewidzianych w obowiązujących przepisach i wewnętrznych regulacjach,
- informacji i danych prezentowanych Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Zarząd PKP CARGO S.A.,
- informacji pozyskanych przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. w ramach uprawnień przysługujących temu organowi, w tym w szczególności w zakresie kontroli wewnętrznej i audytu oraz dostępu do dokumentów i ksiąg finansowych.

W opinii niezależnego biegłego rewidenta Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe:

- przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy zakończony w tym dniu, zgodnie z mającymi zastosowanie Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonymi przez Unię Europejską oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości,

RE

- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Grupę PKP CARGO przepisami prawa oraz statutem Jednostki dominującej.

W opinii niezależnego biegłego rewidenta Sprawozdanie Zarządu (obejmujące Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. za rok 2018) zostało sporządzone zgodnie z art. 49 ustawy o rachunkowości (tj. z dnia 17 stycznia 2019 r. Dz.U. z 2019 r. poz. 351) oraz § 71 Rozporządzenia i jest zgodne z informacjami zawartymi w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

Ponadto niezależny biegły rewident oświadczył, że w świetle wiedzy o Grupie PKP CARGO i jej otoczeniu uzyskanej podczas badania, nie stwierdził w Sprawozdaniu Zarządu istotnych zniekształceń.

Biorąc pod uwagę powyższe, niniejsza pozytywna ocena Sprawozdania Zarządu oraz Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego dokonana przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. jest uzasadniona.



**W celu uzyskania dodatkowych informacji
o PKP CARGO prosimy o kontakt
z Biurem Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu:**

PKP CARGO S.A.

Biuro Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu