

RAPORT ROCZNY 2019



Skonsolidowany raport roczny
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za 2019 rok

Szanowni Państwo,

2019 rok był trudnym okresem dla Grupy PKP CARGO, podobnie jak dla całego sektora kolejowych przewozów towarowych, gdyż spadła zarówno masa transportowanych ładunków, jak i praca przewozowa. Był to rezultat dekonunktury na rynku przewozów towarów masowych, na który składało się kilka czynników niezależnych od nas. Grupa PKP CARGO przewiozła mniej ładunków w porównaniu do roku 2018 o około 11%, ale w podobnej sytuacji byli inni przewoźnicy masowi. W roku 2019 z sukcesem przeprowadziliśmy proces optymalizacji funkcjonowania wszystkich spółek Grupy PKP CARGO oraz ich wewnętrznej racjonalizacji, co spowodowało, że mimo spadku przewiezionej masy, Grupa PKP CARGO wygenerowała zyski na wszystkich poziomach.

Na wyniki przewozowe Grupy PKP CARGO miał wpływ przede wszystkim spadek przewozów ładunków masowych: węgla kamiennego, kruszyw i rud metali. Stanowią one bowiem około 70% ładunków i ich spadek znacząco wpływa na osiągnięte wyniki przez spółkę. W Polsce spadło zapotrzebowanie na węgiel, co wynika z ograniczania produkcji energii elektrycznej z węgla na rzecz Odnawialnych Źródeł Energii. Wydobywanie węgla spadło do najniższego poziomu od ponad 70 lat (niecałe 62 mln ton), jest porównywalne z produkcją z pierwszych lat powojennych. Mniej węgla z polskich kopalń to niższe przewozy i nie rekompensuje ich import tego surowca. I trzeba się liczyć z tym, że ta tendencja może się utrzymać także w tym roku.

PKP CARGO odczuło bardzo szybko także skutki wygaszenia wielkiego pieca w Hucie Tadeusza Sendzimira w Krakowie, gdyż ArcelorMittal jest naszym dużym klientem, zlecającym zarówno transporty surowców niezbędnych do produkcji stali, jak i gotowych wyrobów.

W 2019 roku stanęliśmy także przed wyzwaniami związanymi z wyhamowaniem dynamiki inwestycji infrastrukturalnych, co dla nas oznaczało mniejsze przewozy kamienia. Duże projekty drogowe i kolejowe były przerywane, ponieważ place budów opuszczali wykonawcy, bądź wstrzymywane albo odkładane w czasie, m.in. z powodu wzrostu cen składanych na przetargach przez firmy budowlane czy też z powodów prawno-organizacyjnych. Była to sytuacja odmienna od tej z 2018 roku, gdy front robót budowlanych był bardzo szeroki i kopalnie kamienia ledwo nadążały z realizacją zamówień.

Ten rok powinien być bardziej pozytywny, o czym świadczą dane docierające z rynku. Szykujemy się także na większe przewozy kruszyw, gdyż w decydującą fazę wkraczają inwestycje infrastrukturalne dofinansowane z budżetu Unii Europejskiej. Budowa dróg i linii kolejowych musi być rozliczona do końca 2023 roku, a ponieważ sporo jeszcze zadań inwestycyjnych jest na liście do wykonania, to musi siłą rzeczy wzrosnąć zapotrzebowanie na takie surowce jak kruszywa, piasek, żwir, cement. Z drugiej jednak strony, nie wiemy jeszcze, jak negatywne skutki przyniesie transportowi epidemia koronawirusa.

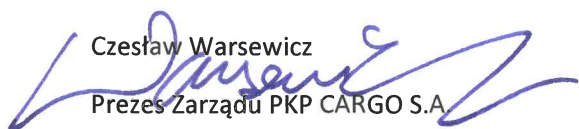


Spodziewana poprawa koniunktury w przewozach masowych nie spowoduje na pewno zmiany naszych priorytetów, czyli przekształcania PKP CARGO z przewoźnika kolejowego w operatora logistycznego. Dlatego poprzedni rok stał pod znakiem tej transformacji między innymi poprzez zwiększanie zasobów przewozowych w segmencie przewozów intermodalnych. Zakończyliśmy z sukcesem przetarg na dostawę do 2022 roku łącznie 1156 platform do przewozu kontenerów, z czego około 50% finansowania będzie stanowić dotacja z funduszy unijnych.

W roku ubiegłym rozpoczęliśmy proces integracji wszystkich terminali należących do Grupy PKP CARGO w jeden efektywny podmiot zwiększający nasze przewagi konkurencyjne w segmencie przewozów intermodalnych. Utworzony ubiegłym roku podmiot PKP CARGO TERMINALE jest częścią łańcucha wartości w obszarze operatora logistycznego, a jego pełna integracja ma się zakończyć do końca bieżącego roku. W ten proces wpisuje się wspólny projekt z PKP S.A. budowy terminala w Zduńskiej Woli-Karsznicach, który ma się stać centralnym hubem przeładunkowym w Polsce. Zależy nam na tym, aby Polska była nie tylko krajem tranzytowym, ale i miejscem obsługi ładunków, jakie docierają do nas drogą morską lub lądową z Azji i Chin oraz innych kontynentów i państw, co będzie z korzyścią biznesową dla nas.

Naszym celem jest uczynienie z PKP CARGO krajowego operatora logistycznego integrującego i koordynującego system logistyczny w Polsce. Ten proces będzie rozłożony w dłuższej perspektywie czasowej, ale fundamenty musimy budować już teraz i zaczęliśmy to robić w 2019 roku. Mamy potencjał, możliwości, aby temu zadaniu podołać.

Rozwój wymaga oczywiście troski o jak najlepszą kondycję finansową Grupy PKP CARGO, przede wszystkim z względu na naszych akcjonariuszy i wzrost wartości Grupy.


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" lub „Spółka”) („Grupa”), zawierające skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 roku, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej na 31 grudnia 2019 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 2019 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 Podmiotu dominującego.

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 („KSB”) przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów oraz stosownie do ustawy z dn. 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich i nadzorze publicznym („Ustawa o biegłych rewidentach” - Dz.U. z 2019 roku, poz. 1421 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia UE nr 537/2014 z dnia 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 Podmiot dominujący wykazuje tabor kolejowy w kwocie 4.330 mln zł, co stanowiło 54,2% aktywów na 31 grudnia 2019 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.

Przeprowadzone testy na utratę wartości aktywów Podmiotu dominującego oraz Grupy PKP Cargo International nie wykazały utraty wartości aktywów.

Ujawnienia w skonsolidowanym 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 trakcie badania wykonaliśmy poniżej wymienione procedury odnoszące się do zidentyfikowanego ryzyka:

1. Zapoznaliśmy się z zapisami polityki rachunkowości dotyczącymi ustalania stawek amortyzacyjnych, odpisów aktualizujących wartość rzeczowych aktywów trwałych oraz w przypadku taboru kolejowego - ustalania wartości rezydualnej tych składników aktywów,
2. Zweryfikowaliśmy, czy nastąpiły zmiany w sposobie podejścia 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,
3. Przeprowadziliśmy analityczne procedury wiarygodności dotyczące kompletności, dokładności i występowania amortyzacji,
4. Zweryfikowaliśmy sporządzony test na utratę wartości aktywów Spółki oraz Grupy PKP Cargo International, oceniając w sposób krytyczny proces przeprowadzenia testu na utratę wartości, prawidłowość identyfikacji ośrodka generującego środki pieniężne, kluczowe założenia testu, poprawność matematyczną testu, zastosowane stopy dyskonta, analizę wrażliwości testu na kluczowe czynniki wejściowe modelu,
5. Oceniono poprawność oraz kompletność wymaganych ujawnień w sprawozdaniu finansowym,
6. Oceniliśmy wpływ zdarzeń po dniu bilansowym na szacunki wykonane na dzień bilansowy.

2. Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Kluczowa sprawa badania

Podmiot dominujący zaprezentował w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym sporządzonym na 31 grudnia 2019 roku rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych w wysokości 784 mln zł, co stanowi 9,8% kapitału własnego i zobowiązań razem. Rezerwy te uznano za kluczowy obszar audytu ze względu na ich istotny wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe.

Ujawnienia w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym

Podmiot dominujący zawarł ujawnienia dotyczące rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych w nocie objaśniającej 5.8 do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Procedury biegłego rewidenta w odpowiedzi na zidentyfikowane ryzyko

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

1. Przeanalizowaliśmy proces kalkulacji szacunków rezerw na świadczenia pracownicze,
2. Zweryfikowaliśmy czy nastąpiły nieuzasadnione zmiany w sposobie podejścia do szacunków rezerw w porównaniu z poprzednim rokiem,
3. Przeprowadziliśmy analizy raportów z wyceny aktuarialnej rezerw na świadczenia pracownicze,
4. Przeprowadziliśmy ocenę kompetencji firmy sporządzającej raport z wyceny aktuarialnej,
5. Przeanalizowaliśmy podstawowe założenia przyjęte do wyceny rezerw, w tym stopy dyskonta,
6. Przeprowadziliśmy analizę wpływu odchyłeń podstawowych założeń (stopa dyskontowa, wzrost płac, wzrost zatrudnienia) na wartość rezerw,
7. Przeanalizowaliśmy wykorzystanie rezerw krótkoterminowych w 2019 roku, w stosunku do ich szacunków wg stanu na 31 grudnia 2018 roku.

3. Zobowiązania warunkowe

Kluczowa sprawa badania

Podmiot dominujący wykazuje w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym pozostałe zobowiązania warunkowe dotyczące postępowań sądowych związanych z roszczeniami przeciwko podmiotom Grupy, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków jest oceniane jako niewielkie oraz roszczenia, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez spółkę, o łącznej wartości 114,0 mln zł na 31 grudnia 2019 roku.

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

Ujawnienia w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym

Podmiot dominujący zamieścił ujawnienia dotyczące zobowiązań warunkowych w nocie 7.3 do sprawozdania finansowego.

Procedury biegłego rewidenta w odpowiedzi na zidentyfikowane ryzyko

Nasze procedury badania obejmowały między innymi:

1. Rozpoznanie kontroli wewnętrznej Grupy w zakresie kwalifikacji zobowiązań warunkowych,
 2. Zapoznanie się z aktualnym stanem spraw spornych i sądowych,
 3. Ocena poprawności kwalifikacji roszczeń spornych i sądowych do zobowiązań warunkowych, poprzez uzyskanie bezpośrednich odpowiedzi i stanowisk doradców prawnych Grupy w zakresie oceny ryzyka zakończenia sporów z wynikiem niekorzystnym dla Grupy,
 4. Przegląd dokumentacji z badania w innych obszarach pod kątem identyfikacji zdarzeń, umów, zobowiązań mogących mieć charakter pozycji warunkowych,
 5. Ocena czy ujawnienia w 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 Podmiotu dominującego oraz członkowie Rady Nadzorczej Podmiotu dominującego są zobowiązani do zapewnienia, aby skonsolidowane sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w ustawie z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości („Ustawa o rachunkowości” - Dz.U. z 2019 roku, poz. 351 z późniejszymi zmianami). 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, fałszerstwa, 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 odpowiedniości 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 Radzie 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 Radzie Nadzorczej Podmiotu dominującego oświadczenie, że przestrzegaliśmy stosownych wymogów etycznych dotyczących niezależności oraz, że będziemy informować ich 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 Radzie Nadzorczej Podmiotu dominującego 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 przeważąłyby korzyści takiej informacji dla interesu publicznego.

Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się łączne sprawozdanie z działalności Podmiotu dominującego oraz Grupy za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku („Sprawozdanie z działalności”) wraz z oświadczeniem o stosowaniu ładu korporacyjnego, które jest wyodrębnioną częścią tego Sprawozdania z działalności, a także odrębne sprawozdanie na temat informacji niefinansowych, o którym mowa w art. 49b ust 1 Ustawy o rachunkowości oraz Raport Roczny za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku („Raport roczny”) (razem „Inne informacje”).

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej

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

Zarząd Podmiotu dominującego oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby Sprawozdanie z działalności wraz z wyodrębnionymi częściami a także odrębne sprawozdanie na temat informacji niefinansowych spełniało wymagania przewidziane w Ustawie o rachunkowości.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Nasza opinia z badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego nie obejmuje Innych informacji.

W związku z badaniem skonsolidowanego sprawozdania finansowego naszym obowiązkiem jest zapoznanie się z Innymi informacjami, i czyniąc to, rozpatrzenie, czy inne informacje nie są istotnie niespójne ze sprawozdaniem finansowym lub naszą wiedzą uzyskaną podczas badania, lub w inny sposób wydają się istotnie zniekształcone. Jeśli na podstawie wykonanej pracy, stwierdzimy istotne zniekształcenia w Innych informacjach, 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 sprawozdaniu finansowym.

Ponadto jesteśmy zobowiązani do poinformowania, czy Spółka sporządziła oświadczenie na temat informacji niefinansowych oraz wydania opinii, czy Spółka w oświadczeniu o stosowaniu ładu korporacyjnego zawarła wymagane informacje.

Sprawozdanie z działalności Spółki 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 Spółki.

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 paragrafem 70 Rozporządzenia 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 („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 Spółce i Grupie, i ich 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 Spółka zawarła 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 sprawozdaniu finansowym.

Informacja na temat informacji niefinansowych

Zgodnie z wymogami Ustawy o biegłych rewidentach potwierdzamy, że Spółka 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 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.

Usługi niebędące badaniem sprawozdań finansowych, które świadczyliśmy na rzecz Podmiotu dominującego i jej spółek zależnych w badanym okresie zostały wymienione w notce 8.8.1 Sprawozdania z działalności.

Wybór firmy audytorskiej

Zostaliśmy wybrani po raz pierwszy do badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy uchwałą Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Podmiotu dominującego z dnia 30 czerwca 2016 roku oraz ponownie uchwałą z dnia 26 czerwca 2019 roku. Skonsolidowane sprawozdania finansowe Grupy badamy nieprzerwanie począwszy od roku obrotowego zakończonego 31 grudnia 2016 roku, to jest przez 4 kolejne lata.

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

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



Signed by /
Podpisano przez:
Marcin Krupa
Date / Data: 2020-
03-23 15:16

Marcin Krupa
Biegły Rewident
nr w rejestrze 11142



Signed by /
Podpisano przez:
André Helin
Date / Data:
2020-03-23 15:21

dr André Helin
Prezes Zarządu Komplementariusza
Biegły Rewident nr w rejestrze 90004

Warszawa, 23 marca 2020

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 r.

Według MSSF UE



Spis treści

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITAŁE 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	10
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	13
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	13
2.2 Koszty operacyjne	16
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	17
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	17
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	18
3.1 Podatek dochodowy	18
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia, zarządzania płynnością i kapitałem własnym	22
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	22
4.2 Kapitał własny i polityka zarządzania kapitałem	26
4.3 Zarządzanie ryzykiem płynności	27
4.4 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	27
4.5 Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych	28
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	29
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	29
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	35
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	37
5.4 Zapasy	38
5.5 Należności handlowe	38
5.6 Pozostałe aktywa	40
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	41
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	41
5.9 Pozostałe rezerwy	44
5.10 Pozostałe zobowiązania	46
6. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym	46
6.1 Instrumenty finansowe	48
6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym	52
7. Noty pozostałe	59
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	59
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	60
7.3 Zobowiązania warunkowe	61
7.4 Zabezpieczenia spłaty zobowiązań	61
7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym	62
7.6 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	62

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	2019	2018	
Przychody z tytułu umów z klientami	4 781,6	5 183,0	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(583,8)	(615,1)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(572,6)	(732,0)	
Usługi transportowe	(363,3)	(463,1)	
Pozostałe usługi	(408,6)	(529,6)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 737,3)	(1 651,4)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(292,8)	(298,9)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	36,7	14,1	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	859,9	907,0	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(716,5)	(629,4)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	143,4	277,6	
Przychody i (koszty) finansowe	(71,6)	(42,0)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	1,7	3,7	<i>Nota 5.3</i>
Wynik ze sprzedaży udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności	-	4,5	
Zysk przed opodatkowaniem	73,5	243,8	
Podatek dochodowy	(37,5)	(59,9)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK NETTO	36,0	183,9	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	9,9	(23,4)	
Podatek dochodowy	(1,9)	4,4	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	1,7	16,5	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	9,7	(2,5)	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(52,2)	(13,2)	<i>Nota 5.8</i>
Podatek dochodowy	10,0	2,5	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	-	
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(41,5)	(10,7)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(31,8)	(13,2)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	4,2	170,7	
Zysk netto przypadający:			
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	36,0	183,9	
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	4,2	170,7	
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	0,80	4,11	

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

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/12/2019	31/12/2018	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 329,6	3 997,0	Nota 5.1
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	872,4	949,9	Nota 5.1
Prawa do użytkowania aktywów	1 078,8	-	Nota 5.2
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	40,4	47,3	Nota 5.3
Należności handlowe	3,0	0,7	Nota 5.5
Należności leasingowe	10,9	-	
Pozostałe aktywa	55,0	56,7	Nota 5.6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	113,7	135,6	Nota 3.1
Aktywa trwałe razem	6 503,8	5 187,2	
Zapasy	161,0	161,7	Nota 5.4
Należności handlowe	591,3	684,6	Nota 5.5
Należności leasingowe	0,7	-	
Należności z tytułu podatku dochodowego	51,4	3,0	
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1	
Pozostałe aktywa	132,7	121,4	Nota 5.6
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	550,4	447,3	Nota 4.4
Aktywa obrotowe razem	1 487,5	1 619,1	
AKTYWA RAZEM	7 991,3	6 806,3	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	Nota 4.2
Kapitał zapasowy	781,4	628,2	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(77,7)	(44,2)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	77,5	75,8	
Zyski zatrzymane	402,8	584,4	
Kapitał własny razem	3 423,3	3 483,5	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 201,4	1 156,5	Nota 4.1
Zobowiązania handlowe	2,7	0,5	
Zobowiązania inwestycyjne	157,0	109,8	Nota 5.7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	657,1	591,5	Nota 5.8
Pozostałe rezerwy	5,4	20,5	Nota 5.9
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	92,3	88,5	Nota 3.1
Pozostałe zobowiązania	-	1,8	Nota 5.10
Zobowiązania długoterminowe razem	3 115,9	1 969,1	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	421,3	270,5	Nota 4.1
Zobowiązania handlowe	412,2	499,4	
Zobowiązania inwestycyjne	181,5	177,6	Nota 5.7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	127,1	115,5	Nota 5.8
Pozostałe rezerwy	45,6	56,9	Nota 5.9
Pozostałe zobowiązania	264,4	233,8	Nota 5.10
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 452,1	1 353,7	
Zobowiązania razem	4 568,0	3 322,8	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 991,3	6 806,3	

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego		Wycena instrumentów zabezpieczających	Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem	
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych					
1/01/2019 (zbadane)	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	584,4	3 483,5	
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8	<i>Nota 1.3</i>
1/01/2019 (przekształcone)	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	587,2	3 486,3	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	-	36,0	36,0	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	0,7	(42,2)	8,0	1,7	-	(31,8)	
Całkowite dochody razem	-	-	0,7	(42,2)	8,0	1,7	36,0	4,2	
Wypłata dywidendy	-	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)	<i>Nota 4.2</i>
Pozostałe zmiany za rok obrotowy	-	153,2	-	-	-	-	(153,2)	-	<i>Nota 4.2</i>
31/12/2019	2 239,3	781,4	(12,2)	(75,0)	9,5	77,5	402,8	3 423,3	
1/01/2018 (zbadane)	2 239,3	619,3	-	(22,1)	20,5	59,9	400,3	3 317,2	
Efekt wdrożenia MSSF 9	-	-	(12,9)	-	-	-	9,1	(3,8)	
1/01/2018 (przekształcone)	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	

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	2019	2018	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk przed opodatkowaniem	73,5	243,8	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	716,5	629,4	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	53,7	18,3	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	1,7	4,3	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(53,1)	(75,8)	
Zmiany w kapitale obrotowym	70,8	78,4	<i>Nota 4.5</i>
Pozostałe korekty	(56,6)	(35,4)	<i>Nota 4.5</i>
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	806,5	863,0	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(1 045,8)	(719,7)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	18,3	25,1	
Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek wycenianych metodą praw własności	-	12,2	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	2,4	2,4	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	53,0	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	10,3	15,0	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(814,8)	(612,0)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(127,3)	(46,7)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	549,1	0,3	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(248,3)	(248,6)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(53,2)	(31,4)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	63,2	5,1	
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli	(67,2)	-	<i>Nota 4.2</i>
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(4,9)	(1,6)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	111,4	(322,9)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	103,1	(71,9)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	447,3	516,8	<i>Nota 4.4</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	-	2,4	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	550,4	447,3	<i>Nota 4.4</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>49,2</i>	<i>39,6</i>	<i>Nota 4.4</i>



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 (Repertorium 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 2019 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2019 odpowiednio w [Rozdziałach 9.11](#) oraz [9.4](#).

Informacje o Grupie Kapitałowej

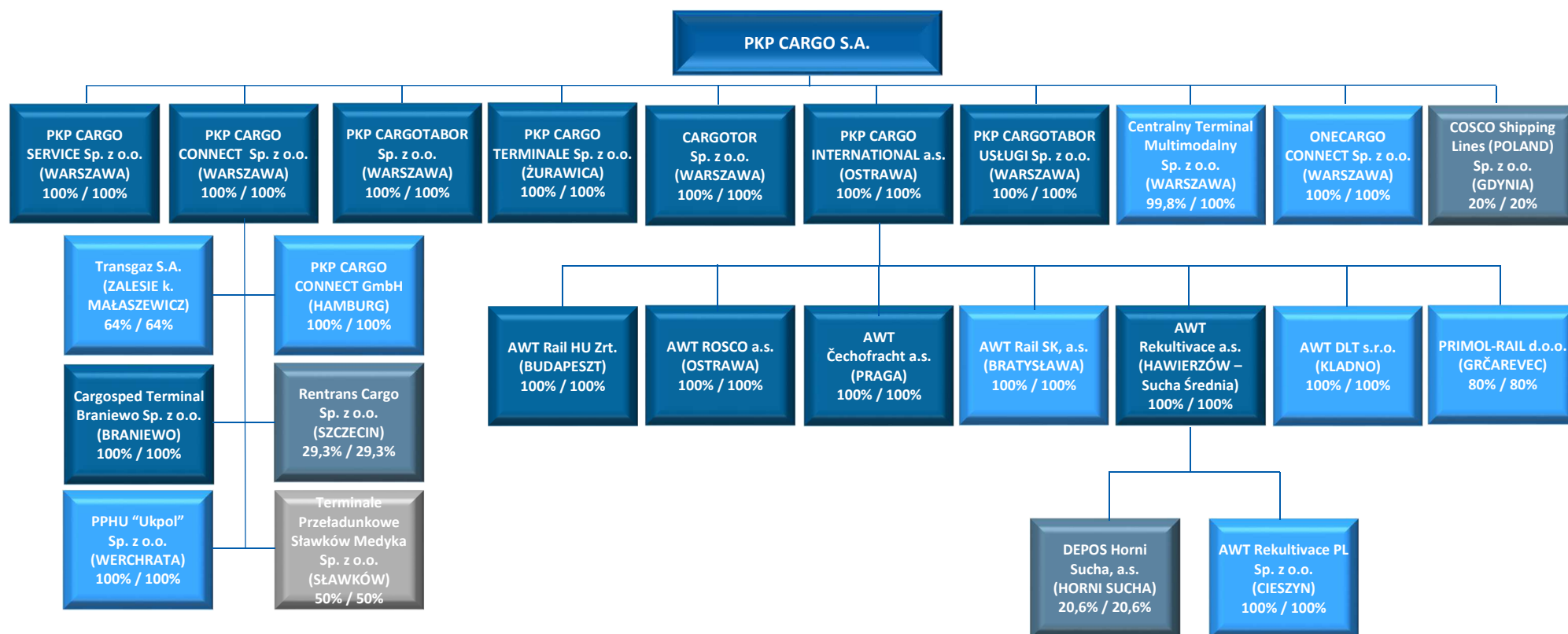
Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy usługi dodatkowe:



Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 21 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.)



 Jednostki zależne – konsolidowane metodą pełną
 Jednostki stowarzyszone wchodzące w skład Grupy

 Pozostałe jednostki zależne wchodzące w skład Grupy
 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach wchodzące w skład Grupy

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

W dniu 29 maja 2019 roku w Krajowym Rejestrze Sądowym nastąpiła rejestracja zmiany nazwy spółki PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. (dotychczasowa nazwa: PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.).

W dniu 1 lipca 2019 roku nastąpiło połączenie spółek AWT CE s.r.o. i Advanced World Transport a.s., w wyniku którego spółka AWT CE s.r.o. została wykreślona z czeskiego rejestru handlowego.

W dniu 31 lipca 2019 roku spółka Trade Trans Finance Sp. z o.o. (dalej: TTF) została przejęta przez spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (dalej: PKPCC). Połączenie zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W dniu 27 sierpnia 2019 roku na podstawie zawartej umowy spółka AWT Čechofracht a.s. zbyła swoje udziały w spółce RND s.r.o. W wyniku powyższego spółka RND s.r.o. przestała być podmiotem powiązanym z Grupą PKP CARGO.

Z dniem 2 października 2019 roku spółka Advanced World Transport a.s. zmieniła nazwę na PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

W dniu 31 października 2019 roku nastąpiło połączenie spółki PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. ze spółką PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. przez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej, tj. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. na rzecz PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. jako spółki przejmującej.

W dniu 12 listopada 2019 roku Jednostka dominująca zawarła umowę sprzedaży 50% udziałów w spółce ONECARGO Sp. z o.o. na rzecz PKP S.A.

W dniu 5 grudnia 2019 roku w Krajowym Rejestrze Sądowym nastąpiła rejestracja zmiany nazwy spółki Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. (dotychczasowa nazwa: ONECARGO Sp. z o.o.).

W dniu 10 grudnia 2019 roku nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. poprzez ustanowienie nowych udziałów, objętych przez spółkę PKP CARGO S.A. Zmianę tą zarejestrowano w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 13 stycznia 2020 roku.

Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 roku nastąpiło transgraniczne połączenie spółki AWT Rekultivace a.s. ze spółką AWT Rekultivace PL Sp. z o.o., w wyniku którego spółka przejmowana AWT Rekultivace PL Sp. z o.o. została wykreślona z Krajowego Rejestru Sądowego.

W dniu 10 lutego 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.

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 2019 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 przez biegłego rewidenta.

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 16, 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.

1.2 Podstawa sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

Nota	Tytuł	Kwota ujęta w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym		Polityka Rachunkowości	Ważne szacunki i osądy
		2019	2018		
2.1	Przychody z tytułu umów z klientami	4 781,6	5 183,0	X	X
2.2	Koszty operacyjne	(4 674,9)	(4 919,5)		
2.3	Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	36,7	14,1		
2.4	Przychody i (koszty) finansowe	(71,6)	(42,0)		
3.1	Podatek dochodowy	(37,5)	(59,9)	X	X
5.1	Tabor kolejowy	4 329,6	3 997,0	X	X
5.1	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	872,4	949,9	X	X
5.2	Prawa do użytkowania aktywów	1 078,8	-	X	X
5.3	Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	40,4	47,3	X	
5.4	Zapasy	161,0	161,7	X	
5.5	Należności handlowe	594,3	685,3	X	X
	Należności leasingowe	11,6	-		
	Należności z tytułu podatku dochodowego	51,4	3,0		
	Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1		
5.6	Pozostałe aktywa	187,7	178,1	X	
3.1	Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	113,7	135,6		X
4.4	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	550,4	447,3	X	
4.2	Kapitał własny	3 423,3	3 483,5	X	
4.1	Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 622,7	1 427,0	X	X
	Zobowiązania handlowe	414,9	499,9		
5.7	Zobowiązania inwestycyjne	338,5	287,4	X	
5.8	Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	784,2	707,0	X	X
5.9	Pozostałe rezerwy	51,0	77,4	X	
5.10	Pozostałe zobowiązania	264,4	235,6	X	
3.1	Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	92,3	88,5		X
7.3	Zobowiązania warunkowe	229,1	244,8	X	X

Zasady konsolidacji

W skład Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi jednostkowe sprawozdania finansowe Jednostki dominującej i jednostek przez nią kontrolowanych (jej spółek zależnych) za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 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 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.

1.2 Podstawa sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

Na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 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 całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/12/2019	31/12/2018	2019	2018
EUR	4,2585	4,3000	4,3018	4,2669
CZK	0,1676	0,1673	0,1676	0,1663
HUF	0,0129	0,0134	0,0132	0,0133

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 23 marca 2020 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

MSSF 16 Leasing - na dzień 1 stycznia 2019 roku Grupa zastosowała nowy standard MSSF 16 dotyczący wyceny i prezentacji umów leasingu. Zgodnie z nowym standardem leasingobiorca ujmuje prawa do użytkowania składnika aktywów oraz zobowiązanie z tytułu leasingu.

Polityka rachunkowości została opisana w **Notach 4.1** oraz **5.2** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Wpływ zastosowania nowego standardu

Grupa wybrała opcję wdrożenia standardu określoną w MSSF 16 załącznik C punkt 5b, tj. retrospektywnie z łącznym efektem pierwszego zastosowania niniejszego standardu ujętym na dzień 1 stycznia 2019 roku jako korekta bilansu otwarcia zysków zatrzymanych. Zgodnie z wybraną opcją wdrożenia Grupa nie dokonała przekształcenia danych porównawczych. Na moment wdrożenia MSSF 16 Grupa ujęła składnik aktywów z tytułu praw do użytkowania aktywów w kwocie równej zobowiązaniu z tytułu leasingu skorygowanej o kwoty wszelkich przedpłat lub naliczonych opłat leasingowych odnoszących się do tego leasingu, ujętych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej bezpośrednio przed dniem pierwszego zastosowania.

Ponadto Grupa zdecydowała się skorzystać z rozwiązań praktycznych dopuszczonych przez standard, obejmujących:

- zastosowanie pojedynczej stopy dyskonta do 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 MSSF 16,
- wykorzystanie wiedzy i doświadczenia zdobytych po fakcie w określaniu okresu leasingu, jeżeli umowa zawiera opcje przedłużenia lub rozwiązania umowy,
- nie ujmowanie praw do użytkowania aktywów i zobowiązań dla umów, dla których pozostały okres leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku był krótszy niż 12 miesięcy.

Najistotniejsze umowy leasingu ujęte przez Grupę dotyczą zabudowanych nieruchomości, stanowiących strategiczne dla działalności Grupy punkty napraw taboru oraz punkty ładunkowe. Pozostałe umowy dotyczą głównie taboru kolejowego oraz pozostałych nieruchomości. Dodatkowo jako umowy leasingu zgodnie z MSSF 16 Grupa zaprezentowała również umowy dotyczące prawa wieczystego użytkowania gruntów, w przypadku których Grupa ponosi opłaty w zamian za korzystanie.

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.)

Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2019 roku

	31/12/2018	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 997,0	(160,9)	3 836,1
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	949,9	(50,0)	899,9
Prawa do użytkowania aktywów	-	1 002,8	1 002,8
Należności leasingowe	-	8,6	8,6
Pozostałe aktywa	56,7	(7,7)	49,0
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,6	(0,7)	134,9
Aktywa trwałe razem	5 187,2	792,1	5 979,3
Należności leasingowe	-	0,4	0,4
Pozostałe aktywa	121,4	(1,8)	119,6
Aktywa obrotowe razem	1 619,1	(1,4)	1 617,7
AKTYWA RAZEM	6 806,3	790,7	7 597,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Zyski zatrzymane	584,4	2,8	587,2
Kapitał własny razem	3 483,5	2,8	3 486,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 156,5	701,5	1 858,0
Pozostałe rezerwy	20,5	(1,3)	19,2
Zobowiązania długoterminowe razem	1 969,1	700,2	2 669,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	270,5	102,2	372,7
Zobowiązania handlowe	499,4	(12,1)	487,3
Pozostałe rezerwy	56,9	(2,4)	54,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 353,7	87,7	1 441,4
Zobowiązania razem	3 322,8	787,9	4 110,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 806,3	790,7	7 597,0

Skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

Wdrożenie MSSF 16 miało również wpływ na strukturę sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku, w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 113,5 milionów złotych, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 23,2 milionów złotych, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 6,5 milionów złotych. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż miernik EBITDA wzrósł o około 136,7 milionów złotych.

Poniżej zaprezentowano wyjaśnienie głównych różnic pomiędzy kwotami przyszłych opłat, wykazanych w **Nocie 7.2** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku a wartością zobowiązań z tytułu leasingu, które zostały 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	9,0
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku	95,2
Korekty	860,6
Opcje przedłużenia i wypowiedzenia, z których Grupa skorzysta z wysokim prawdopodobieństwem	810,6
Zwolnienia z umówowania 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	1 155,5
Dyskonto	(256,6)
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku	898,9
w tym: efekt ujęcia MSSF 16	803,7

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Główne różnice wynikają z faktu, że okres przyjętych przyszłych minimalnych płatności leasingowych zgodnie z MSR 17 odnosił się wyłącznie do nieodwołalnego okresu leasingu, za który Grupa uważała 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 zostały 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.

Poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodowały istotnych zmian w stosowanej przez Grupę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” – prawo wcześniejszej spłaty z negatywnym wynagrodzeniem	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” - wycena inwestycji długoterminowych	1 stycznia 2019 roku
Poprawki do MSSF (cykl 2015-2017) – MSSF 3, MSSF 11, MSR 12 i MSR 23	1 stycznia 2019 roku
Zmiany do MSR 19 „Świadczenia pracownicze” - zmiany do programu określonych świadczeń	1 stycznia 2019 roku

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

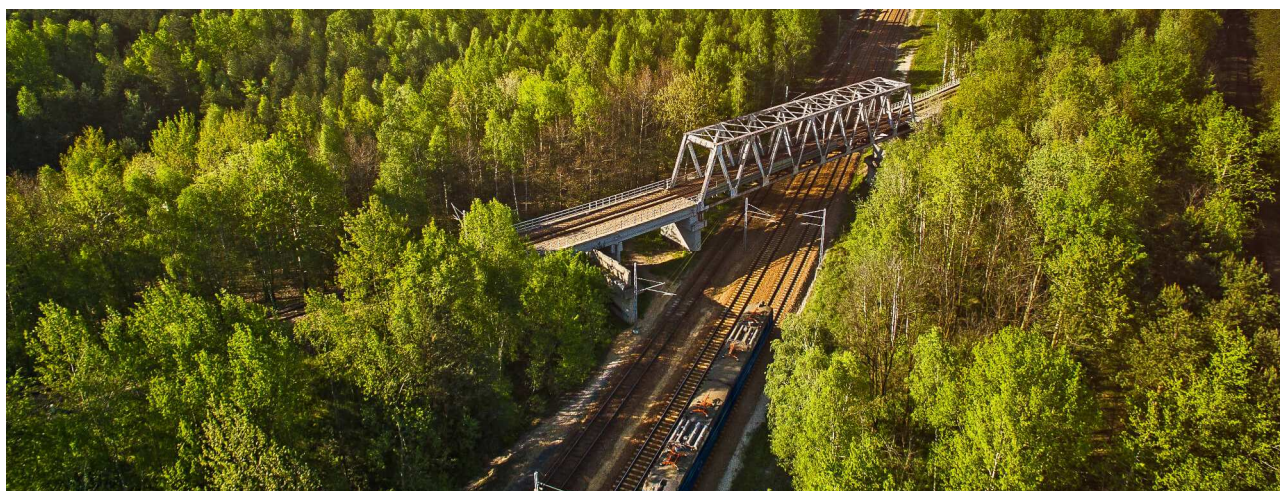
Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują w kolejnych okresach sprawozdawczych istotnych zmian w stosowanej przez Grupę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany w zakresie referencji do Założeń Koncepcyjnych MSSF	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja terminu istotny	1 stycznia 2020 roku
Poprawki do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnianie informacji” oraz MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” - reforma IBOR	1 stycznia 2020 roku

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni 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 2019 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
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych” – definicja przedsięwzięcia	1 stycznia 2020 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2021 roku



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 oczekiwaniami - 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 przyrzonego 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.

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.

Składnik aktywów z tytułu umów

Grupa ujmuje w sprawozdaniu z 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.

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 granicami 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 przewozowymi,
- 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 niniejszej notce w tabeli dotyczącej zmiany aktywów z tytułu umów z klientami.

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

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.

2019	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	382,5	0,8	1 061,0	2 468,8	3 913,1
Przychody z pozostałej działalności transportowej	1,2	0,5	2,0	155,4	159,1
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	11,4	124,7	143,5	280,0
Przychody przeładunkowe	1,1	-	0,4	154,9	156,4
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	98,0	98,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	2,2	53,3	55,5
Przychody z tytułu najmu składników majątku i pozostałe przychody	1,4	8,0	10,9	99,2	119,5
Razem	386,6	20,7	1 201,2	3 173,1	4 781,6
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	2,2	64,7	66,9
Przez okres	386,6	20,7	1 199,0	3 108,4	4 714,7
Razem	386,6	20,7	1 201,2	3 173,1	4 781,6

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 ujmowania 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.)

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

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

	31/12/2019			31/12/2018		
	Usługi bocznikowe	Usługi rekultywacyjne	Razem	Usługi bocznikowe	Usługi rekultywacyjne	Razem
Do 1 roku	40,2	35,1	75,3	48,6	41,6	90,2
Od 1 roku do 3 lat	33,0	2,8	35,8	54,8	15,9	70,7
Powyżej 3 lat	-	0,4	0,4	-	0,5	0,5
Razem	73,2	38,3	111,5	103,4	58,0	161,4

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 okresu czasu, 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 rozbiu na miejsce ich siedziby:

	2019	2018
Polska	3 411,9	3 658,4
Czechy	597,3	626,4
Niemcy	294,6	293,9
Słowacja	111,8	159,1
Dania	59,2	55,2
Austria	53,2	50,1
Pozostałe kraje	253,6	339,9
Razem	4 781,6	5 183,0

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiu na lokalizacje

	2019	2018
Polska	5 576,0	4 310,7
Czechy	787,8	727,7
Pozostałe kraje	4,3	4,9
Razem	6 368,1	5 043,3

Informacje o wiodących klientach

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	2019	2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	37,1	43,6
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	18,6	37,2
Reklasyfikacja do należności	(37,1)	(43,7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	18,6	37,1

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	2019	2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	1,6	5,2
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(1,6)	(5,2)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	0,9	1,6
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	0,9	1,6

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	2019	2018
Zużycie paliwa trakcyjnego	(176,8)	(210,6)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(407,0)	(404,5)
Razem	(583,8)	(615,1)

Pozostałe usługi

	2019	2018
Usługi remontowe	(56,5)	(64,9)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(87,2)	(216,6)
Usługi telekomunikacyjne	(6,6)	(6,4)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(15,8)	(16,1)
Usługi informatyczne	(46,4)	(44,2)
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	(39,9)	(32,1)
Usługi przeładunkowe	(14,3)	(20,0)
Usługi rekultywacyjne	(86,9)	(75,0)
Pozostałe usługi	(55,0)	(54,3)
Razem	(408,6)	(529,6)

Koszty świadczeń pracowniczych

	2019	2018
Wynagrodzenia	(1 303,3)	(1 246,2)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(275,7)	(266,0)
Koszty odpisów na ZFŚS	(25,2)	(22,3)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(46,5)	(40,9)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(4,9)	(6,6)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(81,7)	(69,4)
Razem	(1 737,3)	(1 651,4)

Pozostałe koszty

	2019	2018
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(27,7)	(22,5)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(37,8)	(36,7)
Zużycie materiałów	(98,2)	(106,2)
Podatki i opłaty	(35,6)	(27,6)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(35,0)	(45,1)
Podróże służbowe	(33,2)	(33,5)
Pozostałe	(25,3)	(27,3)
Razem	(292,8)	(298,9)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	2019	2018
Amortyzacja taboru kolejowego	(501,5)	(461,7)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(78,0)	(80,3)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(123,9)	-
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(13,1)	(16,8)
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy z tytułu utraty wartości:		
Tabor kolejowy	0,4	(69,0)
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(0,4)	(1,6)
Razem	(716,5)	(629,4)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	2019	2018
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	8,4	5,8
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	7,2	14,8
Pozostałe, w tym:		
Kary i odszkodowania	19,4	18,2
Rozwiązanie pozostałych rezerw ⁽¹⁾	27,5	3,3
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	2,5	5,6
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	2,1
Zwrot VAT ⁽²⁾	12,6	-
Inne	6,3	4,7
Pozostałe przychody operacyjne razem	83,9	54,5
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(14,0)	(11,8)
Pozostałe, w tym:		
Kary i odszkodowania	(7,5)	(8,4)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(6,3)	(4,5)
Utworzone pozostałe rezerwy	(10,6)	(8,2)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(1,9)	-
Inne	(6,9)	(7,5)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(47,2)	(40,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	36,7	14,1

⁽¹⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku pozycja rozwiązanych rezerw dotyczy głównie rozwiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu VAT w kwocie 24,4 milionów złotych, co opisano w **Nocie 5.9** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽²⁾ W 2019 roku Grupa rozpoznała przychody z tytułu należnego VAT związanego z należnościami od OKD objętymi postępowaniem restrukturyzacyjnym.

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	2019	2018
Przychody odsetkowe	4,9	10,6
Przychody z tytułu dywidend	0,3	0,3
Pozostałe		
Zyski ze sprzedaży udziałów i akcji	0,8	5,0
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	1,6	-
Inne	0,2	0,1
Przychody finansowe razem	7,8	16,0
Koszty odsetkowe ⁽¹⁾	(58,6)	(33,3)
Pozostałe		
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(17,6)	(19,4)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	(1,6)
Inne	(3,2)	(3,7)
Koszty finansowe razem	(79,4)	(58,0)
Przychody i (koszty) finansowe	(71,6)	(42,0)

⁽¹⁾ Wzrost kosztów odsetkowych w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku jest głównie efektem ujęcia kosztów odsetek od leasingu w wysokości 30,2 milionów złotych wynikających z wejścia w życie MSSF 16.

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 Grupa 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 możliwość wyegzekwowania tytułu prawnego do dokonania kompensaty aktywów z tytułu bieżącego podatku dochodowego i zobowiązań 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 okresie od 1 stycznia 2017 roku do 31 grudnia 2019 roku wybrane spółki z Grupy PKP CARGO tworzyły podatkową grupę kapitałową. W skład PGK wchodziły:

- PKP CARGO S.A.,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.,
- PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO S.A. pełniła 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. W dniu 31 grudnia 2019 roku PGK przestała istnieć w związku z zakończeniem umowy.

W roku zakończonym 31 grudnia 2019 roku PGK osiągnęła stratę podatkową w wysokości 89,3 milionów złotych.



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.



3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	2019	2018
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(3,9)	(70,0)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,7)	(1,6)
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(32,9)	11,7
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(37,5)	(59,9)

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 odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	2019	2018
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(1,9)	4,4
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	10,0	2,5
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(0,2)	(2,4)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	7,9	4,5

Uzgodnienie efektywnej stawki podatkowej

	2019	2018
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	73,5	243,8
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	(14,0)	(46,3)
Efekt podatkowy przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych, w tym:		
Dywidendy	0,1	-
Rozwiązanie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	0,4	0,4
Wycena MPW	0,3	0,7
Odzyskany podatek VAT	5,0	1,7
Inne	0,2	0,6
Efekt podatkowy kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów według przepisów podatkowych, w tym:		
Niewykorzystana strata podatkowa	(17,0)	-
PFRON	(5,1)	(4,8)
Utworzenie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	(0,2)	(0,2)
Trwałe różnice w kosztach związanych z rzeczowymi aktywami trwałymi	(2,7)	(5,4)
Koszty reprezentacji	(0,7)	(0,9)
Kary i odszkodowania	(1,2)	(1,2)
Podatek VAT i inne zobowiązania publicznoprawne	(0,3)	(1,1)
Pozostałe	(1,6)	(5,6)
Efekt strat podatkowych wykorzystanych w okresie, od których podatek odroczony nie był rozpoznany	0,2	3,6
Efekt zawiązania / (rozwiązania) odpisu na aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych	(0,8)	(0,9)
Efekt zastosowania różnych stawek podatkowych	-	(0,1)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,1)	(0,4)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(37,5)	(59,9)
Efektywna stawka podatkowa	51,0%	24,6%

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Obowiązująca w Polsce stawka podatku dochodowego od osób prawnych w latach 2018 - 2019 wynosiła 19%. W przypadku spółek z Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL 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 spółki z Grupy i w związku z tym w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	31/12/2019	31/12/2018
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	113,7	135,6
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(92,3)	(88,5)
Razem	21,4	47,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

2019	1/01/2019 (zbadane)	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019 (przekształcone)	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldy podatku odroczonego	31/12/2019
------	------------------------	-------------------------------	-------------------------------	------------------	--	--	------------

Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:

Niefinansowe aktywa trwałe	(133,4)	11,9	(121,5)	(45,3)	-	(0,2)	(167,0)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	-	(9,5)	(9,5)	3,5	-	-	(6,0)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	7,6	-	-	17,0
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	(0,6)	-	-	(4,7)
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,4)	-	-	(2,1)
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(1,9)	-	-	1,7
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	4,9	10,0	-	148,9
Pozostałe	0,3	-	0,3	(0,4)	(1,9)	-	(2,0)
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	(0,3)	-	-	35,6
Razem	47,1	(0,7)	46,4	(32,9)	8,1	(0,2)	21,4



3.1 Podatek dochodowy (cd.)

2018	1/01/2018 (zbadane)	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	129,8	-	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	30,3	0,6	30,9	11,7	6,9	(2,4)	47,1

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego ze strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto na dzień 31 grudnia 2019 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego

Rok	2021	2022	2023	2024	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	12,6	8,4	85,4	80,3	186,7

W oparciu o istniejące w Grupie wieloletnie prognozy Zarząd Jednostki dominującej na dzień 31 grudnia 2019 roku ocenia ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jako niskie.

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

Rok	2021	2022	2023	2024 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	18,1	8,4	84,7	76,9	188,1

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:

	31/12/2019	31/12/2018
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	-	20,2
AWT Rail HU Zrt.	21,5	22,1
AWT Čechofracht a.s.	10,6	9,2
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	0,4	1,6
Razem	40,0	60,6

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku, w związku z połączeniem spółek AWT CE s.r.o. i PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. została utracona możliwość rozliczenia strat podatkowych w wysokości 20,2 milionów złotych.

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2019 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,9	8,8	6,3	6,9	14,1	40,0

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

Na dzień 31 grudnia 2019 roku spółki wchodzące w skład PGK wygenerowały stratę podatkową w wysokości 89,3 milionów złotych, której nie ma możliwości rozliczenia w kolejnych okresach sprawozdawczych. W związku z tym powyższa strata podatkowa nie została ujęta w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

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.

Polityka rachunkowości stosowana od 1 stycznia 2019 roku

Zobowiązanie z tytułu leasingu wycenia się w wysokości wartości bieżącej opłat leasingowych pozostających do zapłaty w tej dacie, które obejmują:

- stałe opłaty leasingowe, w tym zasadniczo stałe opłaty,
- zmienne opłaty leasingowe, które zależą od indeksu lub stawki, wycenione początkowo z zastosowaniem tego indeksu lub tej stawki zgodnie z ich wartością w dacie rozpoczęcia;
- kwoty, których zapłaty przez leasingobiorcę oczekuje się w ramach gwarantowanej wartości końcowej;
- cenę wykonania opcji kupna, jeżeli można z wystarczającą pewnością założyć, że leasingobiorca skorzysta z tej opcji;
- kary pieniężne za wypowiedzenie leasingu, chyba że można z wystarczającą pewnością założyć, że leasingobiorca nie skorzysta z opcji wcześniejszego wypowiedzenia.

Bieżąca wartość przyszłych płatności z tytułu leasingu obliczana jest z zastosowaniem stopy procentowej leasingu. W przypadku, gdy stopa procentowa leasingu nie jest znana, Grupa stosuje krańcową stopę procentową leasingobiorcy dla danej umowy leasingowej.

Po początkowym ujęciu Grupa wycenia zobowiązanie z tytułu leasingu poprzez:

- zwiększenie wartości bilansowej w celu odzwierciedlenia odsetek od zobowiązania z tytułu leasingu;
- zmniejszenie wartości bilansowej w celu uwzględnienia opłat leasingowych oraz
- zaktualizowanie wyceny wartości bilansowej w celu uwzględnienia wszelkiej ponownej oceny lub zmiany leasingu.

Grupa korzysta ze zwolnienia i nie stosuje wymogów w zakresie wyceny zobowiązania z tytułu leasingu oraz składnika aktywów z tytułu prawa do użytkowania w odniesieniu do:

- leasingów krótkoterminowych tj. leasingów, w przypadku których okres obowiązywania umowy jest nie dłuższy niż 12 miesięcy i nie zawierają opcji kupna;
- leasingów, w odniesieniu do których bazowy składnik aktywów ma niską wartość. Grupa uznaje za składniki o niskiej wartości te aktywa, które nowe nie przekraczają kwoty 25.000 złotych.

W przypadku zastosowania zwolnień, o których mowa powyżej, Grupa rozpoznaje płatności leasingowe jako koszt zgodnie z metodą liniową przez okres leasingu lub według innej metody, jeżeli lepiej odzwierciedla ona korzyści uzyskiwane przez Grupę.

Polityka rachunkowości stosowana do 31 grudnia 2018 roku

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa prezentowała umowy leasingu zgodnie z MSR 17, klasyfikując każdą ze swoich umów jako umowy leasingu finansowego oraz umowy leasingu operacyjnego. Umowa leasingowa zaliczana była do leasingu finansowego, jeżeli następowało przeniesienie zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści z tytułu posiadania przedmiotu leasingu. W przeciwnym wypadku umowa klasyfikowana była jako umowa leasingu operacyjnego.

Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego prezentowane były w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji długoterminowych lub krótkoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia, w zależności od terminu wymagalności.

W sprawozdaniu z sytuacji finansowej Grupa nie prezentowała natomiast zobowiązań i aktywów będących przedmiotem leasingu operacyjnego, za wyjątkiem nieopłaconych do dnia bilansowego opłat leasingowych ujmowanych zgodnie z zasadą memoriału.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Istotne szacunki w obrębie zobowiązań z tytułu leasingu dotyczą modelu ustalania:

a) stopy dyskonta

Grupa opłaty leasingowe dyskontuje z zastosowaniem stopy procentowej leasingu, jeżeli stopę tę można z łatwością ustalić, w przeciwnym razie stosuje krańcową stopę procentową. W przypadku umów rozpoznanych na dzień 1 stycznia 2019 roku w związku z implementacją MSSF 16, Grupa ze względu na ograniczony zakres dostępnych danych niezbędnych do jej wyznaczenia, ustaliła wartość bieżącą zobowiązania leasingowego w oparciu o krańcową stopę procentową leasingobiorcy. Krańcowa stopa procentowa ustalana jest na bazie dwóch składowych:

- stopy wolnej od ryzyka, która oparta jest na stawce referencyjnej odpowiedniej dla danej waluty; oraz
- premii za ryzyko kredytowe, która opiera się na marży kredytowej banków z uwzględnieniem okresów obowiązywania umów oraz sytuacji finansowej poszczególnych spółek, w których zostały zidentyfikowane umowy leasingowe.

b) okresu leasingu

W przypadku okresu leasingu, w tym w szczególności dla umów zawartych na czas nieokreślony, Grupa uwzględnia wszystkie istotne fakty i okoliczności, które stanowią zachętę ekonomiczną do tego, aby skorzystać z opcji przedłużenia leasingu lub nie skorzystać z opcji wypowiedzenia leasingu, takie jak:

- znaczenie tego składnika aktywów dla działalności Grupy uwzględniając czy składnik jest wyspecjalizowanym składnikiem aktywów, umiejscowienie składnika aktywów i dostępność odpowiednich rozwiązań alternatywnych,
- istotne inwestycje w przedmiocie leasingu podejmowane (lub które zgodnie z przewidywaniami mają zostać podjęte) w okresie obowiązywania umowy,
- postanowienia i warunki umowne dotyczące okresów opcjonalnych w porównaniu ze stawkami rynkowymi,
- uwarunkowania związane ze skorzystaniem z opcji przedłużenia umowy.

Dla umów zawartych na dany okres bez opcji przedłużenia Grupa ustala okres leasingu jako okres wynikający z umowy.

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR. Ustanowione na aktywach zabezpieczenia spłaty zobowiązań zostały opisane w **Nocie 7.4** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

31/12/2019	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 085,2	541,0	-	1 626,2
Leasing	807,7	142,3	46,5	996,5
Razem	1 892,9	683,3	46,5	2 622,7
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 234,5	469,7	-	1 704,2
Zobowiązania stałoprocentowe	658,4	213,6	46,5	918,5
Razem	1 892,9	683,3	46,5	2 622,7

31/12/2018	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		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.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2019 (zbadane)	1 331,8	95,2	1 427,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	803,7	803,7
1/01/2019 (przekształcone)	1 331,8	898,9	2 230,7
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	549,1	191,1	740,2
Modyfikacje istniejących umów	-	42,9	42,9
Koszty transakcyjne	2,3	-	2,3
Naliczenie odsetek	21,7	34,3	56,0
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(248,3)	(127,3)	(375,6)
Zapłacone odsetki	(21,9)	(31,3)	(53,2)
Koszty transakcyjne	(2,3)	-	(2,3)
Pozostałe	-	(10,6)	(10,6)
Wycena walutowa	(6,3)	(1,3)	(7,6)
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	0,1	(0,2)	(0,1)
31/12/2019	1 626,2	996,5	2 622,7
Długoterminowe	1 355,5	845,9	2 201,4
Krótkoterminowe	270,7	150,6	421,3
Razem	1 626,2	996,5	2 622,7

Pozostałe kwoty z tytułu umów leasingu ujęte w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów:

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	40,1
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu finansowego	Przychody finansowe	0,5
Koszty z tytułu:		
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(43,6)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(5,1)
Zmiennych opłat leasingowych nieuwjętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(2,9)

2018	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Razem
1/01/2018	1 562,3	139,1	1 701,4
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	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

Dług netto

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

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

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Poniżej zaprezentowano wskaźnik dług netto/EBITDA.

	31/12/2019	31/12/2018
Kredyty bankowe i pożyczki	1 626,2	1 331,8
Leasing	996,5	95,2
Razem zadłużenie	2 622,7	1 427,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(550,4)	(447,3)
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	(201,1)
Razem zadłużenie netto	2 072,3	778,6
EBITDA	859,9	907,0
Dług netto/EBITDA	2,4	0,9

Wskaźniki wypełnienia umów kredytowych są liczone na poziomie jednostkowych sprawozdań finansowych, w przypadku polskich spółek oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. W większości przypadków przy wyliczaniu wskaźnika dług netto/EBITDA eliminowany jest wpływ MSSF 16. W związku z powyższym na dzień 31 grudnia 2019 roku szacunkowa wartość skonsolidowanego wskaźnika dług netto/EBITDA, skalkulowanego po eliminacji wpływu MSSF 16 wyniosła 1,7.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/12/2019	31/12/2018
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	22,0	70,7
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	15/07/2019	PLN	-	0,7
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	100,0	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2020	PLN	100,0	100,0
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2020	PLN	51,3	-
Razem				273,3	171,4

W 2019 roku Jednostka dominująca podpisała dwie umowy kredytowe z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. do łącznej maksymalnej wysokości 250 milionów złotych oraz dwie umowy kredytowe z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 250 milionów złotych, które zostały uruchomione w 2019 roku, a termin ich spłaty upływa w dniu 20 grudnia 2024 roku.

Ponadto Jednostka dominująca podpisała umowę o udzielenie linii leasingowej z Millennium Leasing Sp. z o.o. o łącznej wartości 150 milionów złotych na okres 12 miesięcy z opcją przedłużenia, z czego do dnia 31 grudnia 2019 roku wykorzystano 98,7 milionów złotych.

Powyższe umowy zostały zawarte na finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego na lata 2018 - 2019 oraz akwizycji i przejęć.

W dniu 19 grudnia 2019 roku Jednostka dominująca podpisała umowę kredytową z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych, której przedmiotem jest finansowanie bieżącej działalności. Okres dostępności, jak i termin spłaty upływa w dniu 19 grudnia 2021 roku.

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 31 grudnia 2019 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 zapasowy obejmuje nadwyżkę wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio), zyski z lat ubiegłych przeniesione na kapitał zapasowy oraz kapitał rezerwowy z umorzenia akcji.

Pozostałe składniki kapitału własnego obejmują zyski i straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych, efekt wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej oraz efektywną część zysków lub strat związanych z instrumentami zabezpieczającymi w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

Zyski zatrzymane obejmują wynik finansowy roku bieżącego, niepodzielone zyski oraz niepokryte straty z lat ubiegłych, różnice z przejścia na MSSF UE.

Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych powstają w wyniku przeliczenia danych finansowych tych jednostek na walutę polską według następujących zasad:

- a) pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- b) 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.

Kapitał zakładowy

	31/12/2019	31/12/2018
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz na dzień 31 grudnia 2018 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.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. PKP S.A. zgodnie ze statutem Jednostki dominującej 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 2019 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 26 czerwca 2019 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku netto osiągniętego w 2018 roku w kwocie 254,0 milionów złotych w następujący sposób:

- a) kwotę 148,0 miliona złotych przeznaczono na zwiększenie kapitału zapasowego,
- b) kwotę 38,8 milionów złotych przeznaczono na pokrycie strat z lat ubiegłych,
- c) kwotę 67,2 milionów złotych przeznaczyć na wypłatę dywidendy (1,50 PLN na jedną akcję).

Dywidenda została wypłacona w dniu 10 lipca 2019 roku.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku pozostałe zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych Grupy wynikają z uchwały z dnia 13 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2018 w kwocie 5,4 milionów złotych oraz z uchwały z dnia 14 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie pokrycia straty netto za rok 2018 z kapitału zapasowego w kwocie 0,2 milionów złotych.

Na dzień 1 stycznia 2019 roku pozycja zysków zatrzymanych została przekształcona w związku z wdrożeniem MSSF 16, co opisano w **Nocie 1.3** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W dniu 23 marca 2020 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę dotyczącą rekomendacji w zakresie pokrycia straty za 2019 rok wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

4.2 Kapitał własny i polityka zarządzania kapitałem (cd.)

Zarządzanie kapitałem własnym

Głównym celem zarządzania kapitałem własnym w Grupie jest zapewnienie zdolności do kontynuowania działalności, kreowanie wartości dla akcjonariuszy oraz korzyści dla innych zainteresowanych. Zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych umów kredytowych Grupa 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. 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:

	31/12/2019	31/12/2018
Zobowiązania razem	4 568,0	3 322,8
Suma bilansowa	7 991,3	6 806,3
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	57%	49%

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 2019 roku Grupa posiadała niewykorzystane linie kredytowe do łącznej wysokości 222,0 milionów złotych oraz niewykorzystaną linię leasingową na kwotę 51,3 milionów złotych.

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

31/12/2019	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	139,3	342,3	1 602,8	877,8	2 962,2	2 622,7
Zobowiązania handlowe	396,3	15,9	2,7	-	414,9	414,9
Zobowiązania inwestycyjne	147,4	36,7	160,9	-	345,0	338,5
Razem	683,0	394,9	1 766,4	877,8	3 722,1	3 376,1

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 - forwards walutowe	-	0,1	0,1	-	0,2	0,2
Razem	729,7	243,4	962,8	369,0	2 304,9	2 214,5

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

	31/12/2019	31/12/2018
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	192,2	204,6
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	358,2	242,7
Razem	550,4	447,3
w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania	49,2	39,6

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadium, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.

4.5 Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych

Zmiany w kapitale obrotowym

2019	Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	Efekt wdrożenia MSSF 16	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	0,7	-	-	7,0	-	-	7,7
Należności handlowe	91,0	-	-	(0,9)	-	-	90,1
Pozostałe aktywa	(9,6)	(9,5)	-	19,2	-	(14,4)	(14,3)
Rezerwy	50,8	3,7	-	-	-	(0,1)	54,4
Zobowiązania handlowe	(85,0)	12,1	-	-	-	-	(72,9)
Zobowiązania inwestycyjne	51,1	-	-	(76,7)	-	-	(25,6)
Pozostałe zobowiązania	28,8	-	0,3	1,6	-	0,7	31,4
Razem	127,8	6,3	0,3	(49,8)	-	(13,8)	70,8

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	(19,6)	(1,1)	(0,1)	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	258,3	(4,4)	1,2	(153,0)	(5,1)	(18,6)	78,4



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

Pozostałe korekty

	2019	2018
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(52,2)	(13,2)
Wycena instrumentów zabezpieczających	4,1	(8,4)
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	-
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(6,3)	(3,2)
Wynik na sprzedaży jednostek wycenianych metodą praw własności	-	(4,5)
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej	(0,8)	(4,1)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	(0,1)	0,3
Pozostałe	(2,0)	(2,3)
Pozostałe korekty w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(56,6)	(35,4)

Transakcje niepieniężne

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 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 2019 roku Grupa dokonała kompensaty należności handlowych z zobowiązaniami z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych. Łączna kwota kompensat w 2019 roku wyniosła 0,8 miliona złotych, natomiast w 2018 roku wyniosła 1,4 miliona złotych.

- Likwidacja taboru kolejowego

W momencie podjęcia decyzji o likwidacji księgowej składnika taboru kolejowego jego wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów. W 2019 roku wartość rezydualna składników majątku trwałego przeklasyfikowanych do zapasów wyniosła 7,0 milionów złotych, natomiast w 2018 roku wyniosła 5,4 milionów złotych.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Stosowane zasady rachunkowości
Tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (zwane dalej: 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 cla i importowymi i niepodlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie. Ponadto jest pomniejszana o upusty, rabaty i dotacje oraz powiększana o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania, zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego. 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. 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. Wyjątek stanowią składniki taboru kolejowego, w przypadku których, w momencie podjęcia decyzji o ich likwidacji, 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 handlowych 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 określa Rozporządzenie 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.

Grunty własne oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów zwolnione z opłat nie podlegają amortyzacji.

Szacowane okresy użytkowania, wartości rezydualne oraz metody amortyzacji 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:

	Okresy ekonomicznej użyteczności
Nieruchomości, w tym:	
Grunty i prawa wieczystego użytkowania gruntów	nie podlega 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 2019 roku oraz

31 grudnia 2018 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności składników rzeczowych aktywów trwałych nie wykazała konieczności istotnych zmian dotychczas stosowanych okresów.

Wartość rezydualna taboru

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Grupa przeprowadziła weryfikację wartości rezydualnej taboru kolejowego. W wyniku weryfikacji Grupa zdecydowała o aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego, przy czym zmiana ta nie miała istotnego wpływu na wysokość odpisu aktualizującego z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego.

Utrata wartości aktywów trwałych

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, z uwagi na:

- utrzymującą się niższą wartość rynkową aktywów netto Grupy od ich wartości bilansowej,
- obserwowane zmiany na czeskim rynku kolejowym.

Testy 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 2020-2029. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięć lat 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 przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,1% w ujęciu realnym,
- b) wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 14,6% 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 5,33% 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 2019 roku, wobec czego Jednostka dominująca nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Zarząd Jednostki dominującej nie zidentyfikował żadnego z powyższych założeń, którego zmiana o racjonalnie oczekiwane wartości doprowadziłaby do wystąpienia utraty wartości.

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

GRUPA PKP CARGO INTERNATIONAL

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 2020-2029. Zdaniem Grupy przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Grupę PKP CARGO INTERNATIONAL 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:

- za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- pierwsze trzy lata prognozy oparto na zatwierdzonych planach finansowych, w okresie 2023 - 2029 przyjęto średnioroczny wzrost (CAGR) 2,5% w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,62% w ujęciu realnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu, ustalona wartość odzyskiwalna nie różniła się istotnie od wartości bilansowej testowanych aktywów trwałych należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, wobec czego Grupa na dzień 31 grudnia 2019 roku nie dokonała aktualizacji odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, który na ten dzień wynosił 101,6 milionów złotych.

Poniżej przedstawiono szacowaną zmianę wysokości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2019 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:

	Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL	
	- 0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	(45,0)	39,3
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	24,4	(28,4)



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

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

2019	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2019 (zbadane)	6 471,2	943,7	432,1	98,2	41,1	71,9	1 587,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	(217,4)	(42,8)	(6,3)	(10,7)	-	-	(59,8)
1/01/2019 (przekształcone)	6 253,8	900,9	425,8	87,5	41,1	71,9	1 527,2
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	632,0	632,0
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	472,1	472,1
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	6,8	-	-	6,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	1 029,9	22,1	32,3	8,4	3,2	(1 095,9)	(1 029,9)
Dotacja do aktywów trwałych	(58,2)	-	-	(0,3)	-	(6,5)	(6,8)
Sprzedaż	(53,3)	(0,1)	(4,0)	(5,6)	(0,1)	-	(9,8)
Likwidacja	(347,7)	(10,5)	(18,6)	(0,1)	(0,2)	(0,2)	(29,6)
Różnice kursowe	0,7	0,2	0,1	-	(0,1)	-	0,2
Pozostałe	(3,5)	3,8	0,2	2,9	-	(0,2)	6,7
31/12/2019	6 847,0	916,4	435,8	99,6	43,9	73,2	1 568,9
Skumulowane umorzenie							
1/01/2019 (zbadane)	(2 263,4)	(234,1)	(301,1)	(60,8)	(33,9)	-	(629,9)
Efekt wdrożenia MSSF 16	56,5	1,1	1,9	6,8	-	-	9,8
1/01/2019 (przekształcone)	(2 206,9)	(233,0)	(299,2)	(54,0)	(33,9)	-	(620,1)
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Koszty amortyzacji	(501,5)	(37,4)	(32,1)	(5,3)	(3,2)	-	(78,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	(5,0)	-	-	(5,0)
Sprzedaż	41,9	-	3,3	5,6	0,1	-	9,0
Likwidacja	338,0	9,6	18,6	0,1	0,2	-	28,5
Różnice kursowe	(0,6)	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
Pozostałe	23,5	(1,2)	(0,2)	(22,4)	-	-	(23,8)
31/12/2019	(2 310,2)	(262,0)	(309,7)	(81,0)	(36,8)	-	(689,5)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019 (zbadane)	(210,8)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	(0,4)	(0,4)
Rozwiązanie odpisu	0,4	-	-	-	-	-	-
Wykorzystanie odpisu	2,5	0,4	-	-	-	0,2	0,6
Różnice kursowe	0,7	-	-	-	-	-	-
31/12/2019	(207,2)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
Wartość netto							
1/01/2019 (przekształcone)	3 836,1	665,1	124,9	33,5	7,2	69,2	899,9
31/12/2019	4 329,6	652,0	124,4	18,6	7,1	70,3	872,4

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

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
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	598,4	598,4
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	287,4	287,4
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)
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
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)
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Ujęcie odpisu	(69,0)	(0,1)	(1,4)	-	-	(0,1)	(1,6)
Wykorzystanie odpisu	4,0	-	-	-	-	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
w tym leasing finansowy	246,1	-	10,8	7,0	-	-	17,8
31/12/2018	3 997,0	706,8	129,3	37,4	7,2	69,2	949,9
w tym leasing finansowy	160,9	-	4,4	3,9	-	-	8,3

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

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 Grupy:

- 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.

Na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość księgowa składników taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej, w przypadku których Grupa rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości, wynosiła odpowiednio 300 milionów złotych oraz 367 milionów złotych.

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Stosowane zasady rachunkowości

Prawa do użytkowania składnika aktywów na dzień początkowego ujęcia wycenia się według kosztu, który obejmuje zobowiązanie z tytułu leasingu w wysokości wartości bieżącej opłat leasingowych pozostających do zapłaty w tej dacie, wszelkie opłaty leasingowe zapłacone w dacie rozpoczęcia lub przed tą datą, pomniejszone o wszelkie otrzymane zachęty leasingowe, wszelkie początkowe koszty bezpośrednie poniesione przez Grupę jako leasingobiorcę oraz szacunek kosztów, które mają zostać poniesione w związku z demontażem i usunięciem bazowego składnika aktywów, przeprowadzeniem renowacji miejsca, w którym się znajdował.

W ramach pozycji prawa do użytkowania aktywów Grupa prezentuje również prawa wieczystego użytkowania gruntów, z których korzysta w zamian za wynagrodzenie. Prawa wieczystego użytkowania gruntów, za które Grupa nie ponosi opłat z uwagi na przysługujące z mocy prawa zwolnienie podmiotowe, nie spełniają definicji leasingu i są prezentowane w ramach pozycji pozostałe rzeczowe aktywa trwałe.

Po początkowym ujęciu Grupa wycenia prawa do użytkowania składnika aktywów według kosztu pomniejszonego o łączne odpisy amortyzacyjne i łączne straty z tytułu utraty wartości oraz skorygowanego z tytułu jakiegokolwiek aktualizacji wyceny zobowiązania z tytułu leasingu.

W przypadku nakładów na naprawy i przeglądy okresowe składników stanowiących prawa do użytkowania aktywów Grupa stosuje MSR 16, tj. prezentuje komponenty związane z naprawami i przeglądami okresowymi tych składników w tej samej pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej, tj. w pozycji prawa do użytkowania aktywów.

Okresy ekonomicznej użyteczności praw do użytkowania aktywów

Grupa stosuje liniową metodę amortyzacji. Wartość składników prawa do użytkowania aktywów rozkłada się w sposób systematyczny na przestrzeni okresu użytkowania. Okresy ekonomicznej użyteczności prawa do użytkowania aktywów przedstawiały się następująco:

Tabor kolejowy	od 2 do 32 lat
Nieruchomości strategiczne	od 14 do 17 lat
Pozostałe nieruchomości	od 2 do 15 lat
Maszyny i urządzenia	od 2 do 15 lat
Pozostałe	od 2 do 15 lat

Okres ekonomicznej użyteczności dla składników prawa wieczystego użytkowania gruntów Grupa określa, jako okres pozostały do dnia, na który prawa te zostały nadane, chyba że występują okoliczności, które wskazywałyby na przyjęcie dłuższego lub krótszego okresu.

5.2 Prawa do użytkowania aktywów (cd.)



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Okresy ekonomicznej użyteczności prawa do użytkowania aktywów

Grupa określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych składników prawa do użytkowania aktywów. Jeżeli przed końcem okresu leasingu przeniesione zostanie na rzecz Grupy prawo własności do bazowego składnika aktywów lub Grupa spodziewa się skorzystać z przysługującej jej opcji kupna, Grupa dokonuje amortyzacji prawa do użytkowania składnika aktywów, poczynwszy od daty rozpoczęcia aż do końca okresu ekonomicznej użyteczności tego składnika. W przeciwnym razie Grupa dokonuje amortyzacji składnika aktywów z tytułu prawa do użytkowania do końca okresu użytkowania tego składnika lub do końca okresu leasingu,

w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

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 prawa do użytkowania aktywów. Przeprowadzona na dzień 31 grudnia 2019 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności składników prawa do użytkowania aktywów nie wykazała konieczności istotnych zmian dotychczas stosowanych stawek amortyzacyjnych.

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
Efekt wdrożenia MSSF 16	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
1/01/2019 (przekształcone)	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	170,6	1,2	7,8	11,0	0,5	191,1
Modyfikacje istniejących umów	(1,3)	42,5	1,2	0,3	-	42,7
Naprawy okresowe taboru	3,8	-	-	-	-	3,8
Zwrot przedmiotu leasingu	(9,5)	(2,4)	-	-	-	(11,9)
Wykup przedmiotu leasingu	(25,3)	-	-	(6,8)	-	(32,1)
Inne	2,0	(3,6)	0,1	-	-	(1,5)
Różnice kursowe	0,2	0,1	-	-	-	0,3
31/12/2019	450,6	767,0	23,7	18,5	1,7	1 261,5
Skumulowane umorzenie						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
1/01/2019 (przekształcone)	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Koszty amortyzacji	(57,7)	(58,2)	(3,0)	(4,6)	(0,4)	(123,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	3,2	0,1	-	-	-	3,3
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	5,0	-	9,6
Inne	(2,8)	(2,6)	-	-	-	(5,4)
Różnice kursowe	-	-	-	-	-	-
31/12/2019	(109,2)	(61,8)	(4,9)	(6,4)	(0,4)	(182,7)
Wartość netto						
1/01/2019 (przekształcone)	253,6	728,1	12,7	7,2	1,2	1 002,8
31/12/2019	341,4	705,2	18,8	12,1	1,3	1 078,8

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/12/2019	31/12/2018
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,9	0,8
Terminale Przeladunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	20,3	19,5
Transgaz S.A.	6,1	6,3
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	-	8,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	7,9	8,1
PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.	-	-
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,4	1,0
AWT Rail SK a. s.	2,4	3,5
PRIMOL-RAIL d.o.o.	0,9	-
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,5	-
Razem	40,4	47,3

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	2019	2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	47,3	53,6
Połączenie PKPCC z TTF ⁽¹⁾	(7,7)	-
Nabycie udziałów	1,5	-
Sprzedaż udziałów	-	(8,5)
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	1,7	3,7
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(3,3)	(2,1)
Ujęcie jednostek wycenianych metodą praw własności	0,9	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	-	0,6
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	40,4	47,3

⁽¹⁾ W dniu 31 lipca 2019 roku nastąpiło połączenie spółek TTF i PKPCC, co opisano w [Nocie 1.1](#) niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. Do dnia połączenia spółka TTF wyceniana była metodą praw własności. Zgodnie z Polityką rachunkowości Grupy PKP CARGO połączenia pod wspólną kontrolą rozliczane są metodą łączenia udziałów zdefiniowaną w Ustawie o rachunkowości. Z uwagi na nieistotny wpływ połączenia na skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PKP CARGO dane porównawcze nie zostały przekształcone.

Podsumowanie danych finansowych dotyczących jednostek wycenianych MPW

	31/12/2019	31/12/2018
Aktywa trwałe	31,9	33,4
Aktywa obrotowe	111,8	113,1
Aktywa razem	143,7	146,5
Zobowiązania długoterminowe	0,4	0,3
Zobowiązania krótkoterminowe	57,1	53,1
Zobowiązania razem	57,5	53,4
Aktywa netto	86,2	93,1
Udziały Grupy w aktywach netto jednostek wycenianych MPW	39,6	47,3
Przychody ogółem	122,0	326,7
Wynik netto za rok obrotowy	4,8	10,5
Udziały Grupy w wyniku jednostek wycenianych MPW	1,7	3,7
Udziały Grupy w całkowitych dochodach jednostek wycenianych MPW	1,7	3,7

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

5.4 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

	31/12/2019	31/12/2018
Zapasy strategiczne	38,1	31,4
Tabor w trakcie kasacji	13,5	20,7
Pozostałe zapasy	114,2	114,1
Odpisy aktualizujące	(4,8)	(4,5)
Zapasy netto	161,0	161,7

Zestawienie zmian odpisu aktualizującego wartość zapasów

	2019	2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	(4,5)	(5,0)
Zawiązanie	(0,3)	(0,4)
Wykorzystanie	-	0,9
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	(4,8)	(4,5)

5.5 Należności handlowe

Stosowane zasady rachunkowości

Należności handlowe traktowane są jako instrumenty finansowe i wyceniane według zamortyzowanego kosztu zgodnie ze stosowanym przez Grupę modelem biznesowym, którego celem jest uzyskiwanie przepływów pieniężnych wynikających z umów w określonych terminach, które stanowią wyłączną spłatę wartości nominalnej i odsetek. 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.



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 ustalone odpisy aktualizujące wymagają oceny czy dana należność zostanie spłacona przez kontrahenta z uwzględnieniem ustanowionych zabezpieczeń, zawartych ugod. Ocena taka dokonywana jest przez istniejące w spółkach Grupy komórki windykacyjne. Stosowany przez Grupę model szacowania wskaźnika oczekiwanego niewypięnienia 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 niewypięnienia zobowiązania ustalone na podstawie danych historycznych za lata 2015 -2019 pochodzących z systemów finansowo-księgowych. Kalkulacja odpisów aktualizujących należności zaprezentowana jest w poniższych tabelach.

5.5 Należności handlowe (cd.)

Struktura należności handlowych

	31/12/2019	31/12/2018
Należności handlowe	739,5	840,7
Odpis aktualizujący należności	(145,2)	(155,4)
Razem	594,3	685,3
Aktywa długoterminowe	3,0	0,7
Aktywa krótkoterminowe	591,3	684,6
Razem	594,3	685,3

Uzgodnienie odpisów aktualizujących wartość należności handlowych

	Oczekiwane straty kredytowe					
	2019			2018		
	bez utraty wartości	z utratą wartości	Razem	bez utraty wartości	z utratą wartości	Razem
Stan na początek okresu sprawozdawczego (zbadane)	(3,0)	(152,4)	(155,4)	-	(156,0)	(156,0)
Efekt wdrożenia MSSF 9	-	-	-	(3,3)	-	(3,3)
Stan na początek okresu sprawozdawczego (przekształcone)	(3,0)	(152,4)	(155,4)	(3,3)	(156,0)	(159,3)
Zawiązanie	-	(14,0)	(14,0)	-	(11,8)	(11,8)
Rozwiązanie	1,3	5,9	7,2	0,3	14,5	14,8
Przeniesienie	-	-	-	-	-	-
Wykorzystanie	-	16,5	16,5	-	3,6	3,6
Wycena bilansowa	-	0,5	0,5	-	(0,6)	(0,6)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	-	-	-	-	(2,1)	(2,1)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	(1,7)	(143,5)	(145,2)	(3,0)	(152,4)	(155,4)

Zmiany wartości bilansowej brutto należności handlowych

	2019			2018		
	bez utraty wartości	z utratą wartości	Razem	bez utraty wartości	z utratą wartości	Razem
Stan na początek okresu sprawozdawczego	684,4	156,3	840,7	685,1	159,7	844,8
Powstałe	5 580,3	0,1	5 580,4	6 410,0	0,1	6 410,1
Odsetki naliczone	2,0	0,1	2,1	3,0	0,1	3,1
Spisane	-	(16,5)	(16,5)	-	(3,6)	(3,6)
Spłacone	(5 658,1)	(8,9)	(5 667,0)	(6 407,2)	(11,5)	(6 418,7)
Przeniesione	(13,5)	13,5	-	(8,8)	8,8	-
Wycena bilansowa	0,1	(0,8)	(0,7)	(0,6)	0,9	0,3
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	0,3	0,2	0,5	2,9	1,8	4,7
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	595,5	144,0	739,5	684,4	156,3	840,7

5.5 Należności handlowe (cd.)

Analiza wiekowa należności handlowych

	31/12/2019			31/12/2018		
	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto
Należności nieprzeterminowane	539,2	(0,7)	538,5	613,3	(1,9)	611,4
Należności przeterminowane						
do 30 dni	43,7	(0,7)	43,0	47,3	(0,3)	47,0
31 - 90 dni	6,5	(0,4)	6,1	16,7	(0,7)	16,0
91-180 dni	5,9	(4,0)	1,9	6,2	(1,5)	4,7
181 - 365 dni	7,0	(4,9)	2,1	6,5	(2,9)	3,6
powyżej 365 dni	137,2	(134,5)	2,7	150,7	(148,1)	2,6
Razem	739,5	(145,2)	594,3	840,7	(155,4)	685,3

5.6 Pozostałe aktywa

Stosowane zasady rachunkowości	
Polityka rachunkowości w zakresie instrumentów finansowych została opisana w Nocie 6 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. 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 stosownie do upływu czasu. Pozostałe należności obejmują głównie należności publicznoprawne, 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

	31/12/2019	31/12/2018
Aktywa finansowe		
Forwardy walutowe	7,4	3,5
Udziały w jednostkach nienotowanych	6,3	6,8
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	27,2	31,2
Czynsze dzierżawne	0,5	12,3
Ubezpieczenia	7,8	7,4
Usługi informatyczne	9,0	4,2
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	5,8	6,2
Inne	12,2	1,6
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	68,5	65,2
Inne	12,7	5,0
Aktywa niematerialne		
Licencje	24,7	28,5
Inne aktywa niematerialne	0,2	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	5,4	6,0
Razem	187,7	178,1
Aktywa długoterminowe	55,0	56,7
Aktywa krótkoterminowe	132,7	121,4
Razem	187,7	178,1

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Stosowane zasady rachunkowości

Zobowiązania inwestycyjne obejmują zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych. Początkowo wyceniane są w wartości godziwej skorygowanej o koszty transakcyjne, zaś w okresie późniejszym 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.

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/12/2019	31/12/2018
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	304,0	234,3
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	12,9	18,1
Pozostałe	21,6	35,0
Razem	338,5	287,4
Zobowiązania długoterminowe	157,0	109,8
Zobowiązania krótkoterminowe	181,5	177,6
Razem	338,5	287,4

5.8 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 bieżącą 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 odzwierciedla wzrost zobowiązania z tytułu określonych świadczeń wynikający z pracy wykonywanej przez pracowników w okresie bieżącym i ujmowany jest w wyniku jako koszt świadczeń pracowniczych, za wyjątkiem sytuacji, gdy jest uwzględniony jako koszt wytworzenia składnika aktywów. 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 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze oparto o następujące podstawowe założenia:

	Wycena na dzień [%]	
	31/12/2019	31/12/2018
Stopa dyskonta	2,1	3,0
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe	do 4,0	do 3,0
Zakładany wzrost ceny uprawnienia na świadczenia przejazdowe	2,5	do 2,5
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	4,0	3,5 - 5,0
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	2,0 - 10,6	1,7 - 8,2

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

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.

Analiza wrażliwości wartości rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/12/2019	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	329,4	(5,0)	5,1	4,1	(4,0)	(4,4)	4,4
Odprawy emerytalne i rentowe	234,6	(4,0)	4,1	3,4	(3,3)	(3,5)	3,5
Odprawy pośmiertne	8,8	(0,1)	0,2	0,1	(0,1)	(0,1)	0,1
ZFŚS	139,7	(5,9)	6,4	5,2	(4,9)	(1,0)	1,0
Świadczenia przejazdowe	36,9	(1,5)	1,6	1,3	(1,3)	(0,3)	0,3
Razem	749,4	(16,5)	17,4	14,1	(13,6)	(9,3)	9,3

	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

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
1/01/2019	195,8	130,2	32,8	7,9	304,0	36,3	707,0
Koszt bieżącego zatrudnienia	6,8	2,4	0,7	0,4	12,5	-	22,8
Koszt odsetkowy	5,1	3,8	0,9	0,1	7,7	-	17,6
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	37,4	10,0	3,6	1,2	-	-	52,2
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	52,3	-	52,3
Koszty przeszłego zatrudnienia	1,3	-	-	-	(0,1)	-	1,2
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	18,6	18,6
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(13,2)	(13,2)
Świadczenia wypłacone	(11,8)	(6,7)	(1,1)	(0,8)	(47,0)	(7,0)	(74,4)
Połączenie Spółek	-	-	-	-	-	0,1	0,1
31/12/2019	234,6	139,7	36,9	8,8	329,4	34,8	784,2
Rezerwy długoterminowe	198,1	135,3	35,8	7,4	280,5	-	657,1
Rezerwy krótkoterminowe	36,5	4,4	1,1	1,4	48,9	34,8	127,1
Razem	234,6	139,7	36,9	8,8	329,4	34,8	784,2

5.8 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
1/01/2018	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

Pozycje ujęte w wyniku w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych

	31/12/2019	31/12/2018
Koszty świadczeń pracowniczych	(81,7)	(69,4)
Koszty finansowe	(17,6)	(19,4)
Ogółem ujęte w wyniku przed opodatkowaniem	(99,3)	(88,8)

(Zyski) / straty aktuarialne

2019	Zmiana założeń demograficznych	Zmiana założeń finansowych	Pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
Odprawy emerytalne i rentowe	(0,5)	19,6	18,3	37,4
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(0,2)	16,4	(6,2)	10,0
Świadczenia przejazdowe	(0,1)	4,3	(0,6)	3,6
Odprawy pośmiertne	(0,1)	0,6	0,7	1,2
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe				
Nagrody jubileuszowe	(1,4)	24,2	29,5	52,3
Razem	(2,3)	65,1	41,7	104,5

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

2018	Zmiana założeń demograficznych	Zmiana założeń finansowych	Pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
Odpisy 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)
Odpisy 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

Analiza terminów zapadalności wypłaconych świadczeń pracowniczych

31/12/2019	Odpisy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odpisy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Razem
do 1 roku	36,5	4,4	1,1	1,4	48,9	34,8	127,1
od 1 do 5 lat	79,6	20,6	5,5	3,4	141,1	-	250,2
powyżej 5 lat	118,5	114,7	30,3	4,0	139,4	-	406,9
Razem	234,6	139,7	36,9	8,8	329,4	34,8	784,2

31/12/2018	Odpisy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odpisy 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

Średni okres zapadalności świadczeń pracowniczych Jednostki dominującej wynosił 11,8 lat na dzień 31 grudnia 2019 roku. Udział Jednostki dominującej w wartości rezerw Grupy na świadczenia pracownicze, wycenianych metodami aktuarialnymi, wynosi około 90%.

5.9 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.

5.9 Pozostałe rezerwy (cd.)

Struktura pozostałych rezerw

2019	Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	Rezerwa na rekultywację	Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT	Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	Inne rezerwy	Razem
1/01/2019 (zbadane)	14,8	5,3	23,6	3,7	30,0	77,4
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	-	-	(3,7)	-	(3,7)
1/01/2019 (przekształcone)	14,8	5,3	23,6	0,0	30,0	73,7
Zawiązanie	-	0,1	0,8	-	9,7	10,6
Rozwiązanie	(0,2)	-	(24,4)	-	(4,9)	(29,5)
Wykorzystanie	-	-	-	-	(3,8)	(3,8)
31/12/2019	14,6	5,4	-	-	31,0	51,0
Rezerwy długoterminowe	-	5,4	-	-	-	5,4
Rezerwy krótkoterminowe	14,6	-	-	-	31,0	45,6
Razem	14,6	5,4	-	-	31,0	51,0

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

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 31 grudnia 2019 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 0,4 miliona złotych.

Zmiana wysokości rezerw w 2019 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 skorygowaniu rezerwy na potencjalną karę w wysokości 0,6 miliona złotych do kwoty 0,4 miliona złotych.

W związku ze zmianą szacunku dotyczącego oczekiwanego terminu zakończenia wyżej wymienionych spraw, Grupa na dzień 31 grudnia 2019 roku dokonała reklasyfikacji rezerw w wysokości 14,6 milionów złotych z części długoterminowej na krótkoterminową.

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 zobowiązania z tytułu VAT

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku Grupa dokonała rozwiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT za okres od kwietnia 2013 roku do lipca 2013 roku w wysokości 24,4 milionów złotych. Decyzja o rozwiązaniu rezerwy została podjęta na podstawie otrzymanego wyniku kontroli wydanej przez Mazowiecki Urząd Celno-Skarbowy w Warszawie.

Rezerwa na umowy rodzące obciążenia

Na dzień 31 grudnia 2018 roku rezerwa na umowy rodzące obciążenia reprezentowała rezerwę na straty wynikające z zawartej umowy leasingu operacyjnego nieruchomości, z której oczekiwane przychody nie pokrywały przyszłych kosztów leasingu, które miały być poniesione przez Grupę.

W związku z wdrożeniem MSSF 16 Grupa zdecydowała się skorzystać z praktycznego rozwiązania dopuszczonego przez standard i skorygować wartość bilansową prawa do użytkowania aktywów na dzień 1 stycznia 2019 roku o wartość bilansową przedmiotowej rezerwy.

5.9 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 2019 roku, jak i na dzień 31 grudnia 2018 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. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Grupy mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

5.10 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 publicznoprawne, zobowiązania z tytułu wynagrodzeń, które wyceniane są w kwocie wymagającej zapłaty.

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/12/2019	31/12/2018
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	-	0,2
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	40,5	36,9
Zobowiązania publicznoprawne ⁽¹⁾	117,6	86,9
Rozrachunki z pracownikami	97,4	95,2
Otrzymane dotacje	0,3	2,6
Pozostałe rozrachunki	4,6	7,0
Rozliczenia z tytułu VAT	4,0	6,5
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	-	0,3
Razem	264,4	235,6
Zobowiązania długoterminowe	-	1,8
Zobowiązania krótkoterminowe	264,4	233,8
Razem	264,4	235,6

⁽¹⁾ Wzrost pozycji wynika głównie z wyższych zobowiązań wobec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. W 2018 roku część zobowiązań, których termin płatności przypadał na rok 2019 zostało spłaconych przez Jednostkę dominującą przed terminem wymagalności.

6. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

Stosowane zasady rachunkowości

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

W momencie początkowego ujęcia Grupa 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 amortyzowanym koszcie,
- wartości godziwej przez inne całkowite dochody,
- wartości godziwej przez wynik finansowy.

Klasyfikacja odbywa się na podstawie:

- modelu biznesowego Grupy 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.

Na dzień 31 grudnia 2019 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 procentowej,
- e) warunkowej zapłaty ujętej przez Grupę przejmującą 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 ujmują się w 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.



6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/12/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	7,4	3,5
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	6,3	6,8
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	594,3	685,3
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		0,5	-
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy		-	201,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.4	550,4	447,3
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		11,6	-
Razem		1 170,5	1 344,0

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/12/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	-	0,2
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	469,7	468,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 156,5	863,7
Zobowiązania handlowe		414,9	499,9
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	338,5	287,4
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	996,5	95,2
Razem		3 376,1	2 214,5

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały opisane w **Nocie 5.5** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2019 roku do 31 grudnia 2019 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 2019 roku Jednostka dominująca ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do lipca 2034 roku. Na dzień 31 grudnia 2019 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 110,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 469,7 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do września 2021 roku. Na dzień 31 grudnia 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 6,6 milionów 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 lipca 2020 roku. Na dzień 31 grudnia 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 0,8 miliona złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	31/12/2019		31/12/2018	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	7,4	-	3,5	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	6,3	-	6,8
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	0,2	-

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 5,6 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) 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 na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz na dzień 31 grudnia 2018 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	2019	2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego (zbadane)	6,8	-
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 9	-	6,2
Stan na początek okresu sprawozdawczego	6,8	6,2
Zyski za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	0,7	-
Nabycie udziałów	-	1,0
Sprzedaż udziałów	(0,2)	(0,4)
Ujęcie jednostek wycenianych metodą praw własności	(0,9)	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	(0,1)	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	6,3	6,8

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 oraz 31 grudnia 2018 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

2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,3	-	-	-	-	0,3
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(2,7)	-	6,4	0,5	(21,8)	(34,3)	(51,9)
Różnice kursowe	(0,1)	-	(1,1)	-	(1,2)	1,3	(1,1)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	(6,8)	-	-	-	(6,9)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(2,3)	-	(2,3)
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	0,8	-	-	-	-	0,8
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	4,7	-	-	-	-	-	4,7
Zysk / (strata) brutto	1,8	1,1	(1,5)	0,5	(25,3)	(33,0)	(56,4)
Zmiana wyceny	9,9	0,7	-	-	-	-	10,6
Pozostałe całkowite dochody	9,9	0,7	-	-	-	-	10,6

W roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 4,7 milionów złotych.

W roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 4,2 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 5,7 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

2018	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyceniane według amortyzowanego 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 roku obrotowym 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 roku obrotowym 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.)

Kompensata aktywów finansowych

31/12/2019	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	594,3	594,3	(1,9)	592,4
Razem	594,3	594,3	(1,9)	592,4

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

Kompensata zobowiązań finansowych

31/12/2019	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	414,9	414,9	(3,2)	411,7
Razem	414,9	414,9	(3,2)	411,7

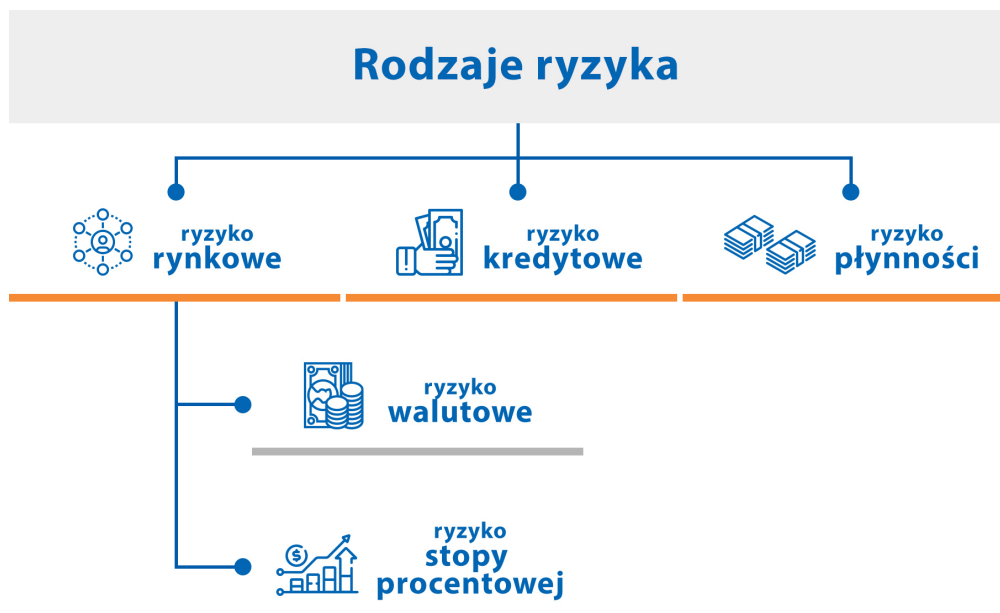
31/12/2018	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji bilansowej	Powiązane wartości niekompensowane w sprawozdaniu z sytuacji bilansowej - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Zobowiązania handlowe	499,9	499,9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

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.

Zgodnie z obowiązującą w Grupie Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa stosowała w 2019 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Zarządzanie ryzykiem walutowym

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Grupa narażona była na ryzyko walutowe dotyczące głównie denominowanych w walutach obcych należności handlowych oraz zobowiązań z tytułu zadłużenia.

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 z tytułu umów z klientami 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 tym celu Grupa stosowała w latach 2018 - 2019 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 wyrażonymi w EUR.



6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Pozycje w walutach

31/12/2019	łączna wartość pozycji w PLN	EUR/PLN		CZK/PLN		
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN	
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Należności handlowe	3,0	-	-	18,3	3,0	
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	1,7	17,9	1,7	-	-	
Aktywa obrotowe						
Należności handlowe	174,4	20,7	88,0	515,5	86,4	
Pozostałe aktywa – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	5,6	42,5	5,6	-	-	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	93,8	11,6	49,4	264,6	44,4	
Razem	278,5	92,7	144,7	798,4	133,8	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Zobowiązania długoterminowe						
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	604,9	134,5	572,7	191,9	32,2	
Zobowiązania krótkoterminowe						
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	124,9	26,0	110,6	85,8	14,3	
Zobowiązania handlowe	108,4	10,7	45,8	373,5	62,6	
Zobowiązania inwestycyjne	16,2	-	-	96,6	16,2	
Razem	854,4	171,2	729,1	747,8	125,3	
Pozycja walutowa netto	(575,9)	(78,5)	(584,4)	50,6	8,5	

31/12/2018	łączna wartość pozycji w PLN	EUR/PLN		CZK/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
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
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Zobowiązania długoterminowe					
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	526,3	110,2	473,6	314,8	52,7
Pozostałe zobowiązania	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
Pozostałe zobowiązania – kontrakty walutowe forward ⁽¹⁾	0,2	8,8	0,2	-	-
Razem	764,1	150,0	607,1	919,6	153,8
Pozycja walutowa netto	(432,0)	(43,8)	(415,2)	(87,0)	(14,5)

⁽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 wycenę 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, 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 (z wyłączeniem instrumentów pochodnych typu forward) a ich potencjalną wartością przy założonych zmianach kursów walut. Poniższe tabele prezentują ekspozycję Grupy na ryzyko walutowe w latach 2019 oraz 2018.

31/12/2019	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko walutowe					
		EUR/PLN			CZK/PLN		
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na pozostałe całkowite dochody	
		+3%	-3%	+3%	3%	+9%	-9%
AKTYWA							
Aktywa trwałe							
Należności handlowe	3,0	-	-	-	-	0,3	(0,3)
Pozostałe aktywa – kontakty walutowe forward	1,7	-	-	(2,4)	2,4	-	-
Aktywa obrotowe							
Należności handlowe	174,4	3,2	(3,2)	-	-	7,9	(7,9)
Pozostałe aktywa - kontrakty walutowe forward	5,6	-	-	(4,5)	4,5	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	93,8	1,5	(1,5)	-	-	3,9	(3,9)
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	604,9	(4,7)	4,7	(12,5)	12,5	(2,9)	2,9
Zobowiązania krótkoterminowe							
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	124,9	(1,7)	1,7	(1,6)	1,6	(1,3)	1,3
Zobowiązania handlowe	108,4	(1,5)	1,5	-	-	(5,5)	5,5
Zobowiązania inwestycyjne	16,2	-	-	-	-	(1,5)	1,5
łącznie efekt brutto		(3,2)	3,2	(21,0)	21,0	0,8	(0,8)

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

31/12/2018	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko walutowe					
		EUR/PLN				CZK/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na pozostałe całkowite dochody	
		+6%	-6%	+6%	-6%	+4%	-4%
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)
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
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

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w 2019 i 2018 roku stosowano terminowe transakcje typu forward na parze EUR/PLN (sprzedaż oraz zakup waluty).

Zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych

Stan na 31/12/2019

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa aktywów
Bank A	forward	02/2018 - 09/2019	01/2020 - 08/2020	EUR/PLN	6,9	30,8	0,8
Bank B	forward	02/2018 - 08/2019	01/2020 - 06/2021	EUR/PLN	16,4	73,1	2,1
Bank C	forward	02/2018 - 10/2019	01/2020 - 09/2021	EUR/PLN	23,6	104,8	2,8
Bank D	forward	03/2018 - 09/2019	01/2020 - 09/2021	EUR/PLN	13,0	57,7	1,6
Bank E	forward	07/2018	03/2020 - 06/2020	EUR/PLN	0,5	2,2	0,1
Razem					60,4	268,6	7,4

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
Bank A	forward	05/2017 - 12/2018	01/2019 - 02/2020	EUR/PLN	9,2	40,3	0,3	-
Bank B	forward	01/2017 - 12/2018	01/2019 - 12/2020	EUR/PLN	16,9	75,0	0,9	0,1
Bank C	forward	06/2017 - 12/2018	01/2019 - 08/2020	EUR/PLN	16,4	72,3	0,8	-
Bank D	forward	01/2017 - 11/2018	01/2019 - 11/2020	EUR/PLN	25,5	112,7	1,3	0,1
Bank E	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

Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Grupa była narażona 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 był EURIBOR 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M.

W ramach zobowiązań z tytułu leasingu o stałym oprocentowaniu Grupa prezentuje głównie zobowiązania wynikające z umów najmu i dzierżawy nieruchomości, które zawierają zapisy o indeksacji cen w oparciu o wskaźnik inflacji. Zgodnie z MSSF 16 zmiany przyszłych opłat leasingowych wynikające z indeksacji cen nie spowodują zmiany stopy dyskonta stosowanej do wyceny powyższych zobowiązań.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i 3M oraz EURIBOR 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.

Posiadane przez Grupę na dzień 31 grudnia 2019 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.

Grupa w latach 2018 - 2019 nie wykorzystywała instrumentów pochodnych w celu zabezpieczenia się przed ryzykiem zmiany stóp procentowych.

6.2 Zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Instrumenty finansowe w podziale na rodzaj oprocentowania

Aktywa finansowe	31/12/2019			31/12/2018		
	Oprocentowane		Razem	Oprocentowane		Razem
	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy		wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	
Należności leasingowe	11,6	-	11,6	-	-	-
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,5	-	0,5	-	-	-
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	-	-	-	201,1	-	201,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	550,4	-	550,4	447,3	-	447,3
Razem	562,5	-	562,5	648,4	-	648,4

Zobowiązania finansowe	31/12/2019			31/12/2018		
	Oprocentowane		Razem	Oprocentowane		Razem
	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy		wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	918,5	1 704,2	2 622,7	75,6	1 351,4	1 427,0
Zobowiązania inwestycyjne	204,6	-	204,6	235,1	-	235,1
Razem	1 123,1	1 704,2	2 827,3	310,7	1 351,4	1 662,1

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. W 2019 roku Grupa identyfikowała ekspozycję na ryzyko zmian stóp procentowych głównie dla WIBOR, EURIBOR, natomiast w 2018 roku dla WIBOR, EURIBOR oraz 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).

31/12/2019	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko stopy procentowej			
		WIBOR		EURIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 50 pb	- 50 pb	+ 50 pb	- 50 pb
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Zobowiązania długoterminowe					
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 422,4	(5,0)	5,0	(2,1)	2,1
Zobowiązania krótkoterminowe					
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	280,9	(1,1)	1,1	(0,3)	0,3
Łączny efekt brutto		(6,1)	6,1	(2,4)	2,4

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	-	-
Łączny efekt brutto		(4,2)	4,2	(2,3)	2,3	(0,4)	0,4

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:

	31/12/2019	31/12/2018
Należności handlowe	594,3	685,3
Należności leasingowe	11,6	-
Forwardy walutowe	7,4	3,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	550,4	447,3
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	-	201,1
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,5	-
Razem	1 164,2	1 337,2

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

	31/12/2019	31/12/2018
Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	8,9%	7,4%
Podmioty powiązane z Grupy PKP	0,8%	0,8%
Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	29,6%	25,6%
Pozostałe podmioty	60,7%	66,2%
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 2019 roku 12,1% 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 została zaprezentowana w poniższej tabeli.

Bank	Agencja ratingowa	Rating	31/12/2019
Bank A	Moody's	Baa1	28,0%
Bank B	Fitch	A-	27,3%
Bank C	Moody's	A2	19,0%
Bank D	Moody's	A3	9,1%
Bank E	Moody's	Aa2	5,8%
Bank F	Moody's	Aa3	4,4%
Pozostałe			6,4%
Razem			100,00%

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 2019 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 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.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2018 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: ENEA, JSW, PGE, PGG, Azoty oraz PKN Orlen. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	2019		31/12/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,4	70,7	1,1	590,2
Jednostki zależne / współzależne	4,4	15,5	0,1	0,7
Jednostki stowarzyszone	0,1	0,3	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	15,8	580,0	2,6	52,0

	2018		31/12/2018	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	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	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

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą w szczególności umów leasingowych, dostawy mediów oraz usług w zakresie medycyny pracy. Na dzień 31 grudnia 2019 roku wzrost zobowiązań wobec PKP S.A. spowodowany był wejściem w życie MSSF 16 i ujęciem na dzień 1 stycznia 2019 roku zobowiązań z tytułu leasingu wynikających z umów najmu i dzierżawy nieruchomości zawartych z PKP S.A.

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 powiązanymi 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

	31/12/2019	31/12/2018
Pożyczki otrzymane od podmiotów powiązanych	-	1,4

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

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	
	2019	2018	2019	2018
Świadczenia krótkoterminowe	2,6	2,4	6,2	6,5
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,5	1,0	3,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	0,2	0,1
Razem	2,6	3,0	7,4	9,7

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	2019	2018	2019	2018
Świadczenia krótkoterminowe	1,2	1,0	1,6	1,2
Razem	1,2	1,0	1,6	1,2

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	2019	2018	2019	2018
Świadczenia krótkoterminowe	6,8	6,4	19,8	20,8
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,1	0,7	1,3	1,2
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,1	0,3	0,2
Razem	7,0	7,2	21,4	22,2

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 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 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/12/2019	31/12/2018
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	1 208,9	538,4
Razem	1 208,9	538,4

Na dzień 31 grudnia 2019 roku wzrost przyszłych zobowiązań inwestycyjnych wynikał głównie z nowo zawartych umów, z których najistotniejsze dotyczyły:

- zawartej we wrześniu 2019 roku umowy z konsorcjum firm NEWAG S.A. oraz NEWAG LEASE Sp. z o.o. s. k-a na dostawę 31 sztuk nowych lokomotyw wraz z dodatkowymi elementami z okresem realizacji do czerwca 2022 roku. Na dzień 31 grudnia 2019 roku pozostała do realizacji wartość umowy wynosiła 407,7 milionów złotych. W dniu 3 grudnia 2019 roku Jednostka dominująca zawarła aneks do umowy obejmujący sfinansowanie zakupu 6 lokomotyw przez Millennium Leasing Sp. z o.o.
- zawartej w marcu 2019 roku umowy ze spółką Tatravagónka a.s. na dostawę 936 sztuk wagonów platform kontenerowych z okresem realizacji do grudnia 2022 roku. Na dzień 31 grudnia 2019 roku pozostała do realizacji wartość umowy wynosiła 345,9 milionów złotych. Na realizację przedmiotowej umowy Jednostka dominująca otrzymała dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości 50% wartości umowy.
- zawartej w grudniu 2019 roku umowy z konsorcjum firm: Wagony Świdnica sp. z o.o. z siedzibą w Świdnicy oraz ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A. z siedzibą w Rumuni umowy na dostawę 220 sztuk nowych wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych o wartości 102,5 milionów złotych, z okresem realizacji do sierpnia 2022 roku. Na realizację przedmiotowej umowy Jednostka dominująca otrzymała dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości 50% wartości umowy.

Pozostałe zmiany dotyczą głównie spłaty zobowiązań inwestycyjnych wynikających z umów zawartych w poprzednich okresach.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Stosowane zasady rachunkowości

Zgodnie z zasadami rachunkowości Grupy zobowiązanie warunkowe jest:

- a) 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
- b) 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 ekonomiczne 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

	31/12/2019	31/12/2018
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	115,1	125,0
Pozostałe zobowiązania warunkowe	114,0	119,8
Razem	229,1	244,8

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 grudnia 2019 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 pozostałe zobowiązania warunkowe obejmuje głównie 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.

7.4 Zabezpieczenia spłaty zobowiązań

Aktywa stanowiące zabezpieczenie spłaty zobowiązań

Na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 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

	31/12/2019	31/12/2018
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	247,0	281,8
Zapasy	-	0,6
Należności handlowe	84,1	75,9
Środki pieniężne	4,3	4,4
Razem	335,4	362,7

7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym

Istotnym zdarzeniem po dniu bilansowym mogącym mieć wpływ na działalność Grupy PKP CARGO jest rozprzestrzenianie się epidemii koronawirusa COVID-19. Zarząd Jednostki dominującej na bieżąco monitoruje globalną sytuację gospodarczą i podejmuje szereg działań w celu minimalizacji wpływu negatywnych skutków pandemii na działalność Grupy PKP CARGO. Z uwagi na dynamicznie zmieniające się otoczenie, na dzień sporządzenia niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego, Zarząd Jednostki dominującej nie jest w stanie w sposób precyzyjny określić wpływu rozprzestrzeniania się koronawirusa COVID-19 na działalność Grupy PKP CARGO, wyniki finansowe i perspektywy działalności. W przypadku wystąpienia zdarzeń istotnie wpływających na generowane wyniki finansowe i sytuację operacyjną Grupy PKP CARGO, Zarząd Jednostki dominującej poinformuje o ocenie ich wpływu w ramach raportowania bieżącego lub okresowego.

W dniu 21 lutego 2020 roku Jednostka dominująca zawarła umowę z PKP Energetyka S.A., której przedmiotem jest zakup energii elektrycznej oraz usług dystrybucji energii trakcyjnej w okresie od dnia 1 stycznia 2021 roku do dnia 31 grudnia 2022 roku. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 902,5 milionów złotych netto.

W dniu 11 marca 2020 roku Pan Grzegorz Fingas złożył rezygnację z pełnienia funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych Jednostki dominującej z dniem 23 marca 2020 roku.

Inne zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Nocie 1.1** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.6 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 23 marca 2020 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 23 marca 2020 roku

Sprawozdanie Zarządu z działalności
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za rok obrotowy 2019



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 2019 r. W treści dokumentu znajduje się również sprawozdanie z działalności Jednostki dominującej.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA ROK OBROTOWY 2019

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.....	14
4.	Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
4.1	Otoczenie makroekonomiczne.....	16
4.2	Działalność przewozowa	24
4.3	Pozostałe usługi.....	36
4.4	Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	37
4.5	Informacje dotyczące zatrudnienia	37
4.6	Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	38
5.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	41
5.1.	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	41
5.2	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.....	44
5.3	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	52
5.4	Informacje o majątku produkcyjnym.....	60
5.5	Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	61
5.6	Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń.....	63
6.	Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	72
6.1	Istotne informacje i zdarzenia	72
6.2	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	75
6.3	Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	76
6.4	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	77
7.	Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	78
7.1	Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	78
7.2	Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym.....	79
8.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia.....	81
8.1	Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	81
8.2	Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	82
8.3	Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	82
8.4	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	83
8.5	Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego.....	83
8.6	Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	85
8.7	Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń	86
8.8	Informacje dotyczące sprawozdania finansowego.....	90
9.	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego.....	92
9.1	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny.....	92
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	92
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	93
9.4	Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	94
9.5	Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne.....	94
9.6	Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu.....	95

9.7	Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	96
9.8	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień.....	97
9.9	Zasady zmiany statutu spółki PKP CARGO S.A.	97
9.10	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania.....	98
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	98
10.	Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych	113
10.1	Oświadczenie Grupy PKP CARGO.....	114
10.2	Oświadczenie PKP CARGO S.A.	140
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	161

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	12
Tabela 2 Rynek transportu towarów w Czechach w okresie 9 miesięcy 2019 r.	27
Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019	31
Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2014-2019 r.	31
Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019	32
Tabela 6 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2014-2019 r.	32
Tabela 7 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019	33
Tabela 8 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2014-2019 r.	33
Tabela 9 Zatrudnienie w latach 2013-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	37
Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2014-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	37
Tabela 11 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2014-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	38
Tabela 12 Zmiana w strukturze zatrudnienia w latach 2013-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)	38
Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2019 (mln zł)	39
Tabela 14 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2019 (mln zł)	40
Tabela 15 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	41
Tabela 16 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej (EBIT) oraz wynikiem operacyjnym bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym	42
Tabela 17 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	42
Tabela 18 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej (EBIT) oraz wynikiem operacyjnym bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) Grupy PKP CARGO raportowanym, a skorygowanym	43
Tabela 19 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2015 – 2019 (w dniach)	47
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2015 – 2019	49
Tabela 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2015 - 2019	50
Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2015 - 2019	51
Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2015 - 2019	51
Tabela 24 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2015 – 2019	57
Tabela 25 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2015 – 2019	58
Tabela 26 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej Grupy PKP CARGO w latach 2015 - 2019	59
Tabela 27 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2015 - 2019	59
Tabela 28 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji	60
Tabela 29 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów	60
Tabela 30 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2014-2019	61
Tabela 31 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień przekazania raportu	81
Tabela 32 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	82
Tabela 33 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2019 r. (zł)*	87
Tabela 34 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2019 r. (zł)	88
Tabela 35 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)	90
Tabela 36 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2019 r.	94
Tabela 37 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2019 r. oraz na dzień przekazania raportu	94
Tabela 38 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	94
Tabela 39 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	99
Tabela 40 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	104
Tabela 41 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	107
Tabela 42 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	112
Tabela 43 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	112
Tabela 44 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2019	117
Tabela 45 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2019	117
Tabela 46 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2019	118
Tabela 47 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2019	118
Tabela 48 Liczba pracowników w Grupie w latach 2016-2019	119

Tabela 49 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2016-2019	119
Tabela 50 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2019.....	119
Tabela 51 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	121
Tabela 52 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2019.....	123
Tabela 53 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2018.....	123
Tabela 54 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019.....	142
Tabela 55 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	142
Tabela 56 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	142
Tabela 57 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	143
Tabela 58 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019	144
Tabela 59 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019	144
Tabela 60 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019	145
Tabela 61 Szkolenia dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	147
Tabela 62 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019.....	149
Tabela 63 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018	149

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w 2019 r.	9
Rysunek 2 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2019 r.	10
Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2019 r.	15
Rysunek 4 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.12.2019 r.	15
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2014-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza	16
Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2014-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2021	18
Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**	21
Rysunek 8 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1)	21
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w latach 2014-2019 (mln ton)	25
Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019 (mld tkm)	25
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019	26
Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019	26
Rysunek 13 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2019 r.	26
Rysunek 14 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w okresie 9 miesięcy 2019 r.	28
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg przewiezionej masy w okresie 2014-2019 (mln ton)	28
Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg pracy przewozowej w okresie 2014-2019 (mld tkm)	28
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2014-2019*	29
Rysunek 18 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2014-2019*	30
Rysunek 19 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2019 r. (btkm)	30
Rysunek 20 Udział pracy przewozowej wykonanej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2019 oraz 2018	32
Rysunek 21 Udział masy przewiezionej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2019 oraz 2018	33
Rysunek 22 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)	44
Rysunek 23 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2015 – 2019* (mln zł)	45
Rysunek 24 Struktura aktywów PKP CARGO S.A. – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	45
Rysunek 25 Zmiana wartości aktywów PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	46
Rysunek 26 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	47
Rysunek 27 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	48
Rysunek 28 Przepływy pieniężne PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	48
Rysunek 29 Wynik EBIT w 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)	52
Rysunek 30 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2015 – 2019* (mln zł)	53
Rysunek 31 Struktura aktywów Grupy PKP CARGO – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	53
Rysunek 32 Zmiana wartości aktywów Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	54
Rysunek 33 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018r.	55
Rysunek 34 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	55
Rysunek 35 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2019 r. (w mln zł)	56
Rysunek 36 Inicjatywy strategiczne	80
Rysunek 37 Schemat działań zrealizowanych w okresie pierwszego roku obowiązywania Strategii	80
Rysunek 38 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.12.2019 r.	100
Rysunek 39 Schemat polityk dotyczących zrównoważonego rozwoju	126
Rysunek 40 Procesy rekrutacji w PKP CARGO S.A. w 2019 r.	144
Rysunek 41 Programy wspierające zatrudnienie realizowane w PKP CARGO S.A. w 2019 r.	145
Rysunek 42 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w 2019 i 2018 r.	149
Rysunek 43 Działania PKP CARGO S.A. w obszarze szkoleń i rozwoju	154
Rysunek 44 Rodzaje świadczeń socjalnych w PKP CARGO S.A.	155

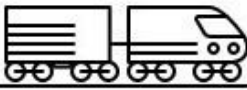
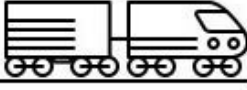
1. Wstęp

Szanowni Państwo,

W 2019 roku Grupa PKP CARGO osiągnęła słabsze wyniki finansowe niż rok wcześniej z powodu dekonunktury na rynku kolejowych przewozów towarowych. Mimo to, zamknęliśmy rok na plusie, co nie udało się wielu przedsiębiorstwom transportowym.

Przychody ze sprzedaży osiągnęły poziom 4 781,6 mln zł, a EBITDA wyniosła 859,9 mln zł. Możemy się też pochwalić zyskiem EBIT na poziomie 143,4 mln zł, zaś nasz zysk netto zamknął się w kwocie 36 mln zł.



PRZYCHODY Z TYTUŁU UMÓW Z KLIENTAMI	4 781,6 mln zł	
EBITDA	859,9 mln zł	
WYNIK NETTO	36,0 mln zł	

2. Relacje Inwestorskie

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 2019 r. 54 raporty bieżące.

PKP CARGO S.A. dążąc do zapewnienia najwyższych standardów w obszarze prowadzonych relacji inwestorskich, w roku 2019 przeprowadziła 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 dniach 13-14 czerwca 2019 r. w PKP CARGO S.A. odbyła się piąta edycja „Dnia Inwestora”, skierowana do analityków giełdowych oraz inwestorów instytucjonalnych. W trakcie „Dnia Inwestora” uczestnicy zwiedzali m.in. Lokomotywnię Spółki w Czechowicach-Dziedzicach oraz nowoczesną dyspozyturę w Katowicach.

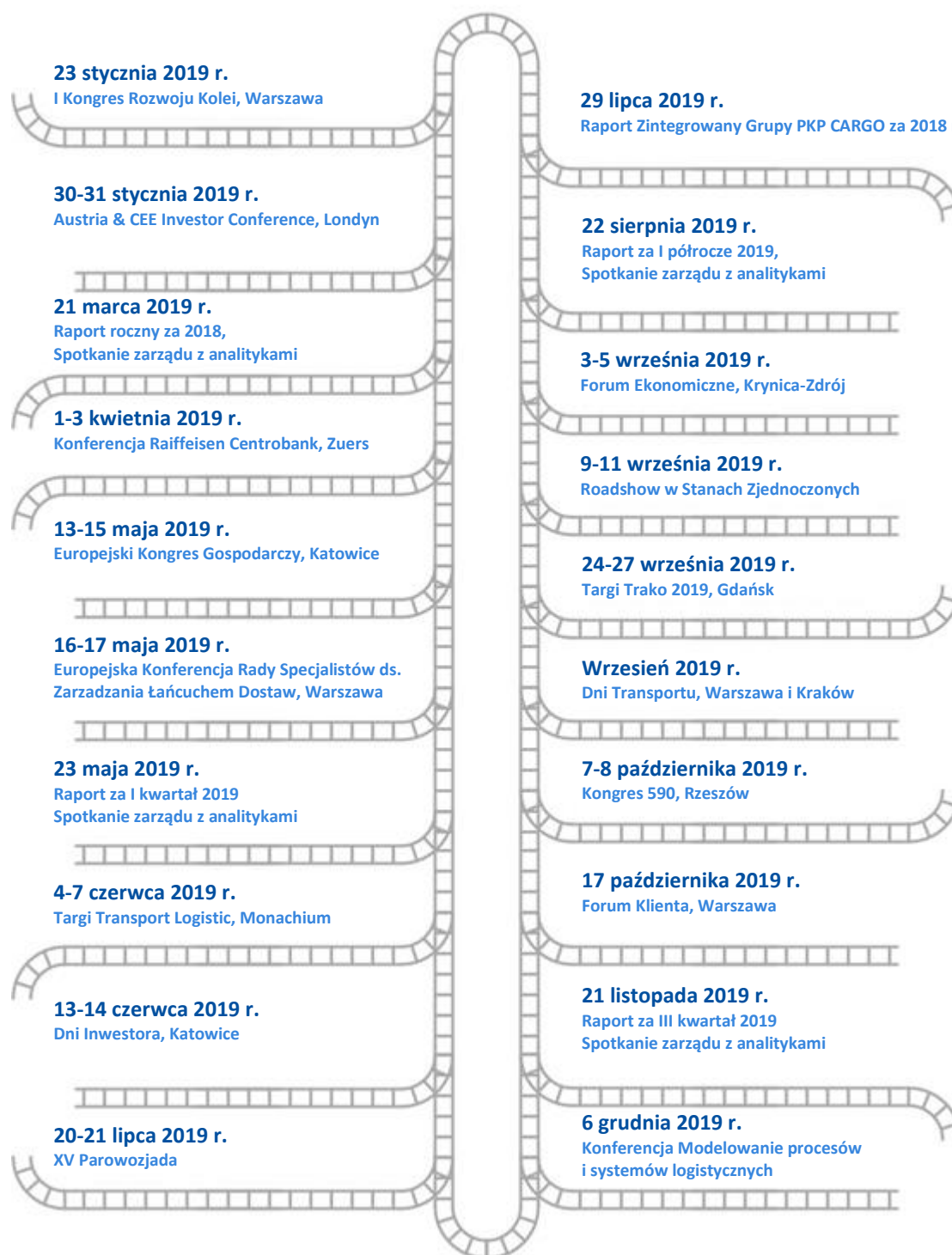
Wysoki poziom prowadzonych przez PKP CARGO S.A. relacji inwestorskich potwierdzają otrzymane nagrody i wyróżnienia - za wysoką jakość komunikowania z rynkiem oraz wypełnianie obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych Spółka po raz kolejny zdobyła prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku”. Spółka otrzymała także wyróżnienie za raport roczny w internecie w 14-tej edycji konkursu The Best Annual Report oraz zajęła 4-te miejsce w rankingu najlepszych raportów rocznych spośród wszystkich ocenianych spółek w tym konkursie organizowanym przez Instytut Rachunkowości i Podatków.

W ramach ciągłego doskonalenia serwisu inwestorskiego, PKP CARGO S.A. w roku 2020 zamierza kontynuować podjęte działania i rozwijać narzędzia komunikacji z obszaru relacji inwestorskich.



Poniższy schemat przedstawia kalendarium prezentujące główne wydarzenia oraz działania z zakresu relacji inwestorskich, które miały miejsce w 2019 r.

Rysunek 1 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w 2019 r.

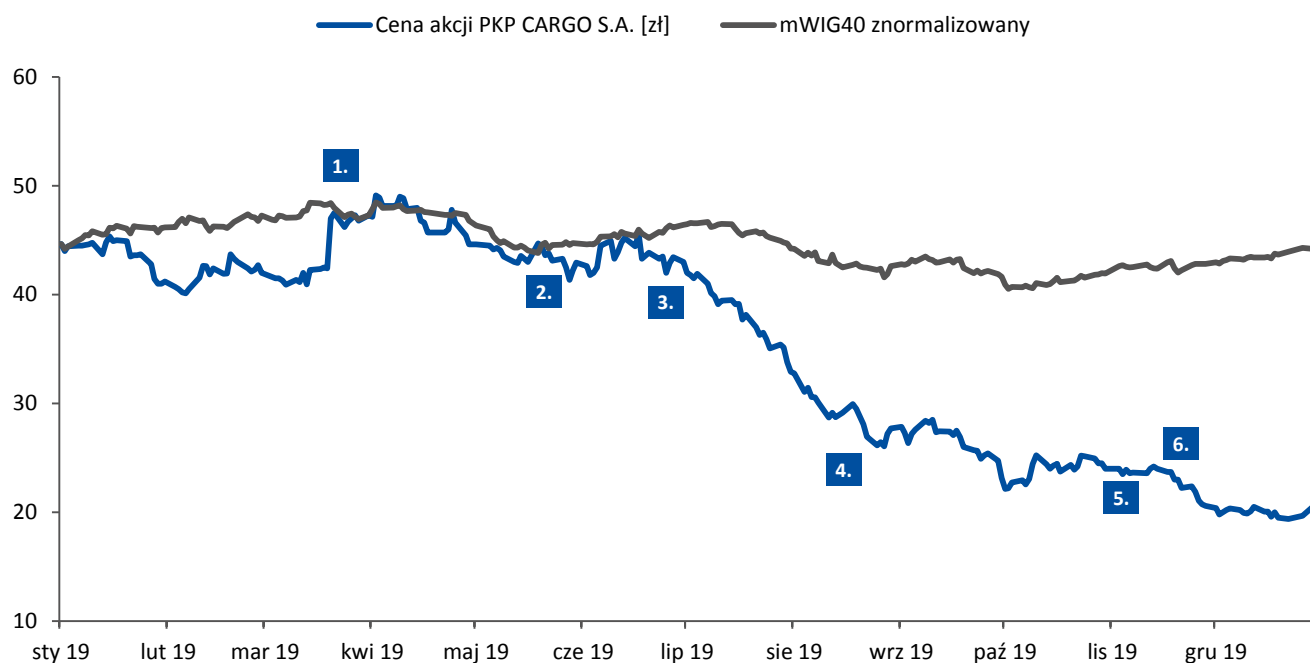


Źródło: Opracowanie własne

W 2019 roku, zgodnie z wiedzą Spółki, rekomendacje dla akcji PKP CARGO S.A. wydawało osiem krajowych i zagranicznych firm inwestycyjnych.

Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2019 roku na tle notowań indeksu mWIG40 oraz najważniejszych wydarzeń, które miały miejsce w Spółce.

Rysunek 2 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2019 r.



1. Publikacja wyników 2018 roku i prognozy EBITDA na 2019 – 21 marca
2. Raport za pierwszy kwartał 2019 – 23 maja
3. Dzień dywidendy – 2 lipca
4. Raport za pierwsze półrocze 2019 – 22 sierpnia
5. Publikacja skorygowanej prognozy wyniku EBITDA na 2019 – 6 listopada
6. Raport za trzy kwartały 2019 – 21 listopada

Źródło: Opracowanie własne

Od dnia 2 stycznia 2019 r. tj. od pierwszego dnia notowań w 2019 r., do 30 grudnia 2019 r., tj. ostatniego dnia notowań w 2019 r., kurs akcji PKP CARGO S.A. spadł o 54,1%. W tym samym okresie indeks mWIG40, spadł o 1,0%. Średnie dzienne obroty wyniosły ok. 959 tys. zł, a średni dzienny wolumen 28.546 szt. akcji. Swoje maksimum kurs osiągnął w dniu 3 kwietnia – 49,10 zł za akcję, a najniższy w dniu 24 grudnia – 19,40 zł (w cenach zamknięcia).

Akcje Spółki wchodzą w skład najważniejszych indeksów dla spółek notowanych na rynku regulowanym prowadzonym przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie, tj. WIG, mWIG40, WIG-Poland oraz WIG-ESG. Ponadto, akcje Spółki uczestniczą w indeksie STOXX® Europe Total Market.

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

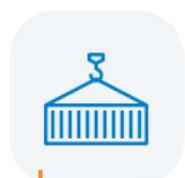
3.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

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 UTK²) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC³).

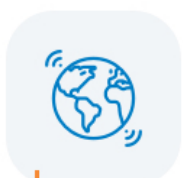
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech, Holandii i Polsce.



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



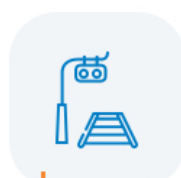
**USŁUGI
INTERMODALNE**



**USŁUGI
SPEDYCYJNE**
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



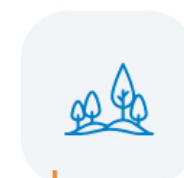
**USŁUGI
TERMINALOWE**



**USŁUGI
BOCZNICOWE
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I
SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
REKULTYWACYJNE**

¹ Za każdym razem, gdy w Raporcie będzie mowa o:

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

² Urząd Transportu Kolejowego

³ 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 2019 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	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 TERMINALE Sp. z o.o. (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
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.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”).
AWT Rosco a.s.	Zabezpieczenie taboru niezbędnego do wykonywania usług transportowych przez spółki przewozowe Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL (d. AWT). Działalność spółki obejmuje wynajem wagonów kolejowych oraz czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s.	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace 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 Zrt (od 10 lutego 2020 r. zmiana nazwy spółki na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019.

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

W 2019 r. nie miały miejsca zmiany w podstawowych zasadach zarządzania PKP CARGO.

3.5 Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W 2019 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

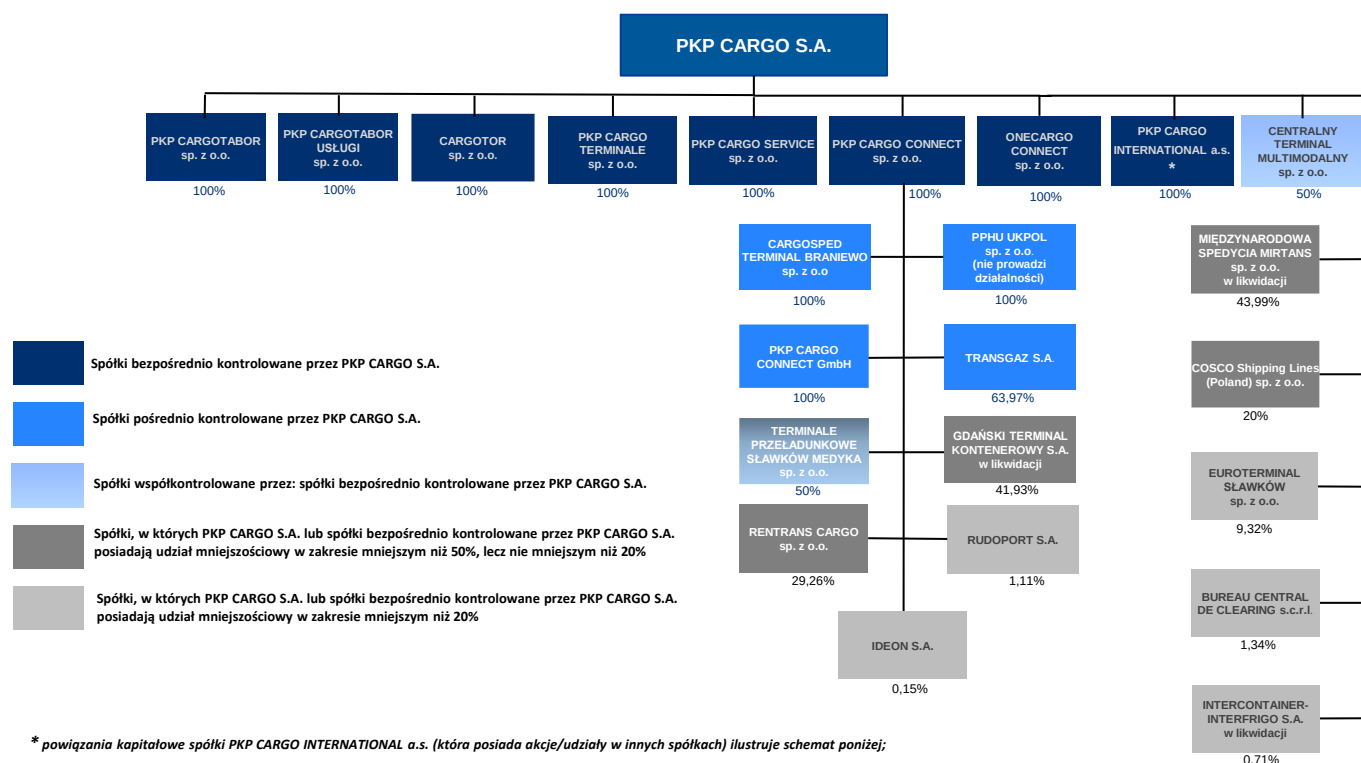
- W dniu 29 maja 2019 r. do rejestru przedsiębiorców (KRS) została wpisana nowa firma spółki PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy (dawniej PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy).
- Zgodnie z otrzymanym potwierdzeniem, w dniu 5 czerwca 2019 r. został dokonany przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ wpis do KRS-u ujawniający datę uprawomocnienia się wykreślenia spółki CARGOSPED SKŁADY CELNE sp. z o.o. w likwidacji z dniem 20 października 2018 r. W wyniku powyższego, spółka CARGOSPED SKŁADY CELNE sp. z o.o. w likwidacji zakończyła swój byt prawny i nie jest już podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.
- Z dniem 1 lipca 2019 r. spółka AWT CE s.r.o. (w której 100% udziałów posiadała PKP CARGO S.A.) została przejęta przez swoją spółkę zależną AWT a.s. (połączenie przez przejęcie). W wyniku powyższego, spółka AWT a.s. stała się spółką zależną bezpośrednio od PKP CARGO S.A., a spółka AWT CE s.r.o. zakończyła swój byt prawny (przestała istnieć).
- Z dniem 8 lipca 2019 r. została wykreślona z czeskiego sądowego rejestru przedsiębiorców spółka AWT Trading s.r.o. v likvidaci, w której 100% udziałów posiadała spółka AWT Rekultivace a.s. Oznacza to, że AWT Trading s.r.o. v likvidaci zakończyła swój byt prawny i nie jest już podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.
- W dniu 31 lipca 2019 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy dokonał wpisu połączenia PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – jako spółki przejmującej, z Trade Trans Finance sp. z o.o. – jako spółką przejmowaną. W wyniku powyższego, Trade Trans Finance sp. z o.o. została rozwiązana (przestała istnieć) i nie jest już podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.
- W dniu 27 sierpnia 2019 r. spółka AWT Čechofracht a.s. zawarła umowę w sprawie zbycia swojego udziału w RND s.r.o., w której posiadała 51%-owy udział w kapitale zakładowym. W wyniku powyższego, spółka RND s.r.o. przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

- W dniu 12 września 2019 r. w Monitorze Sądowym i Gospodarczym pojawiło się ogłoszenie o wszczęciu przez Sąd Rejonowy w Rzeszowie wobec P.P.H.U. UKPOL sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym) postępowania o rozwiązaniu podmiotu wpisanego do Rejestru, bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego. Na dzień publikacji raportu, nie pojawił się wpis o wykreśleniu tej spółki z KRS.
- Z dniem 2 października 2019 r. spółka AWT a.s. zmieniła firmę i aktualnie nazywa się PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.
- W dniu 7 października 2019 r. Sąd Rejonowy Lublin-Wschód dokonał wpisu o wykreśleniu spółki Trade Trans Karya sp. z o.o. w upadłości (w której 100% udziałów posiadała PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) z Rejestru Sądowego. Wpis jest uprawomocnił się w dniu 3 listopada 2019 r.
- W dniu 17 października 2019 r. w KRS pojawił się wpis dotyczący spółki TOWARZYSTWO TRANSPORTU KOMBINOWANEGO „POLKOMBI” SPÓŁKA AKCYJNA (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadała 0,61% udziału) – wpis o wykreśleniu podmiotu z KRS-u. Wpis ten uprawomocnił się w dniu 20 listopada 2019 r.
- W dniu 31 października 2019 r. zarejestrowane zostało w KRS połączenie spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy ze spółką PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach, przez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej, tj. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. na PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. jako spółkę przejmującą. W związku z powyższym, PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. przestała istnieć jako odrębny podmiot prawny.
- W dniu 12 listopada 2019 r. PKP CARGO S.A. zawarła umowę w sprawie zbycia na rzecz PKP S.A. 50% udziałów w spółce ONECARGO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, wskutek czego PKP CARGO S.A. przestała być jedynym wspólnikiem w tej spółce, a struktura kapitałowa ONECARGO sp. z o.o. i głosy na Walnym Zgromadzeniu ONECARGO rozkładają się następująco: 50% PKP CARGO S.A. oraz 50% PKP S.A.
- W dniu 5 grudnia 2019 r. w KRS zostało wpisane nowe brzmienie firmy spółki funkcjonującej dotąd pod nazwą ONECARGO sp. z o.o. i od tego dnia spółka zaczęła funkcjonować pod firmą Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.
- Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 r. doszło do transgranicznego połączenia spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov (Czechy) (jako spółki przejmującej) ze swoją jednoosobową spółką zależną – AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie (jako spółką przejmowaną). W wyniku powyższego, AWT Rekultivace PL sp. z o.o. została rozwiązana bez likwidacji (zakończyła swój byt prawny), w związku z czym z dniem 1 stycznia 2020 r. przestała być podmiotem powiązanym z PKP CARGO.
- W dniu 13 stycznia 2020 r. zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o., w wyniku którego kapitał zakładowy spółki wzrósł do kwoty 1 500 000 zł, a jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej tej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników. Obecnie struktura kapitałowa przedstawia się następująco: PKP CARGO S.A. posiada 99,83% (spółka zatem ponownie stała się spółką zależną od PKP CARGO), a PKP S.A. posiada 0,17%.
- Ze skutkiem na dzień 10 lutego 2020 r. spółka AWT Rail HU Zrt. (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) zmieniła firmę i aktualnie funkcjonuje pod firmą PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. z siedzibą w Budapeszcie.

3.6 Informacje o powiązaniach kapitałowych PKP CARGO

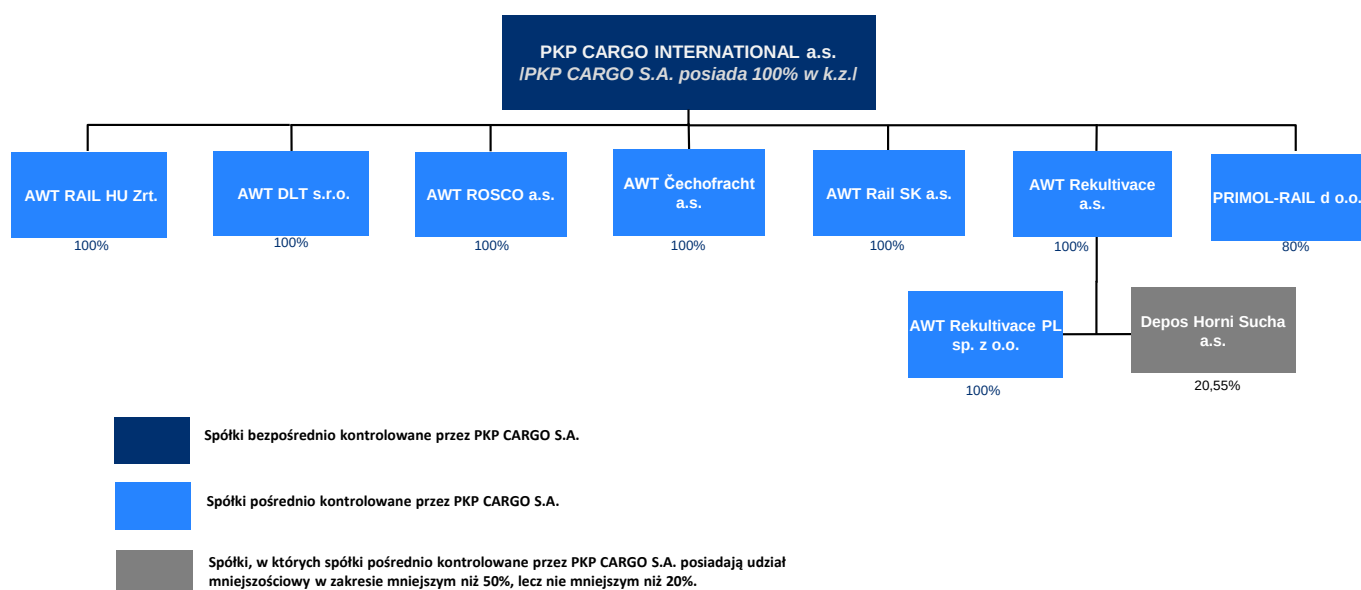
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udiały lub akcje - na dzień 31 grudnia 2019 r.:

Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 4 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

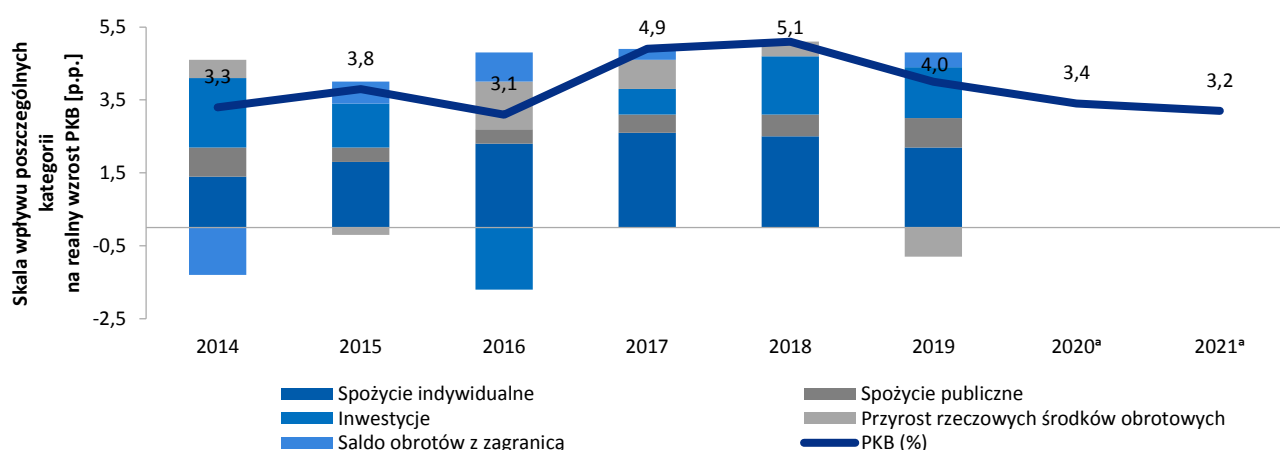
W ostatnich kwartałach obserwowany jest stopniowy spadek tempa wzrostu gospodarczego w Polsce. Zgodnie ze wstępnymi szacunkami GUS, w 2019 r. średnioroczne tempo wzrostu PKB w Polsce obniżyło się do 4,0% r/r wobec 5,1% r/r w 2018 r.² W samym IV kwartale 2019 r. dynamika realnego wzrostu PKB w Polsce spadła do poziomu 3,2%, tj. najniższego od końca 2016 r.³ Biorąc pod uwagę utrzymującą się w otoczeniu makroekonomicznym słabą koniunkturę, a także pogorszenie wskaźników wyprzedzających dla krajowej gospodarki, prawdopodobny jest dalszy umiarkowany spadek dynamiki PKB w Polsce w horyzoncie nadchodzących kwartałów.⁴

Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w 2019 r. pozostał popyt krajowy, w tym zwłaszcza:

- konsumpcja gospodarstw domowych, w przypadku której dynamika obniżyła się jednak do 3,9% r/r z 4,3% r/r 2018 r.⁵ Spożycie prywatne było w tym okresie wspierane m.in. przez dalszy stabilny wzrost wynagrodzeń i zatrudnienia, spadek stopy bezrobocia w pobliżu historycznych minimów oraz impuls fiskalny wynikający z rozszerzenia zakresu programu *Rodzina 500+*.⁶ Wkład konsumpcji prywatnej w realny wzrost PKB był w tym okresie równy 2,2 p.p.
- inwestycje, które zwiększyły się o 7,8% r/r wobec wzrostu o 8,9% r/r w 2018 r.⁷ Nieco niższa niż w 2018 r. dynamika nakładów kapitałowych wynikała głównie z ich silnego wyhamowania wśród JST, a także wciąż umiarkowanej aktywności inwestycyjnej przedsiębiorstw.⁸ Przyczynami tej ostatniej są m.in. zwiększające się koszty prowadzenia działalności (m.in. droższe surowce i energia, podwyżki wynagrodzeń), a także duża niepewność związana ze poziomem przyszłego popytu. Ogółem kontrybucja inwestycji do wzrostu PKB była w tym okresie równa 1,4 p.p.⁹

W 2019 r. pozytywny wkład do PKB wniósł również handel zagraniczny, co wynikało przede wszystkim z relatywnej odporności eksportu na obserwowane w otoczeniu makroekonomicznym spowolnienie (z uwagi na m.in. rosnący udział eksportu dóbr konsumpcyjnych), a także niższej importochłonności gospodarki. Negatywnie na dynamikę PKB oddziaływało natomiast w tym okresie saldo zapasów.¹⁰

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2014-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2021 - dane niewyrównane sezonowo



a - prognoza centralna z prognoz Ankiety Makroekonomicznej Narodowego Banku Polskiego – grudzień 2019 r.; dane bez dekompozycji
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego i Narodowego Banku Polskiego

² Główny Urząd Statystyczny

³ Portal money.pl

⁴ Gazeta Giełdy Parkiet

⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁶ Bank Ochrony Środowiska

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ Bank Ochrony Środowiska

⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny

Według wyników ankiety makroekonomicznej przeprowadzonej w grudniu 2019 r. przez Narodowy Bank Polski, perspektywy rozwojowe polskiej gospodarki nieznacznie pogorszyły się względem prognoz z września 2019 r.¹¹ Wynikało to m.in. z mocniejszego od oczekiwań hamowania inwestycji w III kwartale 2019 r. oraz wciąż niesprzyjającego otoczenia makroekonomicznego. Anketowani przez NBP ekonomiści oczekują obecnie obniżenia średniorocznego tempa wzrostu PKB w Polsce do 3,4% w 2020 r. (korekta o -0,2 p.p. wobec ankiety z września 2019 r.) i 3,2% w 2021 r. (korekta o +0,1 p.p. względem ankiety z września 2019 r.).¹²

Główną przyczyną niższej dynamiki PKB w kolejnych kwartałach będzie ich zdaniem wyraźnie słabszy popyt inwestycyjny, z uwagi na mniejszą skalę napływu środków w ramach funduszy strukturalnych UE, a także znaczący spadek inwestycji samorządów (dynamicznie rosnące koszty usług publicznych i jednocześnie niższe dochody jako rezultat obniżki PIT).¹³ Stabilizująco na dynamikę PKB powinna natomiast w dalszym ciągu oddziaływać konsumpcja gospodarstw domowych, wspierana przez korzystną sytuację na rynku pracy oraz impuls fiskalny (obniżka PIT poczynając od IV kwartału 2019 r.).¹⁴

Jako kluczowe czynniki ryzyka dla tempa wzrostu polskiej gospodarki anketowani ekonomiści wymieniają możliwą większą skalę pogorszenia koniunktury w strefie euro oraz wzrost napięcia geopolitycznego na świecie (m.in. w rejonie Cieśniny Ormuz, kluczowego szlaku transportowego ropy naftowej), a z czynników krajowych narastające ograniczenia podaży pracy i silny wzrost inflacji, negatywnie przekładający się na realne dochody rozporządzalne gospodarstw domowych. Również międzynarodowe ośrodki gospodarcze i prognostyczne (Komisja Europejska, Bank Światowy, Międzynarodowy Fundusz Walutowy) spodziewają się wyraźnie niższej niż w 2019 r. dynamiki PKB w Polsce w kolejnych kwartałach.¹⁵

Istotnym czynnikiem ryzyka, który zmaterializował się w ostatnich tygodniach, i którego ostateczny wpływ na procesy gospodarcze jest obecnie trudny do oszacowania, jest epidemia koronawirusa. Wyraźnie podwyższa ona zmienność na globalnych rynkach finansowych, a w dotkniętych krajach powoduje silne zaburzenia aktywności ekonomicznej. Przy dalszym dynamicznym rozprzestrzenieniu skali epidemii w otoczeniu makroekonomicznym, nie można wykluczyć bardzo silnego obniżenia dynamiki polskiego PKB względem bazowych prognoz. W nadchodzących kwartałach anketowani analitycy spodziewają się także wzrostu dynamiki inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce do średniego poziomu 3,3% r/r w 2020 r. (rewizja o +0,4 p.p. względem ankiety z września 2019 r.), a następnie jej spadku do 2,8% w 2021 r. (rewizja o +0,2 p.p. względem ankiety z września 2019 r.).¹⁶ W całym okresie prognozy inflacja będzie kształtowała się powyżej celu inflacyjnego NBP (2,5%). Do wzrostu inflacji w 2020 r. przyczynią się zarówno czynniki bazowe (dynamiczny wzrost cen usług), jak i podażowe (wyższe ceny energii, podwyżki cen administracyjnych oraz żywności).



Czeska gospodarka

Zgodnie ze wstępnymi danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego, w IV kwartale 2019 r. dynamika wzrostu realnego PKB w Czechach obniżyła się do 1,7% r/r z 2,5% r/r w III kwartale 2019 r.¹⁷ Względem poprzedniego kwartału PKB Czech zwiększył się o zaledwie 0,2% kw/kw, tj. najmniej od początku 2014 r.¹⁸ Osiągnięte przez czeską gospodarkę w IV kwartale 2019 r. wyniki były nieco gorsze od wcześniejszych szacunków Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej, które spodziewało się tempa wzrostu na poziomie 1,9% r/r.¹⁹

Według informacji Czeskiego Urzędu Statystycznego, w 2019 r. średnioroczna dynamika PKB w Czechach wyniosła 2,4% r/r, tj. ukształtowała się na zauważalnie niższym poziomie niż w 2017 (+4,5% r/r) i 2018 r. (+2,8% r/r).²⁰

Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w Czechach w 2019 r. była konsumpcja, w tym:

- spożycie gospodarstw domowych, którego dobremu wynikowi sprzyjał dalszy stabilny wzrost dochodów rozporządzalnych, wysoki poziom nastrojów konsumentów, historycznie niski poziom stopy bezrobocia oraz spadek stopy oszczędzania względem 2018 r.²¹;
- spożycie publiczne, do którego przyspieszenia w tym okresie przyczyniły się m.in. wzrost zatrudnienia i wydatków pośrednich, a także wyższe świadczenia społeczne²²;

¹¹ Narodowy Bank Polski

¹² Narodowy Bank Polski

¹³ Puls Biznesu

¹⁴ Puls Biznesu

¹⁵ Komisja Europejska, Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁶ Narodowy Bank Polski

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁸ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

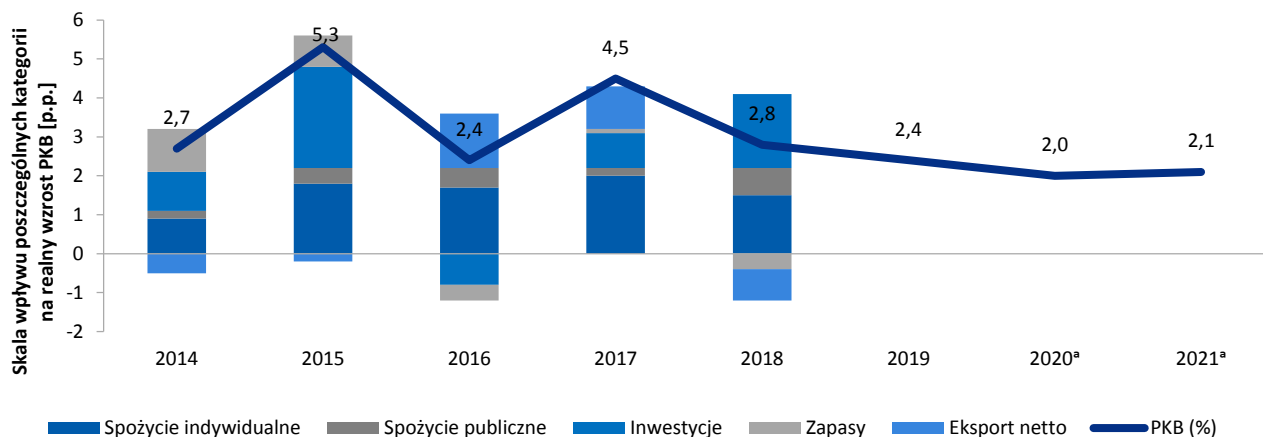
²⁰ Czeski Urząd Statystyczny

²¹ Eurostat, Czeski Urząd Statystyczny

²² Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

W 2019 r. pozytywną kontrybucję do PKB wniosły również eksport netto oraz inwestycje, przy czym zarówno dynamika eksportu, importu oraz nakładów kapitałowych obniżyła się silnie względem 2018 r., m.in. z uwagi na obserwowane w otoczeniu makroekonomicznym spowolnienie gospodarcze i niższą skalę prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych.²³

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2014-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2021



a wstępny szacunek Czeskiego Urzędu Statystycznego – Styczeń 2019 r.; dane bez dekompozycji

b Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów – Styczeń 2020 r.; dane bez dekompozycji

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

Zgodnie z najnowszymi prognozami czeskiego Ministerstwa Finansów ze stycznia 2020 r., w najbliższych kwartałach należy oczekiwać ustabilizowania się dynamiki wzrostu PKB w Czechach na relatywnie niskich poziomach. Ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów spodziewają się, że w 2020 r. średnioroczne tempo wzrostu PKB obniży się do 2,0% r/r z 2,4% r/r w 2019 r., a w latach 2021-2022 będzie ono pozostawać na poziomie 2,1% r/r, tj. tylko nieznacznie wyższym.²⁴ Według czeskich analityków, głównym motorem wzrostu gospodarczego w horyzoncie projekcji będzie w dalszym ciągu konsumpcja gospodarstw domowych, wspierana przez utrzymujący się wysoki popyt na prace, stabilny wzrost dochodów rozporządzalnych oraz sprzyjające konsumentom zmiany w polityce fiskalnej (m.in. podwyżki emerytur).²⁵ Również pozostałe istotne komponenty PKB (spożycie publiczne, inwestycje, eksport netto) powinny w perspektywie najbliższych kwartałów i lat pozytywnie oddziaływać na tempo wzrostu gospodarczego w Czechach, choć jednocześnie ich łączna kontrybucja do PKB prawdopodobnie będzie niższa niż w przypadku wyłącznie spożycia gospodarstw domowych.²⁶

W 2020 r. ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów oczekują również stabilizacji średniorocznej inflacji cen konsumenta (CPI) na poziomie z 2019 r. (+2,8% r/r), przy czym w II połowie 2020 r. prawdopodobny jest stopniowy spadek dynamiki inflacji.²⁷ Głównymi proinflacyjnymi czynnikami w 2020 r. będą zdaniem czeskich analityków utrzymująca się presja płacowa (wciąż mocny wzrost wynagrodzeń) oraz popytowa, a także podwyżki cen administrowanych (m.in. wzrost akcyzy na papierosy i alkohol, przekładający się na finalne ceny).²⁸ W kolejnych latach ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów spodziewają się spadku dynamiki inflacji CPI w pobliżu celu inflacyjnego banku centralnego (2,0%), do średnio 2,2% r/r w 2021 r. i 2,0% r/r w 2022 r., z uwagi na wygasający proinflacyjny efekt wymienionych powyżej czynników, a także spodziewaną obniżkę cen ropy naftowej.²⁹

²³ Czeski Urząd Statystyczny, Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁴ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej, dane wyrównane sezonowo

²⁵ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁶ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁷ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁸ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

Przemysł w Polsce



W 2019 r. dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem spadła do średnio 4,0% r/r wobec 5,8% r/r w 2018 r.³⁰ Nieprzerwanie od początku 2019 r. kwartalna dynamika produkcji obniżała się, a w IV kwartale 2019 r. wyniosła 2,4% r/r, tj. była najniższa od końca 2016 r. W 2019 r. wzrost produkcji przemysłowej napędzał segment przetwórstwa przemysłowego (+4,2% r/r), stanowiący blisko 90% całkowitej produkcji sprzedanej. Jednocześnie względem 2018 r. wzrosła także produkcja w pozostałych wyszczególnianych przez GUS sektorach: dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami (+9,6% r/r), górnictwie i wydobywaniu (+1,1% r/r) oraz wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną (+0,2% r/r).³¹ Zdaniem analityków, w nadchodzących kwartałach można oczekiwać

stabilizacji dynamiki produkcji przemysłowej w Polsce na lekko dodatnim poziomie, choć jednocześnie niższym niż w latach 2017-2019.

W 2019 r. zwiększenie produkcji przemysłowej w ujęciu rok do roku wykazano w 27 (z 34 wyodrębianych przez GUS) działach przemysłu³². W szczególności warto odnotować dobre wyniki w sektorach o wysokim udziale sprzedaży eksportowej, co może świadczyć o przynajmniej częściowej odporności krajowego przemysłu na obserwowane w otoczeniu makroekonomicznym spowolnienie. W przypadku sektorów kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO, wzrost produkcji przemysłowej r/r odnotowano m.in. w produkcji: wyrobów z metali (+6,1%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+4,3%), pojazdów i części samochodowych (+3,1%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+3,1%) oraz drewna i wyrobów z drewna (+1,7%).³³ Spadki r/r zaobserwowano natomiast m.in. w przypadku wydobywania węgla kamiennego i brunatnego (-5,8%), produkcji metali (-2,0%) oraz produkcji koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-1,1%).³⁴

Stabilizację aktywności w sektorze przemysłowym w Polsce na relatywnie niskich poziomach w perspektywie nadchodzących miesięcy sugerują ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury PMI (*Purchasing Managers' Index*) dla sektora przetwórstwa. Od listopada 2018 r. kształtuje się on wyraźnie poniżej progu 50,0 pkt., oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w segmencie przetwórstwa przemysłowego. W IV kwartale 2019 r. indeks PMI dla Polski wyniósł średnio 46,8 pkt. wobec 48,0 pkt. w III kwartale i 47,9 pkt. w całym 2019 r. Jednocześnie w grudniu 2019 r. wskaźnik PMI zwiększył się do poziomu 48,0 pkt., tj. najwyższego od sierpnia 2019 r. Był to drugi z rzędu wzrost indeksu PMI, a przyczyniły się do niego głównie komponenty związane z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami, które wskazywały na niższe niż w poprzednich miesiącach tempo spadku aktywności. Grudzień 2019 r. przyniósł także lekką poprawę oczekiwań firm dotyczących skali produkcji w nadchodzących miesiącach. Jednocześnie prognozy popytu wciąż kształtują się wyraźnie poniżej wieloletniej średniej, co ankietowani menadżerowie utożsamiają z obserwowanym w Polsce i zagranicą spowolnieniem gospodarczym.³⁵ Na utrzymującą się słabą koniunkturę w sektorze przemysłowym w Polsce wskazują także wyniki ostatniego szybkiego monitoringu kondycji przedsiębiorstw NBP ze stycznia 2020 r.³⁶

W IV kwartale 2019 r. zaobserwowano także utrzymanie trendu spadkowego wskaźnika koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce, który w tym okresie obniżył się do średnio -3,4 pkt. z 2,9 pkt. w III kwartale 2019 r. i 6,5 pkt. w II kwartale 2019 r. W grudniu 2019 r. wskaźnik koniunktury GUS dla przemysłu był równy -4,9 pkt., tj. ukształtował się na najniższym poziomie od 2013 r.³⁷

W 2019 r. pozostałymi ważnymi czynnikami wpływającymi na kondycję kluczowych (z perspektywy potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu były:

Przemysł górniczy



- zmniejszenie wydobywania węgla kamiennego o 1,8 mln ton do poziomu 61,6 mln ton (-2,8% r/r). W IV kwartale 2019 r. dynamika spadku wydobywania była jeszcze większa i wyniosła średnio -3,9% r/r³⁸;
- utrzymujący się od lata 2018 r. trend spadkowy sprzedaży węgla kamiennego r/r (za wyjątkiem września 2019 r.). W 2019 r. wydobycie w krajowych kopalniach było łącznie o 3,2 mln ton wyższe niż całkowity wolumen sprzedaży, który w tym czasie obniżył się do 58,4 mln ton (-4,1 mln ton i -6,5% r/r)³⁹

³⁰ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

³¹ Główny Urząd Statystyczny

³² Główny Urząd Statystyczny

³³ Główny Urząd Statystyczny

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Markit IHS

³⁶ Narodowy Bank Polski

³⁷ Główny Urząd Statystyczny

³⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

- oscylujący na najwyższych poziomach od sierpnia 2016 r. stan zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach, który na koniec grudnia 2019 r. wyniósł 5,2 mln ton (+121,9% r/r). Zgodnie z szacunkami analityków, doliczając do tego zwaly przy elektrowniach i elektrociepłowniach w Polsce zalega obecnie ok. 14,5 mln ton węgla kamiennego⁴⁰;
- spadek importu węgla kamiennego w okresie 11 miesięcy 2019 r. o 15,7% r/r do poziomu 14,9 mln ton (po historycznie wysokiej skali napływu surowca w 2018 r.). W tym okresie głównymi kierunkami importu surowca były Rosja (-18,9% r/r do 9,8 mln ton, kraj odpowiadał za 63,9% całości importu), Australia (+53,1% r/r do 1,7 mln ton) oraz Kolumbia (-25,3% r/r do 0,9 mln ton)⁴¹;
- mocny spadek cen węgla energetycznego w portach ARA. W 2019 r. średnia cena węgla ARA wyniosła 66,7 USD za tonę wobec średnio 92,4 USD za tonę w 2018 r. (-27,8% r/r), a w każdym kolejnym kwartale od początku 2019 r. ceny ARA systematycznie obniżały się.⁴² Do obserwowanego w ostatnich kwartałach trendu spadkowego cen węgla na rynku europejskim przyczyniły się m.in. spadek popytu na węgiel, z uwagi na rosnącą produkcję energii z gazu oraz OZE (głównie wiatru) w UE, a także wysoki poziom zapasów w portach ARA. Niekorzystne prognozy pogody sprzyjały rosnącym zapasom w europejskich terminalach węglowych⁴³;
- utrzymujące się wysokie wartości krajowych indeksów węglowych dla energetyki zawodowej (PSCMI 1) i ciepłownictwa (PSCMI 2), które oscylują na najwyższych poziomach od 2013 r. pomimo wyraźnego spadku cen węgla na rynkach światowych. W 2019 r. indeks PSCMI 1 dla energetyki wzrósł do średniego poziomu 260,8 PLN/t (+9,1% r/r), natomiast indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa osiągnął średni poziom 309,7 PLN/t (+3,0% r/r).⁴⁴ Obserwowany zagranicą trend spadkowy cen węgla nie przekłada się zatem w sposób bezpośredni na ceny na krajowym rynku. Wynika to częściowo z obowiązujących zasad kontraktowania węgla dla krajowej energetyki, m.in. w Polskiej Grupie Górniczej (formuły bazujące m.in. na światowych cenach węgla zmieniono na umowy długoterminowe ze stałą ceną). Pomimo stabilizującego działania tego mechanizmu na zachowania cenowe na polskim rynku, jednocześnie oznacza to drastyczne oderwanie cen węgla w Polsce od rynków światowych, ogranicza jego konkurencyjność oraz przekłada się na rosnące koszty firm energetycznych i mniejszych odbiorców;
- spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w 2019 r. o 0,9% r/r do poziomu 169,4TWh (najniższego od 2014 r.), m.in. w wyniku gwałtownie rosnących cen energii i w rezultacie podejmowane przez firmy i gospodarstwa domowe działania prooszczędnościowe, nakierowane na wzrost efektywności energetycznej⁴⁵;
- silne zmniejszenie produkcji energii elektrycznej ogółem w 2019 r. o 3,9% r/r, w tym dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym o 5,1% r/r oraz na węglu brunatnym o 15,4% r/r, przy jednoczesnym znacznym wzroście znaczenia produkcji m.in. z elektrowni gazowych o 26,2% r/r oraz elektrowni wiatrowych o 19,1% r/r.⁴⁶ W samym IV kwartale 2019 r. powyższe trendy zostały utrzymane bądź nawet uległy nasileniu (m.in. spadek produkcji energii z węgla kamiennego o blisko 15% r/r w listopadzie i grudniu 2019 r.);
- spadek udziału węgla kamiennego w polskim miksie energetycznym w 2019 r. do 49,2% (-0,6 p.p. r/r)⁴⁷;
- dynamiczny wzrost importu prądu, kompensującego niższą produkcję krajową. Ceny hurtowe energii elektrycznej w krajach sąsiadujących są obecnie wyraźnie niższe niż w Polsce, co w obliczu rosnących przepływów międzykrajowych energii przekłada się zwiększenie importu.⁴⁸ W 2019 r. import netto prądu do Polski był najwyższy w historii i wyniósł 10,6 TWh, tj. był blisko dwukrotnie większy niż w 2018 r. (+85,8% r/r). W 2019 r. import odpowiadał już za 6,3% całkowitego zużycia energii w Polsce (+2,9 p.p. r/r)⁴⁹.

⁴⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu, Portal forsal.pl

⁴¹ Eurostat

⁴² Wirtualny Nowy Przemysł

⁴³ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

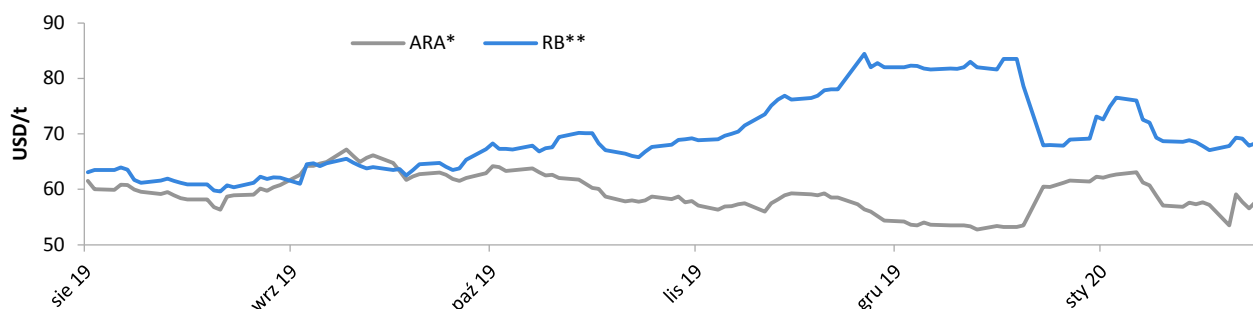
⁴⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁸ Portal wysokienapiecie.pl

⁴⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**

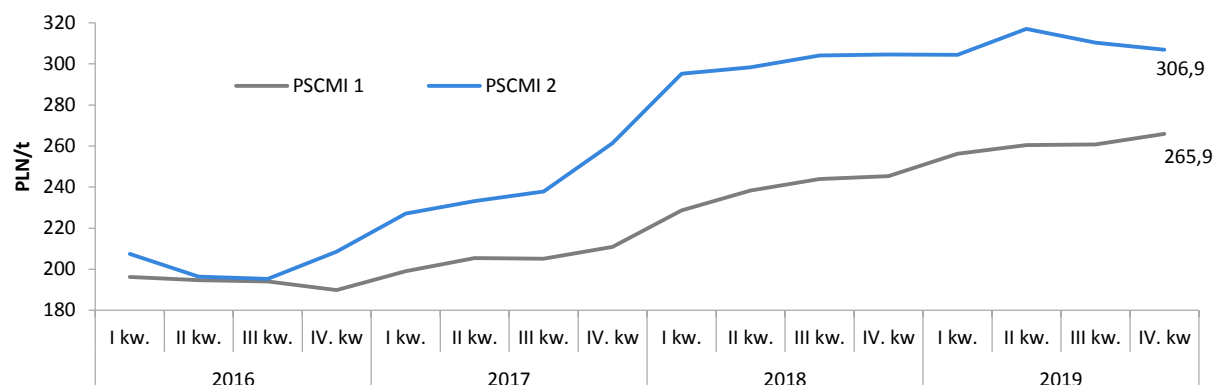


*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

■ zwiększenie produkcji budowlano-montażowej w 2019 r. o średnio 2,6% r/r wobec wzrostu o 17,9% r/r w 2018 r.⁵⁰ Od początku 2019 r. można było zaobserwować stopniowe obniżenie dynamiki wzrostu produkcji budowlano-montażowej, która w każdym z miesięcy kształtowała się na poziomie wyraźnie niższym niż analogicznym okresie 2018 r.⁵¹

■ w 2019 r. lekki wzrost produkcji budowlano-montażowej wykazano we wszystkich wyodrębnianych przez GUS działach budownictwa, w tym dla: budowy budynków (+2,4% r/r), budowy obiektów

inżynierii lądowej i wodnej (+2,6% r/r) oraz robotach specjalistycznych (+2,9% r/r). Spośród podmiotów koncentrujących działalność na budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej najmocniejszy wzrost produkcji wykazano dla spółek w sektorze rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (+13,1% r/r) oraz pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (+3,1% r/r). W głównym segmencie działu (budowa dróg kołowych i szynowych) odnotowano natomiast spadek produkcji o -0,5% r/r;

Spadek produkcji w segmencie budowy dróg kołowych i szynowych odzwierciedlał bezpośrednio wyhamowanie prac inwestycyjnych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad”. W 2019 r. produkcja budowlano-montażowa dla autostrad, dróg ekspresowych i ulic zmniejszyła się o 8,6% r/r, przy czym w samym IV kwartale 2019 r. dynamika spadku bardzo silnie przyspieszyła.⁵² Wynikało to m.in. z zerwania przez GDDKiA części zawartych w latach poprzednich kontraktów (z uwagi na niesatysfakcjonujący postęp prac względem uzgodnionych harmonogramów), podejmowane przez niektóre firmy

⁵⁰ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁵¹ Główny Urząd Statystyczny

⁵² Główny Urząd Statystyczny

próby ich renegocjacji (podwyższenia kwoty zamówienia - jako powód podawany był bardzo silny wzrost kosztów pracy i materiałów budowlanych wyraźnie przekraczający nawet najbardziej konserwatywne szacunki biznesowe) oraz trudności w rozstrzygnięciu nowych przetargów.



Przemysł hutniczy

- spadek popytu na wyroby sektora hutniczego w Polsce i w otoczeniu makroekonomicznym. Według danych Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej, jawne zużycie stali i wyrobów stalowych w Polsce zmniejszyło się w 2019 r. o ok. 5,0% r/r. Zgodnie ze wstępnymi szacunkami analityków Eurofer, spadek popytu na stal w Unii Europejskiej w 2019 r. wyniósł -3,3% r/r;
- w 2019 r. zwiększenie produkcji stali na świecie do poziomu 1 870 mln ton (+3,4% r/r), przy czym globalny wzrost produkcji napędzały przede wszystkim Chiny (+8,3% r/r do 996 mln ton). Udział Chin w światowej produkcji stali wzrósł tym samym z 50,9% w 2018 r. do 53,3% w 2019 r. W Unii Europejskiej produkcja stali spadła w tym okresie do 159,4 mln ton (-4,9% r/r)⁵³;
- utrzymująca się globalna nadpodaż mocy produkcyjnych w hutnictwie (na koniec 2019 r. wynosiła około 400 mln ton), co w obliczu m.in. słabszego popytu, droższej energii i surowców oraz zaostrzeniu norm klimatycznych prowadzi do spadku międzynarodowej konkurencyjności producentów w gospodarkach rozwiniętych i ograniczenia przez nich produkcji;
- istotnym czynnikiem wpływającym na poziom produkcji sektora hutniczego w Polsce i Unii Europejskiej są również niewystarczające środki ochrony przed importem z krajów trzecich (m.in. z WNP), które nie są objęte wymogami klimatycznymi UE. Problem nadmiernego importu nasilił się po wprowadzenia przez USA ceł na import stali i aluminium (w odpowiedzi część producentów przekierowała dostawy z USA na rynek europejski). W 2019 r. import stali i wyrobów stalowych do Polski odpowiadał za około 80% całkowitego krajowego zużycia;
- spadek produkcji stali surowej w Polsce w 2019 r. o średnio 11,7% r/r do 9,1 mln ton (po wygaszeniu przez AMP wielkiego pieca w Krakowie w listopadzie i grudniu 2019 r. dynamika spadku r/r przekroczyła 20%), wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio 8,3% r/r do 9,3 mln ton oraz rur stalowych o 0,6% r/r do 0,8 mln ton⁵⁴;
- zmniejszenie w 2019 r. produkcji sprzedanej metali w Polsce do poziomu 58,6 mld zł (realny spadek o 2,0% r/r), przy jednoczesnym wzroście r/r produkcji sprzedanej wyrobów z metali do poziomu 111,4 mld zł (+6,1% r/r)⁵⁵;
- spadek produkcji koksu w Polsce w 2019 r. o 6,1% r/r do 8,8 mln ton⁵⁶;
- wygaszenie wielkiego pieca w krakowskiej hucie przez Arcelormittal Polska w listopadzie 2019 r., co wpłynęło na ograniczenie produkcji stali i jednocześnie popytu na surowce używane jako wkład (koks, rudy żelaza)⁵⁷.

Przemysł w Czechach



Przemysł w Czechach

W 2019 r. całkowity wolumen produkcji przemysłowej w Czechach zmniejszył się o 0,4% r/r wobec wzrostu o 3,0% r/r w 2018 r.⁵⁸ Koniunktura w sektorze przemysłowym silnie pogorszyła się szczególnie w IV kwartale 2019 r., kiedy to w każdym z miesięcy notowano spadek produkcji, o średnio -3,4% r/r. Słabe wyniki sektora przemysłowego w Czechach w 2019 r. odzwierciedlały m.in. silne wyhamowanie dynamiki nowych zamówień, w tym głównie eksportowych (z uwagi na duży stopień umiędzynarodowienia gospodarki, tempo rozwoju gospodarczego Czech jest mocno powiązane ze zmianami koniunktury w strefie euro, która w 2019 r. znacząco osłabła). W 2019 r. nowe zamówienia w sektorze przemysłowym zwiększyły się o 1,2% r/r wobec wzrostu o 3,5% r/r w 2018 r. (w tym dynamika zamówień krajowych w 2019r. wyniosła +3,0% r/r, a eksportowych zaledwie +0,4% r/r).⁵⁹ Jednocześnie w samym IV kwartale 2019 r. odnotowano silny spadek nowych zamówień (-3,5% r/r), zarówno krajowych (-2,8% r/r), jak i zagranicznych (-3,9% r/r).⁶⁰

Do lekkiego spadku produkcji przemysłowej w 2019 r. przyczyniły się jej wszystkie wyodrębniane przez CZSO główne segmenty: przetwórstwo przemysłowe (-0,2% r/r), dział związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz

⁵³ World Steel Association

⁵⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁷ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁰ Czeski Urząd Statystyczny

(-0,4% r/r) oraz – w największym stopniu – górnictwo i wydobywanie surowców (-6,6% r/r).⁶¹ W IV kwartale 2019 r. trend spadkowy dla wszystkich segmentów jeszcze umocnił się.⁶²

W 2019 r. w zdecydowanej większości kluczowych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) sektorów przemysłu odnotowano spadek produkcji r/r, w tym najmocniejszy dla wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (-8,0%), metali (-5,7%), drewna i wyrobów z drewna (-5,6%) oraz wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-3,6% r/r).⁶³ W tym czasie nieznacznie wzrósł natomiast r/r wolumen produkcji w przypadku samochodów i innych pojazdów silnikowych (+0,8%).⁶⁴

Również bieżące wartości wskaźnika koniunktury PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Czechach są tożsame ze stagnacją produkcji. W IV kwartale 2019 r. indeks PMI dla Czech obniżył się do średnio 44,0 pkt. z 44,3 pkt. w III kwartale 2019 r. i 47,3 pkt. w I połowie 2019 r. (kształtując się blisko minimalnych poziomów od 2009 r.).⁶⁵ Do obniżenia czeskiego PMI w IV kwartale 2019 r. przyczyniły się wszystkie jego kluczowe komponenty, w tym poziomy bieżącej produkcji, nowe zamówienia (krajowe i zagraniczne) oraz zatrudnienie, którego subindeks spadł w grudniu 2019 r. do najniższego poziomu od września 2009 r. W grudniu 2019 r. bardzo słabe pozostały również oczekiwania firm dotyczące skali przyszłego popytu, co czescy menadżerowie utożsamiają m.in. z obserwowanym w otoczeniu ekonomicznym spowolnieniem gospodarczym. Komponent przyszłej produkcji osiągnął w tym okresie drugi najniższy poziom w całej historii publikacji (od 2012 r.).⁶⁶

Dominującą rolę w przewozach Grupy PKP CARGO na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych odgrywają takie grupy towarowe jak: węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny, kruszywa, chemikalia czy przewozy intermodalne (ze znaczącym udziałem wyrobów sektora produkcji *automotive*). W konsekwencji, koniunktura w powiązanych gałęziach przemysłu (przemysłe wydobywczy, budownictwie, hutnictwie, produkcji samochodów) wpływa w bezpośredni sposób na wolumeny dostępne do przewozu, a w rezultacie na wyniki operacyjne spółek z Grupy PKP CARGO oferujących usługi przewozowe na terytorium Czech.

W 2019 r. głównymi czynnikami warunkującymi koniunkturę w wyżej wymienionych gałęziach przemysłu były m.in.:

- utrzymujący się silny trend spadkowy wydobycia węgla kamiennego związany z procesem restrukturyzacyjnym kopalń OKD. Łącznie w 2019 r. wydobyto w Czechach 3,4 mln ton węgla kamiennego (spadek aż o -23,2% r/r);⁶⁷
- wzrost importu węgla kamiennego o 1,8% r/r do poziomu 3,2 mln ton, wraz z jednoczesnym bardzo silnym spadkiem eksportu surowca, o -21,4% r/r do 1,3 mln ton.⁶⁸ W październiku i listopadzie 2019 r. w ujęciu rok do roku eksport węgla kamiennego skurczył się (średnio o -38,8% r/r), a import (średnio o -2,9% r/r);⁶⁹
- spadek wydobycia węgla brunatnego o -4,4% r/r do 37,5 mln ton. W IV kwartale 2019 r. dynamika spadku wydobycia węgla brunatnego przyspieszyła i wyniosła -6,2% r/r;⁷⁰
- zmniejszenie importu węgla brunatnego o -26,5% r/r do 0,2 mln ton oraz spadek eksportu tego surowca o -19,6% r/r do 0,7 mln ton;⁷¹
- zmniejszenie produkcji koksu w 2019 r. o -7,6% r/r do poziomu 2,4 mln ton. W samym IV kwartale 2019 r. tempo spadku było mocniejsze i wyniosło -12,3% r/r;⁷²
- spadek produkcji stali (w 2019 r. wolumen wytworzonej stali surowej zmniejszył się o -7,6% r/r do poziomu 4,6 mln ton)⁷³;
- silne spowolnienie dynamiki produkcji budowlano-montażowej. W 2019 r. jej wolumen zwiększył się średnio o 3,9% r/r wobec wzrostu o średnio 8,1% r/r w 2018 r. (w tym dział związany z budową budynków wykazał w 2019r. wzrost o 3,2% r/r, a produkcja budownictwa inżynierskiego urosła o 5,9% r/r).⁷⁴ Niższa dynamika wzrostu segmentu budowlanego miała swoje podłoże m.in. w mniejszej skali prowadzonych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.
- niewielki spadek produkcji r/r sektora *automotive* - w Czechach wyprodukowano w 2019 r. łącznie 1,5 mln szt. pojazdów silnikowych wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), tj. o -0,6% r/r mniej niż w 2018 r.⁷⁵ Jednocześnie w 2018 r. czescy producenci samochodów odnotowali najwyższy poziom produkcji w historii, a zatem lekki spadek produkcji względem 2018 r. może przynajmniej częściowo tłumaczyć statystyczny efekt wysokiej bazy;

⁶¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶² Czeski Urząd Statystyczny

⁶³ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁵ Markit IHS

⁶⁶ Markit IHS

⁶⁷ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁸ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej, dane za 11 miesięcy 2019 r.

⁶⁹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej, dane za 11 miesięcy 2019 r.

⁷⁰ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁷¹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej, dane za 11 miesięcy 2019 r.

⁷² Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej, dane za 11 miesięcy 2019 r.

⁷³ Worldsteel.org

⁷⁴ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

⁷⁵ AutoSAP

4.2 Działalność przewozowa

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W 2019 r. na polskim rynku działało 83 przewoźników realizujących kolejowe przewozy towarowe (posiadających licencję Prezesa UTK i świadczących usługi transportu ładunków, w tym spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.)⁷⁶. Łącznie towarowi operatorzy kolejowi przewieźli w tym okresie 236,4 mln ton towarów (-5,5% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 55,9 mld tkm (-6,3% r/r).⁷⁷ Pomimo silnego spadku przewiezionej masy towarowej r/r, w 2019 r. wolumen przewozów rynku ukształtował się na poziomie tylko nieznacznie niższym niż w 2017 r. (239,9 mln ton) i jednocześnie znacznie powyżej średniej z lat 2013-2016 (227,3 mln ton). Jednocześnie w 2019 r. średnia odległość przewozu dla całego rynku ukształtowała się na poziomie 236,5 km wobec 238,3 km w 2018 r.⁷⁸

W 2019 r. spadek przewozów r/r odnotowano w większości wyszczególnianych przez GUS grup towarowych⁷⁹, w tym najmocniej dla:

- kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (spadek o 10,3% do 49,1 mln ton). Zmniejszenie przewozów kruszyw było bezpośrednim rezultatem niższego popytu na materiały budowlane, m.in. z uwagi na opóźnienia w realizacji dużych projektów infrastrukturalnych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”. Część realizujących je firm podejmowała bowiem próby renegocjacji (podniesienia kwot) zawartych w poprzednich latach kontraktów, powołując się na gwałtownie rosnące koszty materiałów i wynagrodzeń wyraźnie przekraczające wcześniejsze kalkulacje. Dodatkowo, z uwagi na niesatysfakcjonujący postęp prac, GDDKiA zerwała umowy z niektórymi wykonawcami (m.in. na odcinki dróg ekspresowych S5, S7, S61 czy autostrady A6). Konieczność ogłoszenia przetargów i wyłonienia nowych wykonawców przełożyła się na całkowite wstrzymanie realizacji tych odcinków w 2019 r.;
- węgla kamiennego (spadek o 5,4% r/r do poziomu 89,7 mln ton). Spadek przewozów węgla kamiennego odzwierciedlał ogólny spadek popytu na surowiec: niższą produkcję energii w elektrowniach opalanych węglem kamiennym (o 5,1% r/r), słabszy niż w 2018 r. import surowca, spadającą sprzedaż i poziom wydobywania oraz utrzymujący się bardzo wysoki poziom zapasów na przykopalnianych zwalach oraz przy elektrowniach i elektrociepłowniach, który jest obecnie najwyższy od 2016 r. Istotny wpływ na wolumen przewozów węgla kamiennego miały również okresowe remonty bloków energetycznych w elektrociepłowniach oraz prowadzone przez PKP PLK prace na sieci kolejowej (w tym okresowe wyłączenia linii prowadzących do elektrowni);
- rud żelaza (spadek o 15,5% r/r do poziomu 9,7 mln ton) oraz metali i wyrobów metalowych (spadek o 10,0% r/r do poziomu 9,2 mln ton). Zmniejszenie przewozów rud żelaza i metali nastąpiło w wyniku ogólnego spadku popytu na wyroby sektora hutniczego w Polsce (w 2019 r. szacunkowy spadek zużycia stali o ok. 5,0% r/r, z uwagi na pogorszenie koniunktury gospodarczej, w szczególności w sektorze budowlanym). Spadek popytu pociągnął za sobą zmniejszenie produkcji stali i wyrobów stalowych w Polsce, w momencie, gdy ok. 80% krajowego zużycia jest zaspokajane przez import. Dodatkowo, w 2019 r. odnotowano czasowe wstrzymanie produkcji w Hucie Częstochowa (problemy finansowe) oraz wyłączenie w listopadzie 2019 r. przez ArcelorMittal Polska wielkiego pieca w hucie w Krakowie, co również przełożyło się na niższe wolumeny dostępne do przewozu przez transport kolejowy.

Powyższe grupy towarowe łącznie w tym okresie stanowiły 67,6% przewozów rynku.

W 2019 r. odnotowano wzrost przewozów r/r jedynie w przypadku:

- chemikaliów i produktów chemicznych (o 1,0% r/r do poziomu 10,0 mln ton), m.in. na skutek dynamicznego wzrostu produkcji sprzedanej tego sektora w Polsce;
- przewozy produktów rafinacji ropy naftowej (o 0,5% r/r do poziomu 17,5 mln ton), m.in. z uwagi na systematyczny wzrost popytu na paliwa w polskiej gospodarce i w rezultacie zwiększony ich obrót;
- ładunków intermodalnych, m.in. ze względu na stabilny rozwój wymiany handlowej przez porty morskie (zwiększone przeładunki kontenerów);

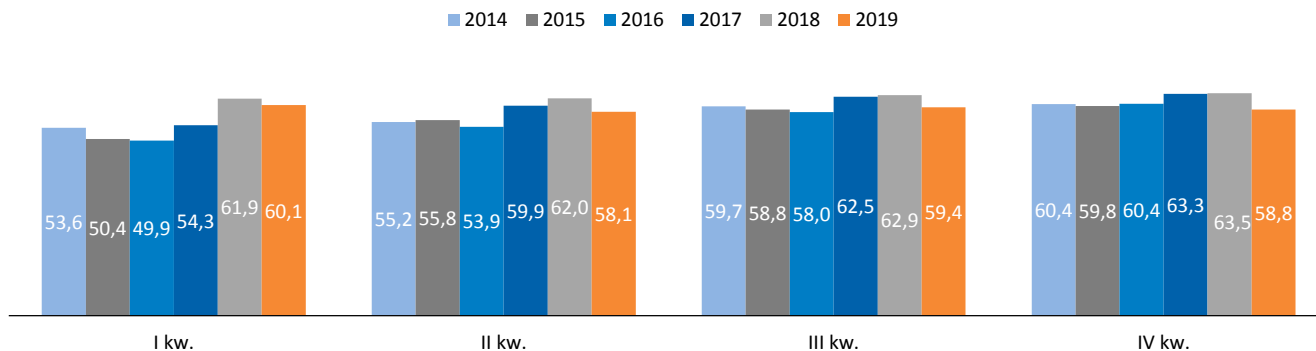
⁷⁶ Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International (dawniej AWT a.s.)

⁷⁷ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁸ Urząd Transportu Kolejowego

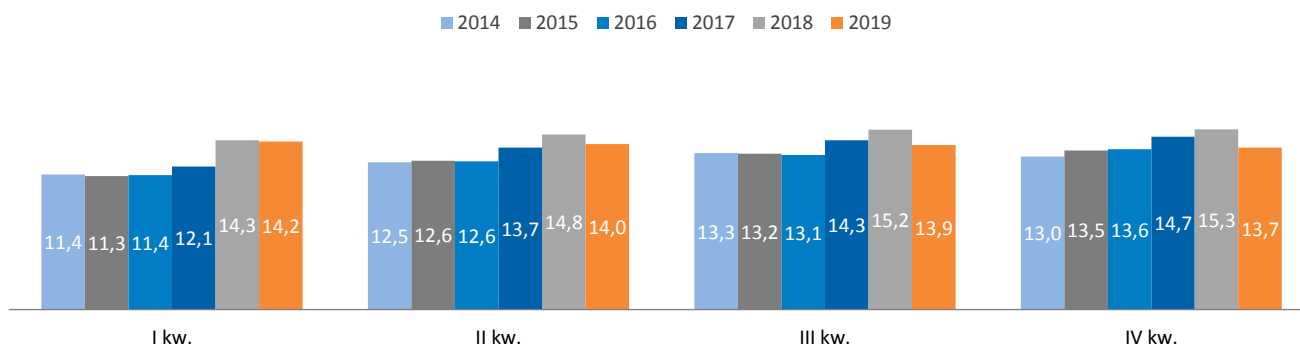
⁷⁹ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2019 r.

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w latach 2014-2019 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

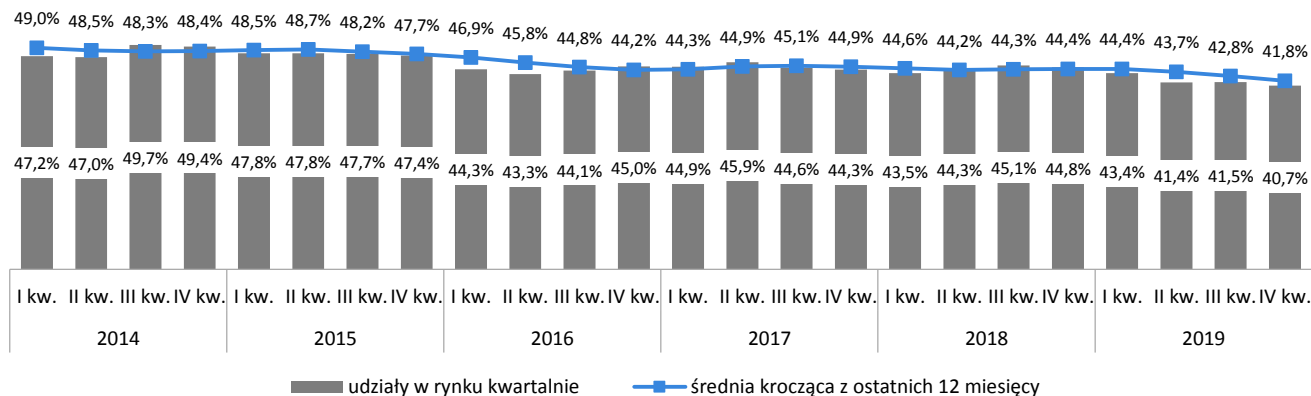
4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO i jednostki dominującej na rynku przewozów kolejowych w Polsce

Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w 2019 r. Grupa PKP CARGO⁸⁰ utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowego transportu towarów w Polsce. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO wyniosły 41,8% (-2,6 p.p. r/r) wg masy towarowej i 44,2% (-4,4 p.p. r/r) wg pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. były w tym okresie równe odpowiednio 40,3% (-3,2 p.p. r/r) oraz 43,9% (-4,4 p.p. r/r)⁸¹.

⁸⁰ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również transportowane przez PKP CARGO International (dawniej AWT a.s.) na terytorium Polski

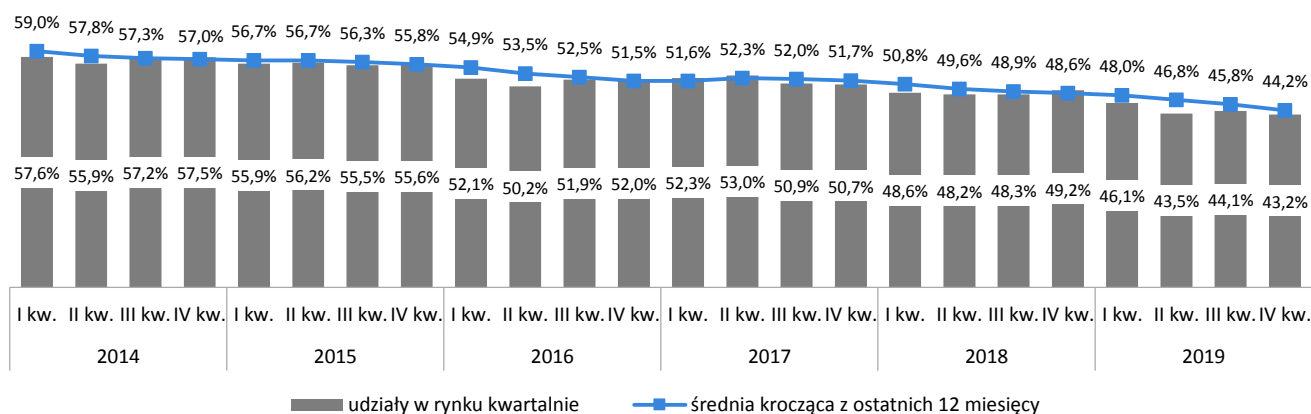
⁸¹ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019



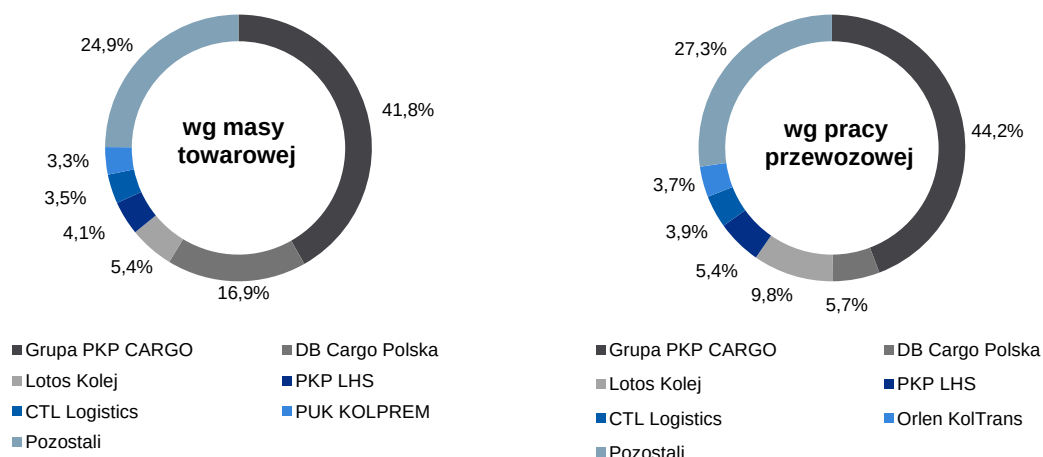
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 13 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2019 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 oraz Orlen KolTrans.

W 2019 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 137,6 mln ton ładunków (-1,1% r/r). W tym okresie największy wolumen przewozu odnotowały spółki DB CARGO Polska (40,0 mln ton, spadek o 2,7% r/r), Lotos Kolej (12,8 mln ton, wzrost o 2,4% r/r) i PKP LHS (9,8 mln ton, spadek o 8,9% r/r).⁸²

Jednocześnie w 2019 r. konkurenci Grupy PKP CARGO wykazali lekki wzrost pracy przewozowej r/r, do poziomu 31,2 mld tkm (+1,7% r/r). Spółkami o największym wolumenie wykonanej pracy przewozowej były w tym czasie kolejno: Lotos Kolej (5,5 mld tkm, wzrost o 2,7% r/r), DB Cargo Polska (3,2 mld tkm, spadek o 1,8% r/r) oraz PKP LHS (3,0 mld tkm, spadek o 10,4% r/r).⁸³

Wzrost pracy przewozowej r/r u konkurencyjnych przewoźników kolejowych łącznie, wraz z jednoczesnym spadkiem przewiezionej masy, był wynikiem wydłużenia średniej odległości przewozu. Średnia odległość przewozy konkurencyjnych spółek zwiększa się r/r nieprzerwanie od 2013 r. W 2019 r. wyniosła ona 227 km (wzrost o 6 km i 2,8% względem 2018 r.)⁸⁴

W ujęciu masy towarowej, najmocniejszy spadek udziału rynkowego r/r odnotowali następujący konkurenci Grupy PKP CARGO: CTL Logistics (-0,6 p.p. r/r, spadek przewozów o blisko 20% r/r), KP Kotłarnia (-0,3 p.p. r/r, spadek przewozów o 25% r/r) oraz CD Cargo Poland (-0,2 p.p. r/r, spadek przewozów o blisko 20% r/r). W ujęciu pracy przewozowej, w największym stopniu r/r zmniejszyły się natomiast udziały rynkowe: CTL Logistics (-0,7 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o ponad 20%), STK (-0,6 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o ponad 40%) i CD Cargo Poland (-0,4 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o blisko 25% r/r).⁸⁵

W 2019 r. najmocniej r/r zwiększyły się udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%), w tym m.in. spółek koncentrujących swoją działalność w segmencie przewozów intermodalnych. W tym okresie łączny udział drobnych spółek w rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce wzrósł do 22,3% (+1,7 p.p. r/r) w ujęciu masy towarowej oraz do 20,8% (+3,9 p.p. r/r) w ujęciu pracy przewozowej.⁸⁶ Dodatkowo, w 2019 r. silny wzrost przewozów i udziałów rynkowych r/r wykazały również spółki paliwowe: Lotos Kolej i Orlen KolTrans.⁸⁷

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W okresie 9 miesięcy 2019 r. na terytorium Czech przewieziono w sumie 457,0 mln ton ładunków (+4,9% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 40,3 mld tkm (-12,0% r/r).⁸⁸ W tym czasie zwiększenie transportowanej masy r/r odnotowały wszystkie (za wyjątkiem transportu lotniczego) gałęzie transportu, podczas gdy praca przewozowa wzrosła r/r wyłącznie dla transportu wodnego śródlądowego. Bardzo silny spadek pracy przewozowej całego czeskiego rynku przewozów przy jednoczesnym zauważalnym wzroście wolumenu transportowanych ładunków był bezpośrednim skutkiem wyraźnego skrócenia średniej odległości przewozu, do poziomu 88,1 km (-16,1% r/r).⁸⁹ Jednocześnie warto odnotować, że pomimo lekkiego spadku w ujęciu rok do roku średnia odległość przewozu dla transportu kolejowego jest przeszło dwukrotnie większa niż dla transportu drogowego.

Tabela 2 Rynek transportu towarów w Czechach w okresie 9 miesięcy 2019 r.⁹⁰

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWÓZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	457,0	21,1	4,9%	40,3	-5,5	-12,0%	88,1	-16,9	-16,1%
Transport drogowy	370,6	19,3	5,5%	26,1	-5,4	-17,1%	70,4	-19,2	-21,4%
Transport kolejowy	74,3	0,8	1,1%	12,2	-0,1	-0,8%	164,0	-3,2	-1,9%
Pozostałe gałęzie transportu	12,1	1,0	9,2%	2,0	-0,004	-0,2%	164,4	-15,5	-8,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁸² obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸³ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁴ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁵ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK, stan na styczeń 2019r

⁸⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

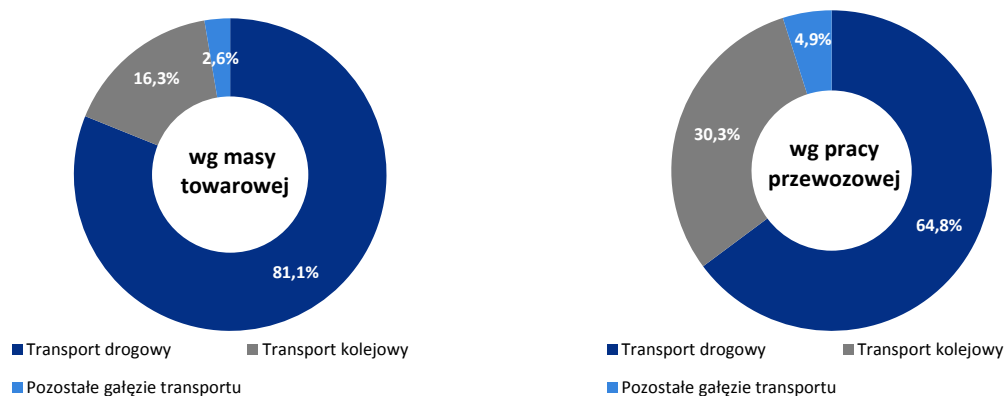
⁸⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁹⁰ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2019 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

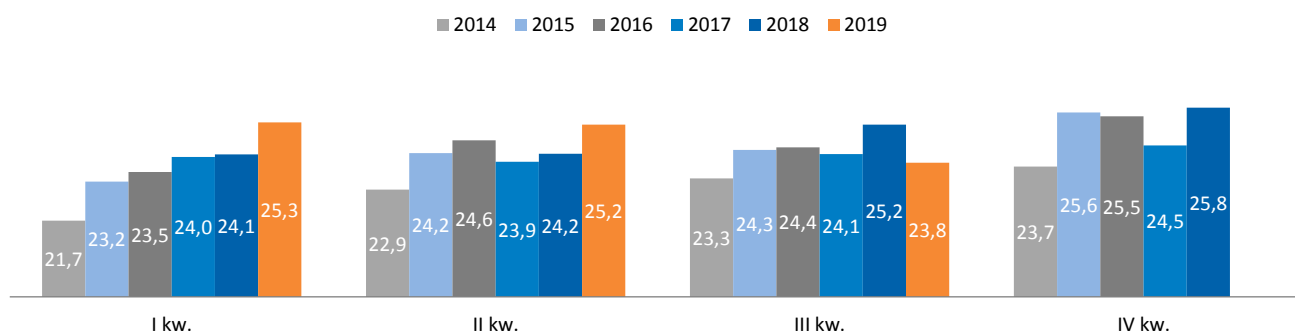
W samym III kwartale 2019 r. transport kolejowy w Czechach odnotował spadek przewiezionej masy do 23,8 mln ton (-5,4% r/r), i wykonanej pracy przewozowej do 3,9 mld tkm (-5,9% r/r).⁹¹

Rysunek 14 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w okresie 9 miesięcy 2019 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

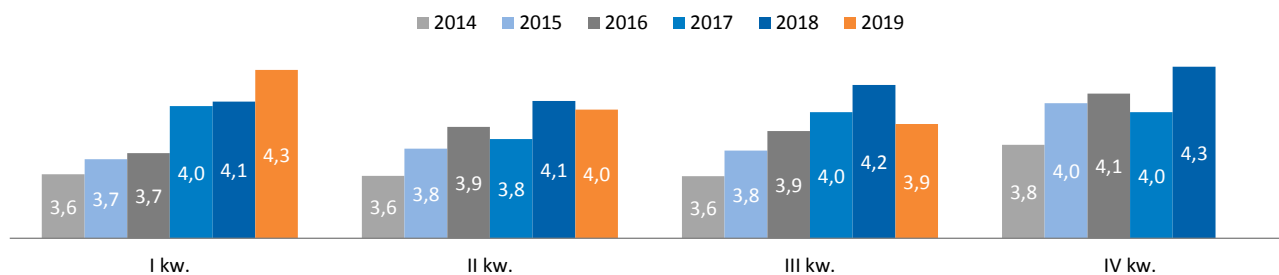
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg przewiezionej masy w okresie 2014-2019 (mln ton)



*dane za IV kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Czechach wg pracy przewozowej w okresie 2014-2019 (mld tkm)



*dane za IV kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁹¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

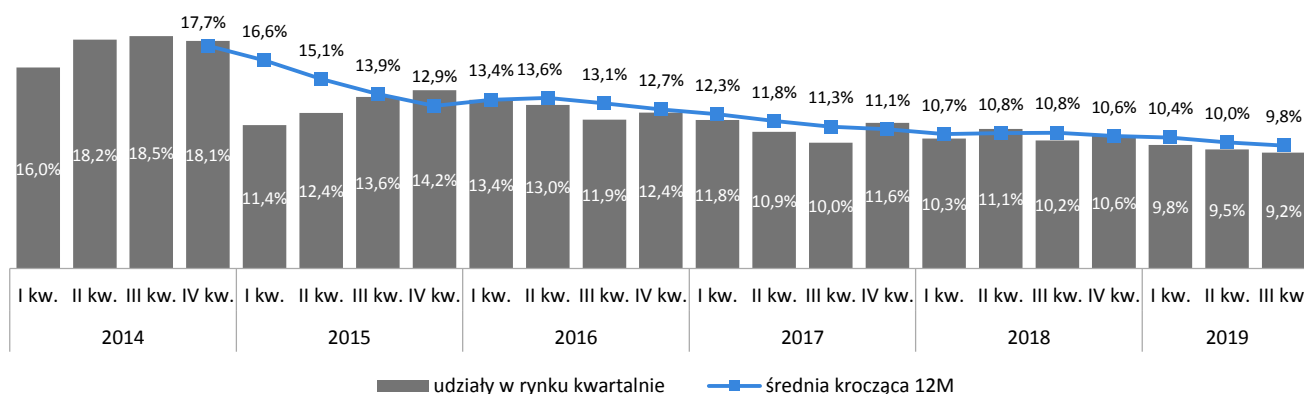
4.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych przedstawionych przez SŽDC (czeskiego zarządcę infrastruktury kolejowej), w Republice Czeskiej usługi kolejowego transportu towarów na podstawie wydanych pozwoleń może obecnie świadczyć 107 przewoźników, w tym dwie spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s. (dawniej Advanced World Transport a.s. – AWT).⁹² W 2019 r. udział Grupy PKP CARGO na czeskim rynku w ujęciu pracy przewozowej wyniósł 8,4%.⁹³

W 2019 r. spółka PKP CARGO International przetransportowała 9,4 mln ton ładunków (-10,0% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 1,1 mld tkm (-7,0% r/r).⁹⁴ W tym samym okresie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International wzrosła do 120,2 km (+3,4% r/r), wciąż kształtując się jednak poniżej średniej dla całego rynku przewozów kolejowych w Czechach.⁹⁵ Zmniejszenie r/r pracy przewozowej PKP CARGO International przełożyło się bezpośrednio na spadek udziałów rynkowych, do poziomu 7,2% (-0,4 p.p. r/r), spółka utrzymała jednak pozycję trzeciego największego operatora na czeskim rynku przewozów (w ujęciu wykonanej pracy przewozowej).⁹⁶

W 2019 r. spółka PKP CARGO International wykazała spadek przewiezionej masy towarowej r/r m.in. dla przewozów kruszyw (-56,0% do 0,5 mln ton), węgla kamiennego (-6,3% do 3,7 mln ton) czy koksu i węgla brunatnego (-4,5% do 1,7 mln ton).⁹⁷ W 2019 r. spółka nie realizowała też przewozów rud (-94,8% r/r). Dynamicznie wzrosły natomiast r/r przewozy metali i wyrobów metalowych (+80,9% r/r do 0,2 mln ton) oraz chemikaliów i artykułów chemicznych (+19,9% r/r do 0,6 mln ton). Zwiększyły się także r/r przewozy ropy i paliw (+2,9% r/r do 0,6 mln ton) oraz ładunków intermodalnych (+1,3% do 1,5 mln ton).⁹⁸

Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2014-2019*



* dane za IV kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2020 r.

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

⁹² SŽDC

⁹³ SŽDC

⁹⁴ statystyka własna PKP CARGO International

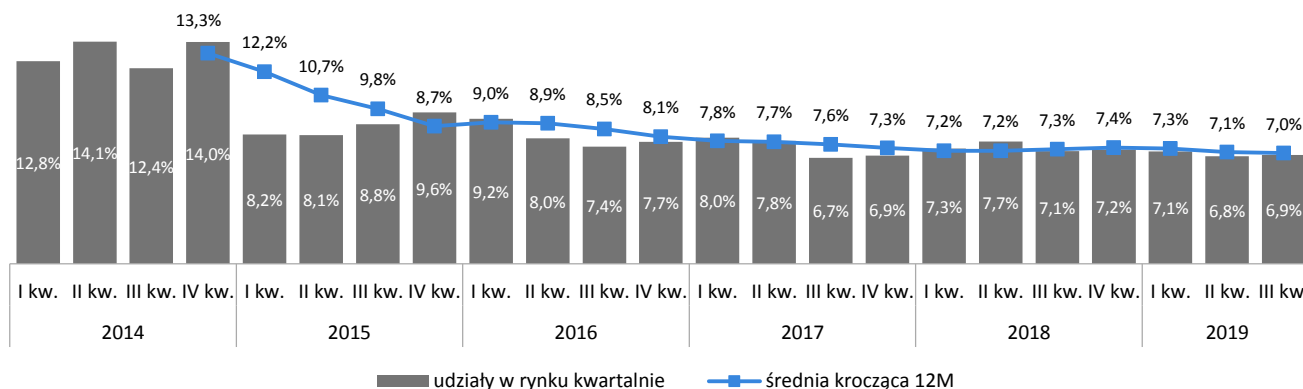
⁹⁵ statystyka własna PKP CARGO International

⁹⁶ SŽDC

⁹⁷ statystyka własna PKP CARGO International

⁹⁸ statystyka własna PKP CARGO International

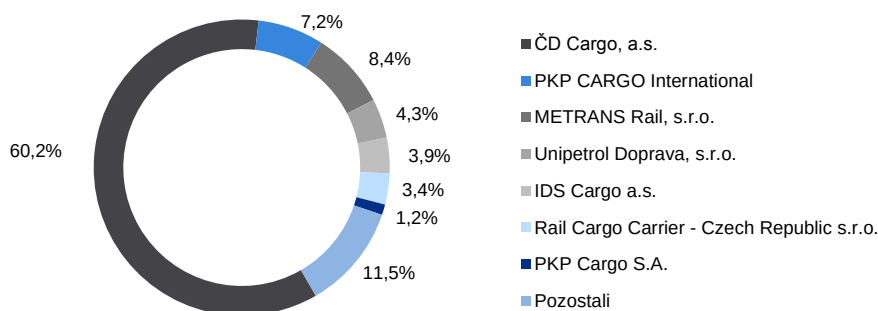
Rysunek 18 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2014-2019*



* dane za IV kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2020 r.

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

Rysunek 19 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w 2019 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W 2019 r. spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Czechach, choć jednocześnie jej udział rynkowy obniżył się do poziomu 60,2% (-4,8 p.p. r/r).⁹⁹ W tym czasie w ujęciu rok do roku lekko spadły także udziały rynkowe spółek z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International (-0,4 p.p. do 7,2%) i PKP CARGO S.A. (-0,2 p.p. do 1,2%). Pozostali wymieniani przez SŽDC przewoźnicy odnotowali w 2019 r. zwiększenie udziałów rynkowych r/r, w tym najmocniejszy wzrost dla spółek Metrans Rail (+0,9 p.p. r/r do 8,4%), IDS CARGO (+0,8 p.p. r/r do 3,9%) oraz Unipetrol Doprava (+0,7 p.p. r/r do 4,3%).¹⁰⁰ Pierwsza z tych spółek, będąca międzynarodowym operatorem logistycznym i skoncentrowana na przewozie kontenerów w obszarze Trójmorza, umocniła tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku przewozów towarowych w Czechach.¹⁰¹ Mocny wzrost udziału rynkowego r/r w 2019 r. odnotowali także pozostali (niewyszczególnieni bezpośrednio przez SŽDC) operatorzy kolejowi łącznie (+2,4 p.p. do 9,8%).¹⁰²

Skurczenie udziału rynkowego spółki PKP CARGO S.A. w czeskim rynku przewozów było bezpośrednim odzwierciedleniem spadku przewożonego wolumenu towarów względem 2018 r. W 2019 r. zmniejszyły się r/r m.in. przewozy węgla kamiennego i brunatnego z Polski, rud w imporcie z Ukrainy oraz polskich portów czy też przewozy intermodalne, przede wszystkim w tranzycie między Słowacją a Rosją. Jednocześnie w tym okresie zwiększyły się r/r przewozy drewna z portów, m.in. w tranzycie na Słowację oraz klinkieru cementowego w imporcie do Czech.¹⁰³

⁹⁹ SŽDC

¹⁰⁰ SŽDC

¹⁰¹ Portal metrans.eu

¹⁰² SŽDC

¹⁰³ statystyka własna PKP CARGO S.A.

4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019 zawierają skonsolidowane dane 5 spółek realizujących przewozy w Grupie, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s.), AWT Rail HU Zrt. i AWT Rail SK a.s.

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje 94% pracy przewozowej w Grupie PKP CARGO.

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

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

Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2019/2018	
	(mln tkm) ¹⁰⁴						%	
Paliwa stałe ¹	10 015	10 931	11 515	12 542	13 593	12 181	-917	-8,4%
z czego węgiel kamienny	8 502	9 313	10 155	11 070	12 387	10 757	-812	-8,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 208	7 185	5 882	4 636	5 261	6 142	-1 977	-27,5%
Metale i rudy ³	2 742	3 732	4 027	3 436	3 757	3 698	-990	-26,5%
Produkty chemiczne ⁴	2 068	2 204	2 357	2 078	2 019	1 913	-136	-6,2%
Paliwa płynne ⁵	1 071	1 165	1 340	1 091	839	781	-93	-8,0%
Drewno i płody rolne ⁶	1 052	1 384	1 764	1 562	1 660	1 733	-332	-24,0%
Przewozy intermodalne	4 060	4 072	3 235	2 474	2 031	1 832	-12	-0,3%
Pozostałe ⁷	656	718	891	703	679	667	-62	-8,7%
Razem	26 870	31 390	31 011	28 521	29 839	28 947	-4 520	-14,4%

*Praca przewozowa w grupie Kruszywa i materiały budowlane za I kwartał 2019 r. została skorygowana z 1427 mln tkm do 1356 mln tkm na skutek błędnych danych przekazanych Spółce przez przewoźnika AWT Rail HU Zrt.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2014-2019 r.

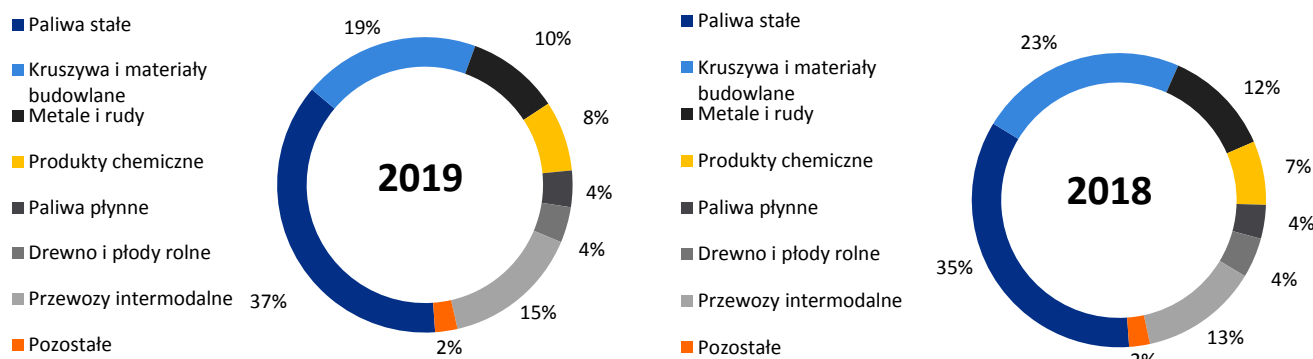
Wyszczególnienie	IV kw. 2019	IV kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw. 2019/ IV kw. 2018	
	(mln tkm)						%	
Paliwa stałe ¹	2 517	2 889	2 924	3 339	3 926	3 307	-371	-12,9%
z czego węgiel kamienny	2 142	2 437	2 589	2 971	3 629	2 938	-295	-12,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 213	1 760	1 644	1 368	1 256	1 609	-548	-31,1%
Metale i rudy ³	419	931	1 010	825	1 003	879	-512	-55,0%
Produkty chemiczne ⁴	491	524	581	525	484	500	-34	-6,4%
Paliwa płynne ⁵	326	320	309	272	255	210	6	2,0%
Drewno i płody rolne ⁶	285	374	491	477	445	406	-89	-23,8%
Przewozy intermodalne	1 031	1 146	889	721	593	451	-115	-10,0%
Pozostałe ⁷	189	161	229	180	185	162	28	17,4%
Razem	6 471	8 105	8 076	7 707	8 148	7 525	-1 634	-20,2%

*Praca przewozowa w grupie Kruszywa i materiały budowlane za I kwartał 2019 r. została skorygowana z 1427 mln tkm do 1356 mln tkm na skutek błędnych danych przekazanych Spółce przez przewoźnika AWT Rail HU Zrt.

Źródło: Opracowanie własne

¹⁰⁴ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2019 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Rysunek 20 Udział pracy przewozowej wykonanej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2019 oraz 2018



Źródło: Opracowanie własne

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje 88% masy towarowej w Grupie PKP CARGO.

Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2019/2018	
	(mln ton)						%	
Paliwa stałe ¹	53,3	56,6	57,7	59,8	63,3	56,9	-3,3	-5,8%
z czego węgiel kamienny	47,9	51,2	51,7	53,7	57,8	52,0	-3,2	-6,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	20,4	26,0	22,2	18,2	19,9	21,5	-5,6	-21,6%
Metale i rudy ³	9,3	12,6	13,0	11,3	12,4	12,4	-3,3	-26,2%
Produkty chemiczne ⁴	6,3	6,8	7,0	6,3	5,9	6,0	-0,4	-6,6%
Paliwa płynne ⁵	3,7	3,9	4,5	3,0	3,0	2,7	-0,2	-6,1%
Drewno i płody rolne ⁶	3,7	4,0	4,5	4,4	4,7	4,8	-0,3	-7,8%
Przewozy intermodalne	9,5	9,2	7,6	6,5	5,2	4,5	0,3	2,7%
Pozostałe ⁷	2,3	2,7	2,6	2,0	1,9	1,9	-0,4	-14,3%
Razem	108,6	121,9	119,1	111,5	116,3	110,7	-13,3	-10,9%

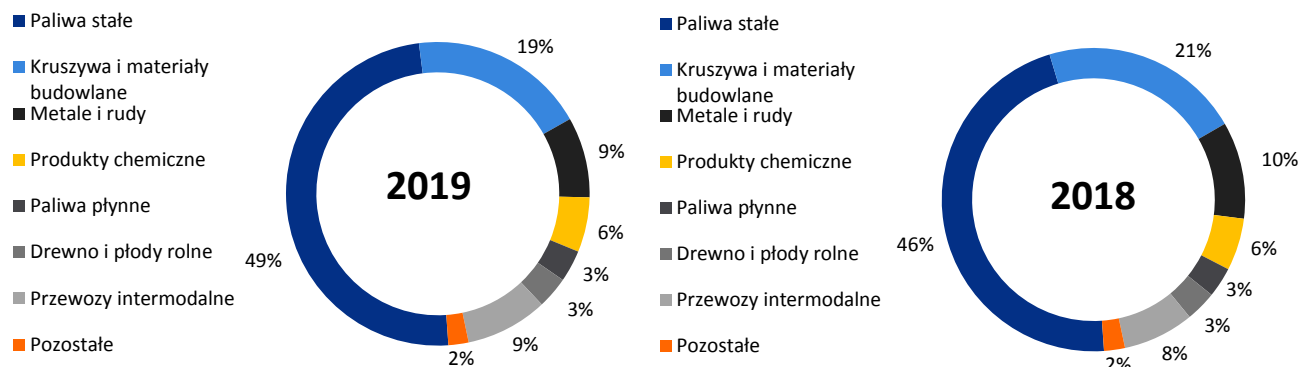
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 6 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2014-2019 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2019	IV kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw. 2019/IV kw. 2018	
	(mln ton)						%	
Paliwa stałe ¹	13,4	14,5	14,8	16,1	18,7	16,2	-1,1	-7,4%
z czego węgiel kamienny	12,1	13,1	13,2	14,5	17,2	14,9	-1,0	-7,6%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4,9	6,4	6,3	5,5	5,0	5,6	-1,5	-24,1%
Metale i rudy ³	1,7	3,1	3,3	3,0	3,0	2,9	-1,5	-47,2%
Produkty chemiczne ⁴	1,5	1,6	1,8	1,6	1,4	1,5	-0,1	-8,2%
Paliwa płynne ⁵	1,0	1,1	1,0	0,8	0,9	0,8	0,0	-3,2%
Drewno i płody rolne ⁶	0,9	1,1	1,3	1,2	1,3	1,2	-0,2	-18,2%
Przewozy intermodalne	2,3	2,6	2,0	1,9	1,5	1,1	-0,3	-10,9%
Pozostałe ⁷	0,6	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5	-0,1	-12,2%
Razem	26,4	31,2	31,1	30,6	32,4	29,8	-4,8	-15,5%

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Udział masy przewiezionej przez Grupę PKP CARGO w poszczególnych segmentach towarowych w roku 2019 oraz 2018



Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 12 miesięcy 2019 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów na średnią odległość 248 km (-3,9% r/r). Spółka PKP CARGO S.A. w 2019 r. realizowała przewozy towarów na średnią odległość 265 km, natomiast w samym IV kwartale 2019 r. 262 km.

Tabela 7 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w latach 2014-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2019/2018	
	(km)							%
Paliwa stałe ¹	188	193	200	210	215	214	-5	-2,8%
z czego węgiel kamienny	177	182	196	206	214	207	-5	-2,6%
Kruszywa i materiały budowlane ²	255	276	265	255	264	285	-21	-7,6%
Metale i rudy ³	295	296	309	304	304	299	-1	-0,5%
Produkty chemiczne ⁴	326	325	337	329	345	320	1	0,4%
Paliwa płynne ⁵	292	298	295	359	280	290	-6	-2,0%
Drewno i płody rolne ⁶	286	346	390	356	351	362	-61	-17,6%
Przewozy intermodalne	428	440	425	382	393	404	-13	-2,9%
Pozostałe ⁷	281	264	339	346	352	348	17	6,6%
Razem	248	258	260	256	257	261	-10	-3,9%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w IV kwartale 2014-2019 r.

Wyszczególnienie	IV kw. 2019	IV kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw. 2019/ IV kw. 2018	
	(km)							%
Paliwa stałe ¹	187	199	198	208	210	205	-12	-5,9%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	177	186	196	205	211	198	-9	-4,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	249	275	263	250	251	285	-25	-9,2%
Metale i rudy ³	252	296	306	275	333	298	-44	-14,9%
Produkty chemiczne ⁴	330	324	326	327	339	334	6	1,9%
Paliwa płynne ⁵	313	297	325	322	293	276	16	5,4%
Drewno i płody rolne ⁶	307	329	377	390	352	335	-23	-6,9%
Przewozy intermodalne	439	435	440	389	383	406	4	0,9%
Pozostałe ⁷	310	232	327	331	358	347	78	33,7%
Razem	245	260	260	252	252	253	-14	-5,5%

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.

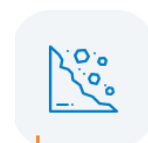
⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w 2019 r.:



PALIWA STAŁE

- pozyskanie od konkurencji przewozów do elektrowni i elektrociepłowni wiodącej grupy energetycznej w Polsce (wpływ na obniżenie średniej odległości przewozu poprzez zmianę struktury relacji przewozowych);
- mniejsza r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
- brak odbioru przez energetykę zakontraktowanego węgla – wzrost wydobytego węgla na składach;
- mniejszy (choć utrzymujący się na wysokim poziomie) import węgla z Rosji;
- stabilne przewozy koksu pomimo spadku jego produkcji w Polsce;
- remonty elektrociepłowni i elektrowni oraz infrastruktury kolejowej i rozładunkowej u klientów;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- liczne zamknięcia torowe związane z remontami głównych szlaków kolejowych – kontynuacja prac z 2018 r. i sukcesywne ich otwieranie pod koniec 2019 r.;
- utrzymanie niskiej prędkości handlowej w Polsce, przekładającej się na wydłużony czas obiegu taboru.



KRUSZYWA I
MATERIAŁY
BUDOWLANE

- opóźnienia w realizacji inwestycji kolejowych z udziałem środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 w ramach Krajowego Programu Kolejowego wynikające ze spowolnienia prac w I połowie br.;
- opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z braku porozumienia inwestora z wykonawcami fragmentów dróg A1, S3, S5, S7, żądającymi waloryzacji kontraktów - zerwanie umów przez GDDKiA, długi okres oczekiwania na podpisywanie nowych kontraktów;
- zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy kruszyw ze względu na spowolnienie realizacji kontraktów z powodu wzrostu cen materiałów budowlanych i robocizny oraz pogorszenia płynności finansowej firm;
- ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane dużą podażą energii wiatrowej;
- przejęcie części przewozów przez przewoźnika należącego do grupy kapitałowej jednego z klientów (uzyskanie licencji przewoźnika kolejowego);
- wysoka konkurencja wskutek rozbudowy potencjału przewozowego ze strony innych przewoźników operujących wcześniej na niewielu relacjach;
- zmniejszone przewozy PKP CARGO International a.s. na budowę i utrzymanie linii kolejowych;
- ograniczenia związane z przepustowością linii kolejowych;
- mniejsza odległość przewozu wynikająca ze zmiany struktury przewozów kruszyw (wzrost udziału przewozów na krótsze odległości).



METALE
I RUDY

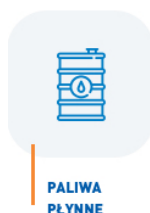
- spadek produkcji stali w Polsce - malejący popyt na stal, wzrost cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz kosztów energii;
- mniejszy import rud żelaza - opóźnienie w podpisaniu polsko-ukraińskiego porozumienia dotyczącego przewozów kolejowych pomiędzy PKP a UZ;
- awaria taśmy spiekalniczej oraz wywrotnicy u jednego z kluczowych klientów i problemy produkcyjne w hucie na Ukrainie;
- ograniczanie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją kluczowego klienta o ograniczeniu produkcji stali w Polsce jak i UE (wielki piec w Krakowie wygaszony 23 listopada 2019 r.);
- spadek przewozów rudy żelaza do czeskich hut ze względu na ograniczenia w produkcji stali;
- niższe przewozy żużlu z hut ze względu na trudności w jego pozyskaniu;
- spadek przewozów metali – mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na gotowe wyroby, wysokie zapasy złomu;
- przejmowanie dostaw złomu przez transport drogowy – wysoka konkurencja cenowa;
- brak wysyłek z Huty Częstochowa – zgłoszenie do sądu wniosku o upadłość (produkcja wznowiona w październiku, przewozy w grudniu 2019 r.);
- zmniejszenie średniej odległości w wyniku zmiany struktury relacji przewozowych po wygaszeniu wielkiego pieca w Krakowie.



- większy udział przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. zrębki drewna, wióry, węgiel bitumiczny, papier);
- realizacja przewozów pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju;
- okresowe zamknięcia u odbiorców zrębki przewożonej w kontenerach;
- dywersyfikacja przewozów części samochodowych w kontenerach – zlecenie części przewozów konkurencji;
- wzrost przewozów PKP CARGO International a.s. – realizacja nowych przewozów z/do terminalu w Paskovie;
- zmniejszenie przewozów metali w kontenerach związane z trudną sytuacją na rynku stalowym (spadek konkurencyjności i oczekiwanie na obniżenie cen);
- przejście części przewozów w tranzycie z Chin oraz eksporcie do Austrii przez przewoźników należących do grupy kapitałowej klientów (oddziaływanie głównie w IV kwartale 2019 r.);
- zmniejszone przewozy zbóż w kontenerach z uwagi na remont stacji nadania.



- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu rekompensowany wzrostem przewozów tranzytowych do Niemiec i na Węgry;
- mniejszy eksport siarki (problemy sprzedażowe klienta) częściowo zrekompensowany wyższymi przewozami siarki w kraju;
- mniejszy eksport wodorotlenku sodu do portów morskich z powodu problemów produkcyjnych klienta;
- zwiększone przewozy nawozów w imporcie z Rosji i Niemiec.



- realizacja przewozów w imporcie z Rafinerii Możejki na Litwie;
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacją przewozów klienta przez przewoźnika z grupy kapitałowej klienta;
- niższe przewozy w imporcie - remont rafinerii na Słowacji.



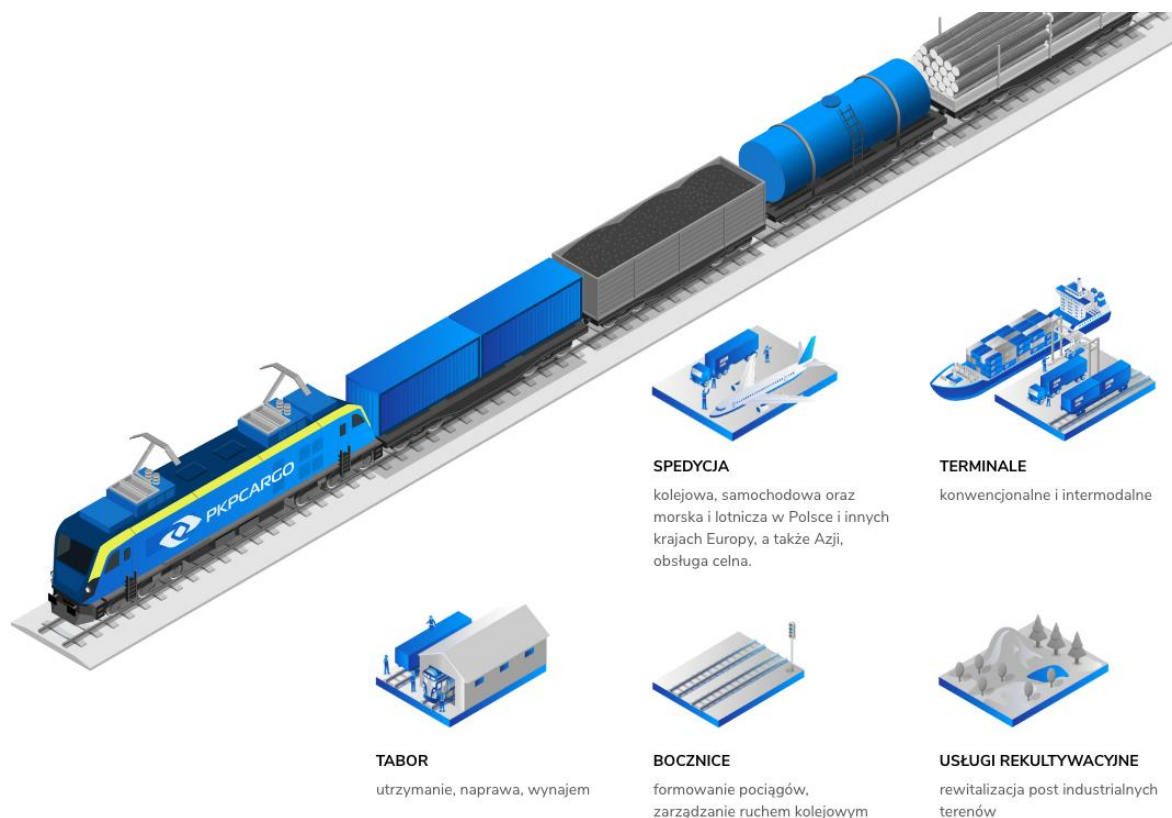
- wzrost importu zrębki drewna z Białorusi;
- realizacja przewozów słodu w imporcie z Czech;
- wzrost przewozów cukru w komunikacji import/eksport oraz wzrost przewozów śruty rzepakowej i melasy;
- brak przewozów buraków cukrowych - z powodu suszy całość plonów zlecona do przewozu transportem samochodowym;
- znaczny spadek przewozów AWT Rail HU Zrt. – brak realizacji przewozów produktów rolnych oraz niższe przewozy zbóż;
- spadek średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych: brak przewozów rzepaku na dłuższe odległości, przy wzroście przewozu słodu na krótką odległość.



- spadek przewozów gliny i soli z Ukrainy – mniejsze zapotrzebowanie na surowiec i opóźnienie w podpisaniu polsko-ukraińskiego porozumienia dotyczącego przewozów kolejowych pomiędzy PKP a UZ;
- brak przewozów promowych ze Szwecji przez Świnoujście do Austrii i na Węgry;
- spadek przewozów prefabrykowanych wyrobów z cementu i betonu - stagnacja na rynku materiałów budowlanych;
- uruchomienie krajowych przewozów oleju rzepakowego;
- wzrost średniej odległości w IV kwartale spowodowany wzrostem przewozów samochodów przez PKP CARGO International a.s. i PKP CARGO S.A. (realizowane na wysokie odległości).

4.3 Pozostałe usługi

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



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 rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku nie przekroczyła 12% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekroczył 5% przychodów z tytułu umów z klientami.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2019 r. udział sprzedaży w Spółce do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 10,2% sumy przychodów z tytułu umów z klientami, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2018 r. udział ten wyniósł 10,8%.

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 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% 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 2019 r. w PKP CARGO S.A. 34,3%, natomiast w Grupie 30,1%.

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 2019 r. w PKP CARGO S.A. 29,9%, natomiast w Grupie 26,1%.

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 2014-2019.

Tabela 9 Zatrudnienie w latach 2013-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:							Zmiana od początku roku
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	
Grupa PKP CARGO	23 571	23 643	23 253	23 144	23 805	24 960	26 553	-72
w tym: PKP CARGO S.A.	17 140	17 308	17 043	17 429	17 979	20 830	22 480	-168

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w etatach w latach 2014-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach						Zmiana 2019-2018
	12 miesięcy 2019	12 miesięcy 2018	12 miesięcy 2017	12 miesięcy 2016	12 miesięcy 2015	12 miesięcy 2014	
Grupa PKP CARGO	23 657	23 385	23 278	23 441	24 375	26 185	272
w tym: PKP CARGO S.A.	17 293	17 135	17 177	17 698	18 484	22 010	158

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Przeciętne zatrudnienie w osobach w latach 2014-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach						Zmiana 2019-2018
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 710	23 431	23 305	23 465	24 407	26 215	279
w tym: PKP CARGO S.A.	17 309	17 146	17 182	17 702	18 486	22 012	163

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Zmiana w strukturze zatrudnienia w latach 2013-2019 w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dot. pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:							Zmiana od początku roku
	31/12/ 2019	31/12/ 2018	31/12/ 2017	31/12/ 2016	31/12/ 2015	31/12/ 2014	31/12/ 2013	
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 439	5 379	5 281	5 272	5 324	5 349	5 566	60
w tym: PKP CARGO S.A.	3 936	3 886	3 805	3 825	3 863	4 462	4 706	50
Stanowiska robotnicze - Grupa	18 132	18 264	17 972	17 872	18 481	19 611	20 987	-132
w tym: PKP CARGO S.A.	13 204	13 422	13 238	13 604	14 116	16 368	17 774	-218
Razem	23 571	23 643	23 253	23 144	23 805	24 960	26 553	-72
w tym: PKP CARGO S.A.	17 140	17 308	17 043	17 429	17 979	20 830	22 480	-168

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2019 do roku 2018, można zaobserwować wzrost przeciętnego zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 272 etaty (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 158 etatów).

4.6 Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.6.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2019 r. 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 P3¹⁰⁵) w wysokości 1 032,4 mln zł, tj. więcej o 24,6% w stosunku do wykonania 2018 r. Dodatkowo w tym okresie Spółka pozyskała prawa do użytkowania aktywów o wartości 185,4 mln zł wynikające z wejścia w życie MSF16. Łączne nakłady Spółki 2019 r. wyniosły 1 217,8 mln zł. Nakłady inwestycyjne oraz prawa do użytkowania aktywów poza granicami kraju, tj. na zakup wagonów platform serii Samms i wagonów platform do przewozu kontenerów oraz lokomotyw wielosystemowych, jak również pozyskanie praw do użytkowania aktywów obejmujący najem lokomotyw i samochodów, wyniosły 156,2 mln zł.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2019 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 wielosystemowych (3 szt.), zakup lokomotywy elektrycznej (1 szt.), modernizację lokomotyw (49 szt.), zakup wagonów platform serii Samms (83 szt.) oraz zakup wagonów platform do przewozu kontenerów serii Sggrs(s) (50 szt.) - łącznie 1 004,3 mln zł (tj. 97,3 % nakładów inwestycyjnych razem).

Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym i teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 11,4 mln zł (głównie na wdrożenie systemów informatycznych oraz zakup sprzętu teleinformatycznego), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 7,0 mln zł tj. budowę i modernizację budynków, głównie zaplecza warsztatowego jak również na budowę i modernizację sieci wodociągowych, kanalizacyjnych oraz c.o., a także na zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na

¹⁰⁵ 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

poziomie 9,7 mln zł. Dodatkowo Spółka poniosła opłaty dotyczące praw do użytkowania aktywów w wysokości 185,4 mln zł obejmujące: umowy najmu nieruchomości na poziomie 45,8 mln zł, najmu taboru na poziomie 29,2 mln zł oraz najmu samochodów i pozostałego wyposażenia na poziomie 7,2 mln zł, jak również pozyskanie środków trwałych w formie leasingu na lokomotywy elektryczne sześciosiłowe (6 szt.) na poziomie 94,8 mln zł, sprzęt teleinformatyczny, maszyny i urządzenia oraz samochody na poziomie 8,4 mln zł.

Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2019 (mln zł)

Obszar inwestowania	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2019- 2018	Zmiana 2019 / 2018 %
Budownictwo inwestycyjne	7,0	13,1	5,5	4,5	19,9	11,1	-6,1	-46,6%
Zakup lokomotyw	65,3	43,4	53,0	199,4	0,0	0,0	21,9	50,5%
Modernizacja lokomotyw	252,0	146,3	64,2	35,4	69,6	48,3	105,7	72,3%
Zakup wagonów	69,9	11,1	12,5	0,0	20,1	57,2	58,8	529,7%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,5	6,8	4,3	2,8	6,0	5,9	1,7	25,0%
Teleinformatyzacja	11,4	12,2	14,5	16,5	32,3	20,6	-0,8	-6,6%
Pozostałe	1,2	0,7	0,5	2,2	5,5	2,7	0,5	71,4%
Komponenty w remontach, w tym:	617,1	594,8	356,7	185,0	283,6	433,2	22,3	3,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	162,2	160,2	76,5	45,0	137,8	125,2	2,0	1,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	454,9	434,6	280,2	140,0	145,8	308,0	20,3	4,7%
Razem	1 032,4	828,4	511,2	445,8	437,0	579,0	204,0	24,6%
Prawa do użytkowania aktywów	185,4							
Ogółem	1 217,8							

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów w Spółce w 2019 r. kształtowała się następująco: 770,0 mln zł ze środków własnych, 295,4 mln zł z kredytu, 103,9 mln zł leasing, 47,4 mln zł z dotacji celowej oraz 1,1 mln zł z dotacji UE.

Ponadto w 2019 roku zostały zrefinansowane nakłady poniesione w 2018 r. w wysokości 263,8 mln zł, tj.:

- dotacją celową w wysokości 9,7 mln zł - zakup wagonów platform serii Sammns,
- kredytem w wysokości 253,8 mln zł - zakup i naprawy taboru.

Natomiast nakłady inwestycyjne poniesione w 2019 r. na zakup 50 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów serii Sggrs(s) sfinansowane ze środków własnych w wysokości 22,5 mln zł zostaną w 50% zrefinansowane w 2020 r. dofinansowaniem UE.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2019 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 1 112,7 mln zł, tj. więcej o 24,5% w stosunku do wykonania 2018 r. Dodatkowo w tym okresie Grupa PKP CARGO pozyskała prawa do użytkowania aktywów o wartości 237,6 mln zł wynikające z wejścia w życie MSSF16. Łączne nakłady Grupy PKP CARGO w 2019 roku wyniosły 1 350,3 mln zł.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2019 r. w Grupie 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), na zakup oraz modernizację lokomotyw i wagonów - łącznie 1 027,7 mln zł (tj. 92,3 % nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 14,1 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 39,5 mln zł głównie na modernizację terminali kontenerowych oraz budynków, w tym budynków zaplecza warsztatowego jak również na budowę i modernizację sieci wodociągowych, kanalizacyjnych oraz c.o., remonty torów oraz placów składowych, a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 26,7 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 4,8 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie

237,6 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 43,7 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 173,1 mln zł oraz w obszarze wyposażenia zaplecza warsztatowego i samochodów na poziomie 20,8 mln zł.

Tabela 14 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2019 (mln zł)

Obszar inwestowania	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2019- 2018	Zmiana 2019/2018 %
Budownictwo inwestycyjne	39,5	48,1	32,1	19,1	28,1	18,1	-8,6	-17,9%
Zakup lokomotyw	65,3	43,8	53,0	200,2	0,0	0,0	21,5	49,1%
Modernizacja lokomotyw	258,5	147,9	67,0	40,5	70,4	48,5	110,6	74,8%
Zakup wagonów	69,9	11,1	13,3	0,0	20,1	57,3	58,8	529,7%
Modernizacja wagonów	2,0	0,0	1,7	3,6	1,6	0,0	2,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	26,6	26,3	17,6	14,4	12,2	9,5	0,3	1,1%
Teleinformatyzacja	14,1	16,6	16,3	20,1	34,9	22,0	-2,5	-15,1%
Pozostałe	4,8	1,9	2,4	4,2	9,7	4,2	2,9	152,6%
Komponenty w remontach, w tym:	632,0	598,4	358,6	230,6	307,6	437,1	33,6	5,6%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	167,1	171,7	77,3	72,1	150,7	126,0	-4,6	-2,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	464,9	426,7	281,3	158,5	156,9	311,1	33,2	9,0%
Razem	1 112,7	894,1	562,0	532,7	484,6	596,7	218,6	24,5%
Prawa do użytkowania aktywów	237,6							
Ogółem	1 350,3							

Źródło: Opracowanie własne

4.6.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne częściowo poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania (takich jak kredyt inwestycyjny, leasing, środki pomocowe lub inne źródła) oraz ze środków własnych.

Dodatkowo w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system zarządzania środkami pieniężnymi (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2019 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 dwie umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 200 mln zł (na dzień 31 grudnia 2019 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 15 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ¹⁰⁶					w mln EUR				
	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,3018	4,2669	4,2447	4,3757	4,1848
Przychody z działalności operacyjnej	3 601,4	3 939,2	3 588,0	3 250,5	3 514,2	837,2	923,2	845,3	742,8	839,7
Zysk / strata na działalności operacyjnej	40,2	318,2	149,7	-31,1	-115,2	9,3	74,6	35,3	-7,1	-27,5
Zysk / strata przed opodatkowaniem	19,2	320,7	125,5	-70,7	-139,1	4,5	75,2	29,6	-16,2	-33,2
Zysk / strata netto z działalności kontynuowanej	-8,3	254,0	94,0	-68,6	-114,1	-1,9	59,5	22,1	-15,7	-27,3
Całkowite dochody	-37,4	228,2	87,3	-53,9	-73,8	-8,7	53,5	20,6	-12,3	-17,6
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionej (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-2,55	-0,04	1,33	0,49	-0,35	-0,61
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-2,55	-0,04	1,33	0,49	-0,35	-0,61
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej*	649,4	709,7	478,4	237,5	325,9	151,0	166,3	112,7	54,3	77,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-693,4	-536,3	-780,2	-440,6	-584,9	-161,2	-125,7	-183,8	-100,7	-139,8
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	201,6	-246,9	-14,3	731,0	-38,3	46,9	-57,9	-3,4	167,1	-9,2
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	157,6	-73,5	-316,1	527,9	-297,3	36,6	-17,2	-74,5	120,6	-71,0
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,2585	4,3000	4,1709	4,4240	4,2615
Aktywa trwałe	6 030,5	4 902,5	4 562,6	4 445,2	4 458,1	1 416,1	1 140,1	1 093,9	1 004,8	1 046,1
Aktywa obrotowe	989,8	1 079,8	1 178,5	1 106,4	559,1	232,4	251,1	282,6	250,1	131,2
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	6,0	44,1	-	-	-	1,4	10,3
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	525,8	520,8	536,9	506,2	525,5
Kapitał własny	3 210,4	3 314,6	3 088,9	3 001,6	3 072,3	753,9	770,8	740,6	678,5	720,9
Zobowiązania długoterminowe	2 659,0	1 652,6	1 748,7	1 713,9	1 150,2	624,4	384,3	419,3	387,4	269,9
Zobowiązania krótkoterminowe	1 150,9	1 015,1	903,5	842,1	838,8	270,2	236,1	216,6	190,3	196,8

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzona według MSSF UE.

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

¹⁰⁶ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2019 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 16 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				
	2019	2018	2017	2016	2015
Zysk / strata na działalności operacyjnej	40,2	318,2	149,7	-31,1	-115,2
Korekty:					
Koszty operacyjne					
PDO					63,9
Aktualizacja wartości aktywów			-27,4		177,9
Skorygowany zysk / strata na działalności operacyjnej	40,2	318,2	122,3	-31,1	126,5
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	624,0	771,2	590,3	443,7	454,4
Korekty:					
Koszty operacyjne					
PDO					63,9
Skorygowany zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	624,0	771,2	590,3	443,7	518,3

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN					w mln EUR				
	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,3018	4,2669	4,2447	4,3757	4,1848
Przychody z działalności operacyjnej	4 865,5	5 237,5	4 733,0	4 411,3	4 554,1	1 131,0	1 227,5	1 115,0	1 008,1	1 088,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	143,4	277,6	153,4	-132,1	55,9	33,3	65,1	36,1	-30,2	13,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	73,5	243,8	116,5	-150,9	10,5	17,1	57,1	27,4	-34,5	2,5
Zysk / strata netto	36,0	183,9	81,7	-133,8	30,1	8,4	43,1	19,2	-30,6	7,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	4,2	170,7	73,8	-91,1	107,6	1,0	40,0	17,4	-20,8	25,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku / straty rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	0,80	4,11	1,82	-2,99	0,67	0,19	0,96	0,43	-0,68	0,16
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	0,80	4,11	1,82	-2,99	0,67	0,19	0,96	0,43	-0,68	0,16
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej*	806,5	863,0	600,7	380,0	387,5	187,5	202,2	141,5	86,9	92,6
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-814,8	-612,0	-740,0	-568,6	-515,2	-189,4	-143,4	-174,3	-129,9	-123,1
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	111,4	-322,9	-99,4	663,9	-29,4	25,9	-75,7	-23,4	151,7	-7,0
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	103,1	-71,9	-238,7	475,3	-157,1	24,0	-16,9	-56,2	108,6	-37,6
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015
Kursy wymiany (PLN/EUR)						4,2585	4,3000	4,1709	4,4240	4,2615
Aktywa trwałe	6 503,8	5 187,2	4 951,5	4 964,2	4 996,9	1 527,3	1 206,3	1 187,2	1 122,1	1 172,6
Aktywa obrotowe	1 487,5	1 619,1	1 694,2	1 547,9	1 078,9	349,3	376,5	406,2	349,9	253,2
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	-	44,1	-	-	-	-	10,3
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	525,8	520,8	536,9	506,2	525,5
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 423,3	3 483,5	3 317,2	3 243,4	3 351,4	803,9	810,1	795,3	733,1	786,4
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe	3 115,9	1 969,1	2 110,9	2 092,6	1 586,1	731,7	457,9	506,2	473,0	372,2
Zobowiązania krótkoterminowe	1 452,1	1 353,7	1 217,6	1 176,1	1 182,4	341,0	314,8	291,9	265,8	277,5

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzone wg MSSF UE.

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

Tabela 18 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				
	2019	2018	2017	2016	2015
Zysk / strata na działalności operacyjnej	143,4	277,6	153,4	-132,1	55,9
Korekty:					
Przychody operacyjne					
Okazjonalne nabycie PKP CARGO International (d. AWT)					-137,8
Koszty operacyjne					
PDO					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	143,4	346,6	126,0	-25,3	167,0
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	859,9	907,0	700,3	489,5	704,9
Korekty:					
Przychody operacyjne					
Okazjonalne nabycie PKP CARGO International (d. AWT)					-137,8
Koszty operacyjne					
PDO					70,2
Odpis na należności OKD				72,7	
Skorygowany zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	859,9	907,0	700,3	562,2	637,3

Źródło: Opracowanie własne

* w 2018 r. odpis dotyczył PKP CARGO International (d. AWT)

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. oraz Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

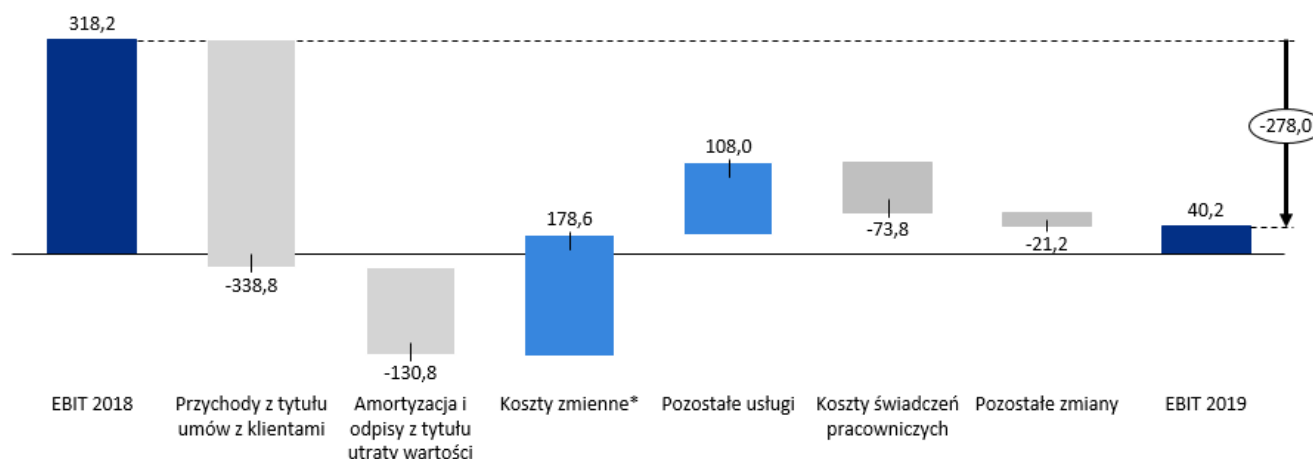
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2019 - 4,2585 PLN/EUR, 31.12.2018 - 4,3000 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2019 - 4,3018 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2018 - 4,2669 PLN/EUR

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

5.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W okresie 12 miesięcy 2019 r. wynik EBIT wyniósł 40,2 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 278,0 mln zł (-87,4%).

Rysunek 22 Wynik EBIT w okresie 12 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

* Koszty zmienne to koszty: paliwa i energii trakcyjnej oraz dostępu do infrastruktury.

Wdrożenie MSSF 16 ma wpływ na strukturę sprawozdania z wyniku. W okresie 12 miesięcy 2019 roku w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 68,0 mln zł, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 17,5 mln zł, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 4,2 mln zł. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż wynik EBITDA jest wyższy o około 85,5 mln zł (**Nota 1.3 JSF**)¹⁰⁷.

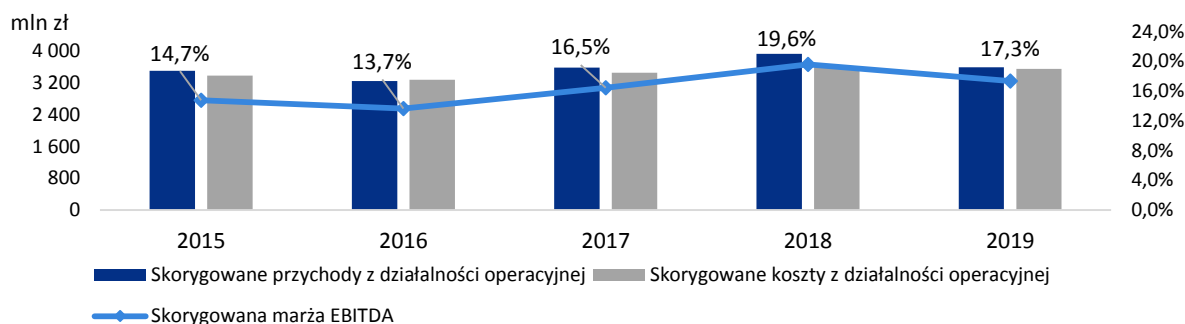
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2018 r. zostały opisane poniżej:

- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał przede wszystkim ze spadku przewozów (spadek masy towarowej o 12,5%), przy wzroście stawek przewozowych, rekompensujących częściowo spadek przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych.
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości spowodowany był głównie wdrożeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (szczegóły zaprezentowano w **Nocie 1.3 JSF**). Po wyłączeniu efektu ujęcia standardu, koszty amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości rosły o 62,8 mln zł w wyniku zwiększonych nakładów inwestycyjnych związanych z inwestycjami taborowymi;
- spadek kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 13,9%, na skutek spadku pracy przewozowej o 14,8%. Dodatkowo Spółka ujęła w wyniku czerwca 2019 r. efekt rekompensaty z tytułu wyższych cen energii elektrycznej. Ostateczny efekt rozliczenia wyniósł 35,5 mln zł;
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług głównie w pozycjach kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru w związku z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16, a także poniesieniem niższych opłat za pobyt wagonów na skutek obniżenia przewozów z importu;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim z podwyżek wynagrodzeń w PKP CARGO S.A. (podwyżka została przyznana od 1 września 2018 r. oraz od 1 sierpnia 2019 r.). Jednocześnie spółka PKP CARGO S.A. zanotowała wzrost przeciętnego zatrudnienia o 158 etatów. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia**.

¹⁰⁷ 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 2019 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 2019 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych skorygowanych pozycji sprawozdania z wyniku Spółki za lata 2015 – 2019. PKP CARGO S.A. od końca 2016 r. do końca 2018 r. sukcesywnie odbudowywała marżę EBITDA, głównie poprzez wzrosty cen przewozowych oraz wzrost wolumenów przewożonych ładunków. Rok 2019 przyniósł zahamowanie pozytywnego trendu wcześniejszych 3 lat, głównie w wyniku spadku przewożonych wolumenów.

Rysunek 23 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2015 – 2019* (mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

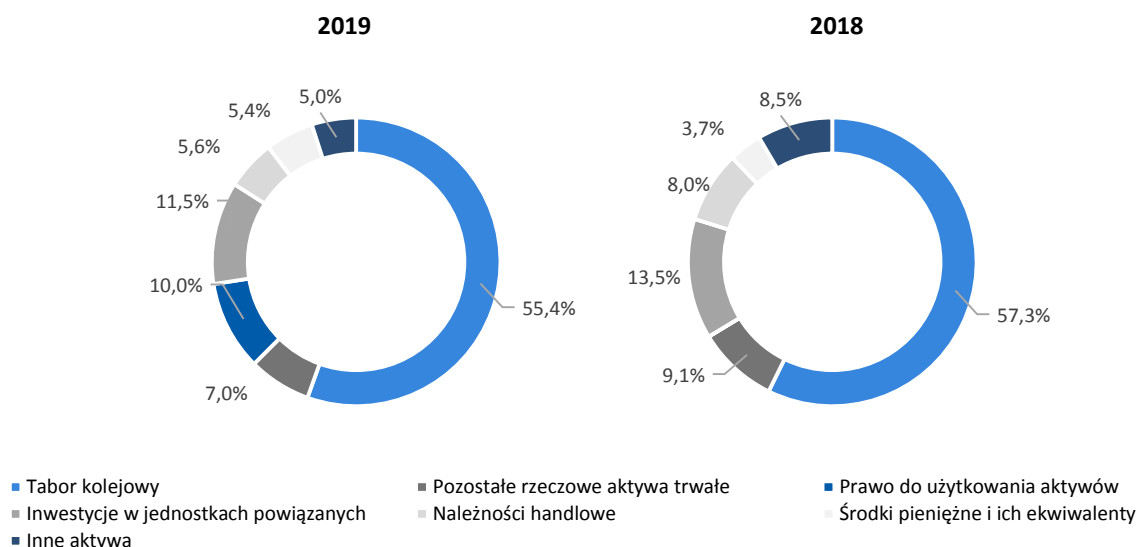
* dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dane w 2017 r. prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości 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, dane w 2019 r. nie podlegały korekcie. Dane za 2019 r. zaprezentowano razem z wpływem MSSF 16

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

AKTYWA

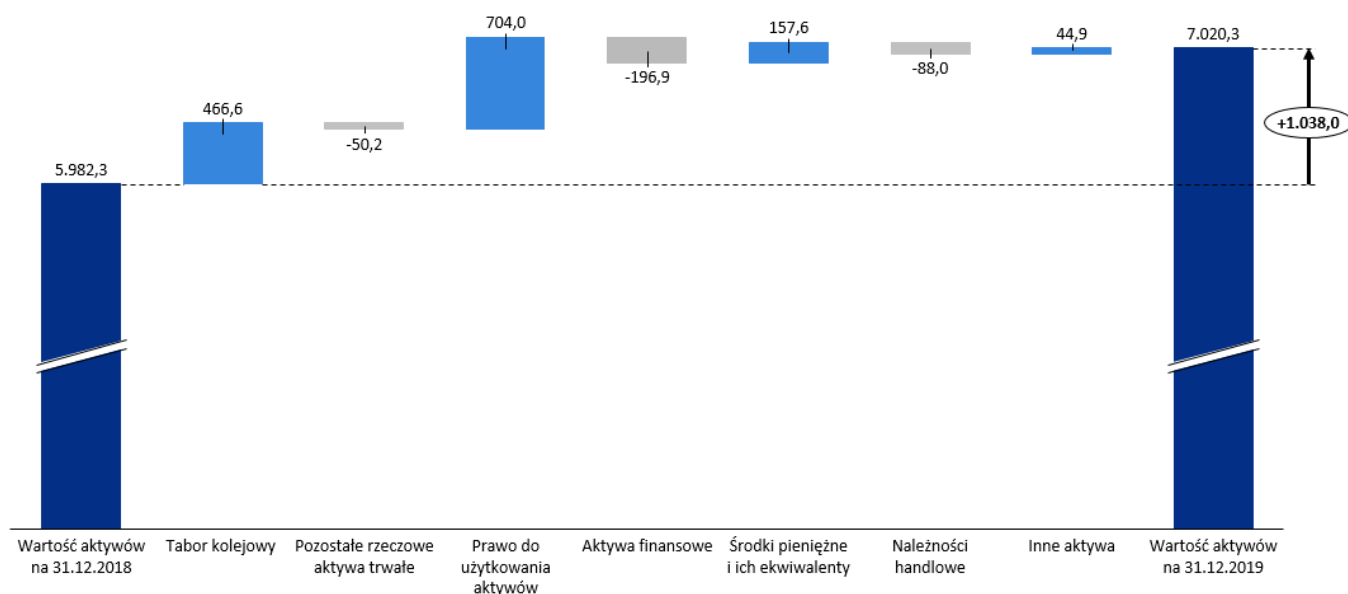
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 31.12.2019 r. posiadał tabor kolejowy, który stanowił 55,4% sumy aktywów wobec 57,3% na dzień 31.12.2018 r. Istotną zmianą wynikającą z wdrożenia MSSF 16 w porównaniu do 31.12.2018 r. jest pozycja prawo do użytkowania aktywów, która stanowiła na dzień 31.12.2019 r. 10,0% sumy aktywów. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.12.2019 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe (5,6%).

Rysunek 24 Struktura aktywów PKP CARGO S.A. – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 25 Zmiana wartości aktywów PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Implementacja MSSF 16 ma wpływ na strukturę sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31.12.2019 r. W porównaniu do opublikowanego sprawozdania na dzień 31.12.2018 r. w wyniku wdrożenia MSSF 16 z efektem finansowym na dzień 01.01.2019 r. istotnej zmianie uległy m.in. pozycje: taboru kolejowego (prezentacyjne przesunięcie 20,9 mln zł do pozycji prawo do użytkowania aktywów) oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych (prezentacyjne przesunięcie 31,6 mln zł do pozycji prawo do użytkowania aktywów). Ponadto całość aktywów wynikających z zastosowania MSSF 16 została ujęta w pozycji prawo do użytkowania aktywów w wysokości 616,0 mln zł. Istotnemu wzrostowi wartości z dniem 01.01.2019 r. uległa również pozycja zobowiązań z tytułu zadłużenia zarówno krótkoterminowych oraz długoterminowych o 595,2 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wpływu MSSF 16 na sprawozdanie z sytuacji finansowej opisano w [Nocie 1.3 JSF](#).

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.12.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- wartość taboru kolejowego wzrosła o 466,6 mln zł w wyniku realizacji inwestycji taborowych o wartości 1 004,3 mln zł (głównie naprawy okresowe taboru P4 i P5, przeglądy okresowe P3, modernizacje lokomotyw oraz zakupy lokomotyw i wagonów), przy amortyzacji taboru kolejowego w okresie 12 miesięcy 2019 r. w wysokości 463,3 mln zł oraz reklasyfikacji 20,9 mln zł taboru kolejowego, w wyniku wprowadzenia standardu MSSF 16, do pozycji praw do użytkowania aktywów. Szczegóły dotyczące zmian stanu taboru kolejowego opisano w [Nocie 5.1. JSF](#);
- spadek wartości pozostałych rzeczowych aktywów trwałych o 50,2 mln zł jest związany głównie z wpływem wdrożenia MSSF 16 (zmiana prezentacyjna opisana powyżej) oraz amortyzacji pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w okresie 12 miesięcy 2019 r. w wysokości 39,1 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian pozycji pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w wyniku wdrożenia MSSF 16 opisano powyżej oraz w [Nocie 5.1. JSF](#);
- pozycja prawo do użytkowania aktywów w wysokości 704,0 mln zł na dzień 31.12.2019 r. jest efektem ujęcia od dnia 1 stycznia 2019 r. MSSF 16. Szczegóły dotyczące pozycji prawo do użytkowania aktywów oraz zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w [Nocie 5.2. JSF](#);
- wzrost środków pieniężnych i ich ekwiwalentów o 157,6 mln zł był związany głównie z wpływami z tytułu kredytów w wysokości 549,1 mln zł oraz wygenerowanymi środkami pieniężnymi z tytułu działalności operacyjnej na poziomie 649,4 mln zł, przy wydatkach z tytułu działalności inwestycyjnej na poziomie 693,4 mln zł oraz spłacie kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w kwocie 333,5 mln zł;
- spadek należności handlowych o 88,0 mln zł w wyniku spadku przychodów operacyjnych.

Tabela 19 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2015 – 2019 (w dniach)

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016	2015	Zmiana 2019-2018	Tempo zmian 2019/2018
Wskaźnik rotacji zapasów*	94,6	96,8	128,9	110,6	87,1	-2,2	-2,3%

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

Źródło: Opracowanie własne.

Na koniec grudnia 2019 r. wskaźnik rotacji zapasów w dniach wyniósł 94,6 dni i w porównaniu do wykonania 2018 r. zmniejszył się o 2,2 dnia przy:

- zapasie materiałów w 2019 r. na poziomie 79,2 mln zł, w porównaniu do 84,2 mln zł w 2018 r.;
- wartości netto sprzedanych materiałów w 2019 r. na poziomie 23,9 mln zł, w porównaniu do 22,5 mln zł w 2018 r.;
- zużyciu materiałów łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników w 2019 r. w wysokości 277,2 mln zł, w porównaniu do 290,3 mln zł w 2018 r.

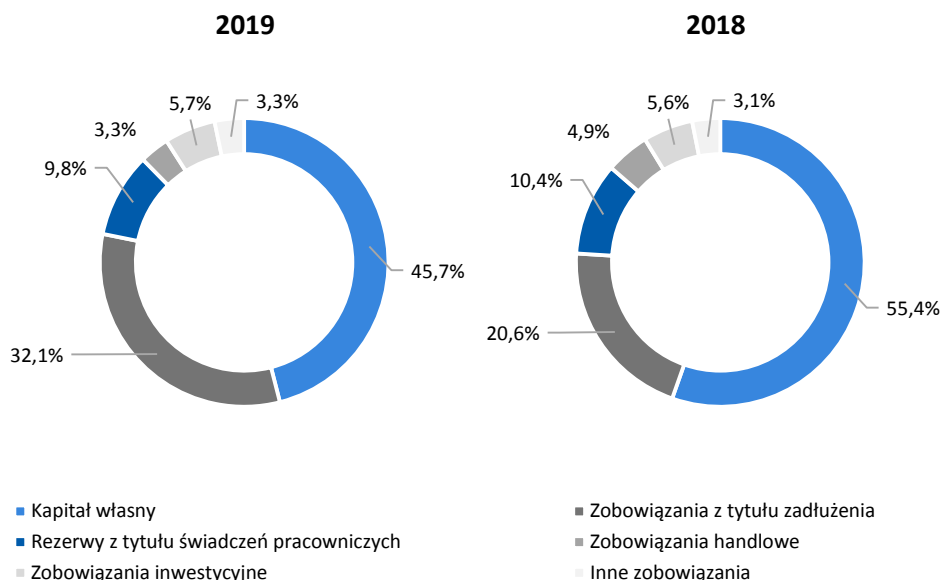
Spadek wskaźnika nastąpił z uwagi na niższą wartość zapasu netto o 5,9%, spadku o 4,5% zużycia materiałów oraz wzroście wartości netto sprzedanych materiałów o 6,2%.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w **Nocie 5.4. JSF**.

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

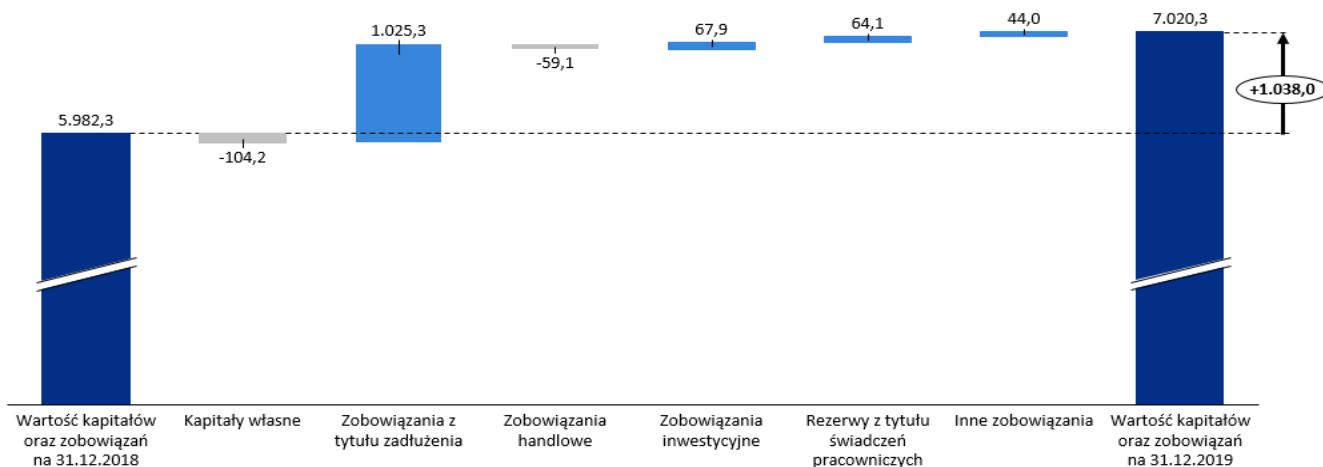
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań PKP CARGO S.A. posiadał kapitał własny, który na dzień 31.12.2019 r. stanowił 45,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 55,4% na dzień 31.12.2018 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 32,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 20,6% na 31.12.2018 r., co jest związane z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16.

Rysunek 26 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 27 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

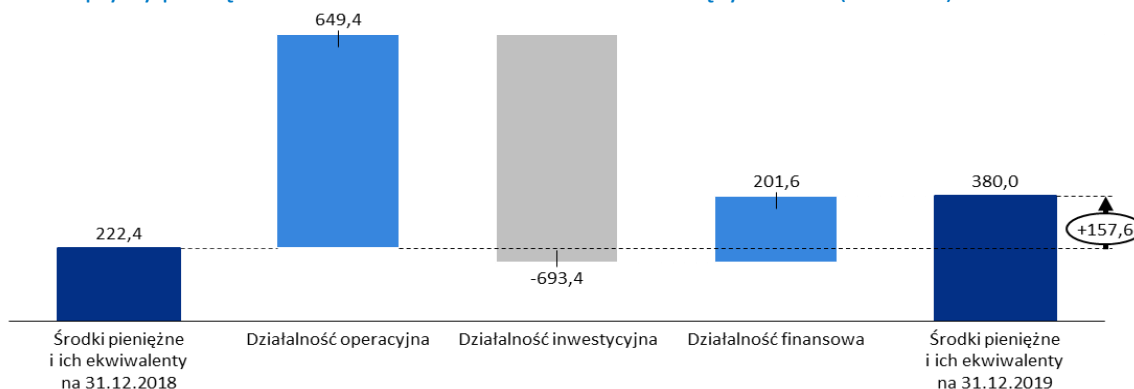
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 31.12.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- spadek kapitałów własnych głównie z tytułu wypłaty dywidendy za 2018 r. w wysokości 67,2 mln zł w związku z uchwałą Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Jednostki dominującej z dnia 26 czerwca 2019 r. oraz z osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego za okres 12 miesięcy 2019 r. w wysokości -8,3 mln zł;
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia o 1 025,3 mln zł, głównie na skutek wdrożenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (wpływ wdrożenia na pozycję na dzień 1 stycznia 2019 r. wyniósł 595,2 mln zł), przy zmniejszeniu zadłużenia poprzez spłatę kredytów bankowych, pożyczek i leasingów w kwocie 333,5 mln zł oraz przy zaciągnięciu 549,1 mln zł kredytów bankowych. Szczegóły dotyczące zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w [Nocie 1.3. JSF](#);
- spadek zobowiązań handlowych o 59,1 mln zł wynikał głównie ze spadku wartości usług obcych oraz kosztów zużycia materiałów i energii na skutek spadku pracy przewozowej;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych o 67,9 mln zł głównie w wyniku wzrostu zobowiązań z tytułu zakupu taboru kolejowego o 75,9 mln zł, przy spadku zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości o 7,2 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych o 64,1 mln zł, wynikał głównie ze wzrostu wartości rezerw na odprawy emerytalne i rentowe oraz rezerw na nagrody jubileuszowe.

5.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2019 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2018 r. wzrosła o 157,6 mln zł.

Rysunek 28 Przepływy pieniężne PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 19,2 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 583,8 mln zł. Ponadto największe zmiany wpływające na zmniejszenie przepływów z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zmian wartości kapitału obrotowego o 127,1 mln zł oraz zapłaty podatku dochodowego na poziomie 40,1 mln zł.
- Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej mają bezpośredni związek z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 951,0 mln zł. Dodatni wpływ na wartość przepływów pieniężnych z działalności inwestycyjnej miało zakończenie inwestycji w lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy o wartości 200,0 mln zł.
- Przepływy pieniężne z działalności finansowej w okresie 12 miesięcy 2019 r. wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek oraz rat z tytułu leasingu, odsetek od leasingu oraz kredytów i pożyczek w wysokości 333,5 mln zł, przy 549,1 mln zł zaciągniętych kredytów. Ponadto w okresie 12 miesięcy 2019 r. wypłacono dywidendę na rzecz akcjonariuszy o wartości 67,2 mln zł, jak również otrzymano 57,1 mln zł dotacji na zakup taboru kolejowego.

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 2015 – 2019.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2015 – 2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016	2015	Zmiana	Tempo zmian
						2019 - 2018	2019 - 2018
Marża EBITDA ¹	17,3%	19,6%	16,5%	13,7%	12,9%	-2,3 p.p.	-11,5%
Marża wyniku netto ²	-0,2%	6,4%	2,6%	-2,1%	-3,2%	-6,6 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	2,4	1,0	1,5	2,0	1,4	1,4	140,0%
ROA ⁴	-0,1%	4,2%	1,6%	-1,2%	-2,3%	-4,3 p.p.	-
ROE ⁵	-0,3%	7,7%	3,0%	-2,3%	-3,7%	-8,0 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	234,3	262,9	256,8	249,5	240,6	-28,6	-10,9%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 469,0	1 489,0	1 485,0	1 502,0	1 523,0	-20,0	-1,3%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,0	16,1	15,6	15,1	15,2	-1,1	-6,8%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 459,2	1 728,8	1 702,5	1 516,3	1 553,8	-269,6	-15,6%

Źródło: Opracowanie własne

- Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
- Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) kredytów bankowych i pożyczek (ii) leasingu; (iii) pozostałych zobowiązań finansowych pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; (ii) lokaty powyżej 3 miesięcy oraz EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości). Szczegóły dotyczące kalkulacji wskaźnika długu netto do EBITDA opisano w **Nocie 4.1. JSF**.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
- Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
- Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
- Obliczona jako iloraz pojazdgodzin (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).
- 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 niższe z przyczyn opisanych w rozdziale **5.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.** Pogorszył się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA na skutek spadku wyników finansowych PKP CARGO S.A. oraz wzrostu zadłużenia finansowego netto;
- pogorszenie średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane było wysokim poziomem zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- obniżenie średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą było również efektem spadku przewozów (zwłaszcza w zakresie przewozów masowych) oraz spowodowane było wysokim poziomem zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw był również efektem spadku przewozów oraz spowodowane było wysokim poziomem zamknięć torowych i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej o 14,8% i równoczesnym wzroście przeciętnego zatrudnienia o 0,9%.

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 21 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów PKP CARGO S.A. w latach 2015 - 2019

	w mln PLN				
	2019	2018	2017	2016	2015
Przychody z tytułu umów z klientami	3 572,0	3 910,8	3 563,6	3 219,0	3 482,4
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-527,8	-549,7	-484,6	-456,8	-509,7
Usługi dostępu do infrastruktury	-576,9	-733,6	-714,5	-658,1	-681,9
Pozostałe usługi	-322,0	-430,0	-450,7	-420,4	-433,1
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 339,0	-1 265,2	-1 150,7	-1 089,1	-1 229,9
Pozostałe koszty	-182,9	-170,2	-164,0	-153,9	-168,2
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	0,6	9,1	-8,8	3,1	-5,1
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	624,0	771,2	590,3	443,7	454,4
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-583,8	-453,0	-440,6	-474,8	-569,6
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	40,2	318,2	149,7	-31,1	-115,2
Przychody i koszty finansowe	-21,0	2,5	-24,2	-39,6	-23,9
Zysk przed opodatkowaniem	19,2	320,7	125,5	-70,7	-139,1
Podatek dochodowy	-27,5	-66,7	-31,5	2,1	25,0
ZYSK NETTO	-8,3	254,0	94,0	-68,6	-114,1
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	9,4	-22,5	25,4	-4,7	-
Podatek dochodowy	-1,8	4,3	-4,8	0,9	-
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	7,6	-18,2	20,6	-3,8	-
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-46,2	-9,4	-33,6	22,8	49,8
Podatek dochodowy	8,8	1,8	6,3	-4,3	-9,5
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	-	-	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-36,7	-7,6	-27,3	18,5	40,3
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-29,1	-25,8	-6,7	14,7	40,3
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	-37,4	228,2	87,3	-53,9	-73,8
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	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk na akcję podstawowy	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-2,55
Zysk na akcję rozwodniony	-0,19	5,67	2,10	-1,53	-2,55

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzona według MSSF UE.

Tabela 22 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej PKP CARGO S.A. w latach 2015 - 2019

	w mln PLN				
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015
AKTYWA					
Tabor kolejowy	3 892,3	3 425,7	3 056,0	2 982,4	2 960,3
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	492,9	543,1	555,2	579,6	602,4
Prawo do użytkowania aktywów	704,0	-	-	-	-
Inwestycje w jednostkach powiązanych	807,0	805,5	804,7	738,0	734,6
Należności leasingowe	19,7	-	-	-	-
Aktywa finansowe	7,4	5,7	8,6	6,3	6,0
Pozostałe aktywa	39,9	35,3	44,1	58,8	78,2
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	67,3	87,2	94,0	80,1	76,6
Aktywa trwałe razem	6 030,5	4 902,5	4 562,6	4 445,2	4 458,1
Zapasy	79,2	84,2	86,4	59,7	60,7
Należności handlowe	391,4	479,4	461,0	407,9	377,3
Należności leasingowe	1,2	-	-	-	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	50,8	2,9	-	1,3	-
Aktywa finansowe	4,8	203,4	281,6	-	25,1
Pozostałe aktywa	82,4	87,5	53,6	26,8	11,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	380,0	222,4	295,9	612,0	84,1
Aktywa obrotowe razem	989,8	1 079,8	1 178,5	1 106,4	559,1
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	6,0	44,1
AKTYWA RAZEM	7 020,3	5 982,3	5 741,1	5 557,6	5 061,3
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	596,7	589,2	589,2	589,2
Pozostałe składniki kapitału własnego	-61,8	-32,7	6,0	12,7	3,7
Zyski zatrzymane	288,2	511,3	254,4	160,4	240,1
Kapitał własny razem	3 210,4	3 314,6	3 088,9	3 001,6	3 072,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 920,0	999,9	1 214,5	1 206,4	534,6
Zobowiązania inwestycyjne	153,6	109,7	-	0,6	22,4
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	585,4	528,8	520,0	490,5	549,3
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	-	-	-	27,7
Pozostałe rezerwy	-	14,2	14,2	16,4	16,2
Zobowiązania długoterminowe razem	2 659,0	1 652,6	1 748,7	1 713,9	1 150,2
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	336,5	231,3	250,4	221,3	178,8
Zobowiązania handlowe	233,5	292,6	276,1	228,7	276,1
Zobowiązania inwestycyjne	249,5	225,5	127,8	70,3	80,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	100,1	92,6	85,9	84,8	81,6
Pozostałe zobowiązania finansowe	2,2	1,7	-	59,0	-
Pozostałe rezerwy	33,4	19,4	16,9	11,6	8,3
Pozostałe zobowiązania	195,7	152,0	146,4	166,4	213,2
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 150,9	1 015,1	903,5	842,1	838,8
Zobowiązania razem	3 809,9	2 667,7	2 652,2	2 556,0	1 989,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 020,3	5 982,3	5 741,1	5 557,6	5 061,3

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzona według MSSF UE.

Tabela 23 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. w latach 2015 - 2019

	w mln PLN				
	2019	2018	2017	2016	2015
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	649,4	709,7	478,4	237,5	325,9
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-693,4	-536,3	-780,2	-440,6	-584,9
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	201,6	-246,9	-14,3	731,0	-38,3
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	157,6	-73,5	-316,1	527,9	-297,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	222,4	295,9	612,0	84,1	381,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	380,0	222,4	295,9	612,0	84,1

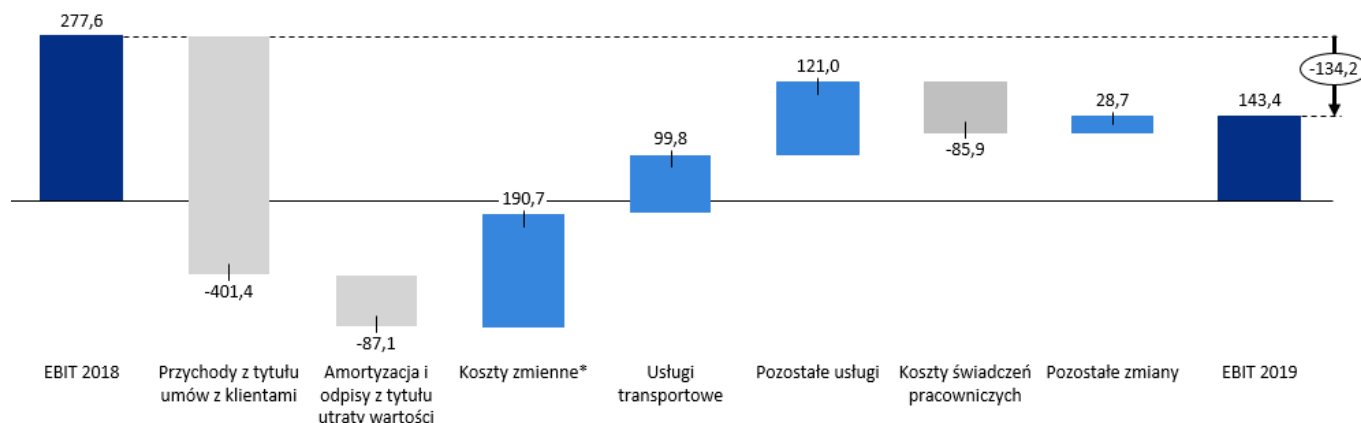
Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019 r. sporządzona według MSSF UE.

5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.3.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 12 miesięcy 2019 r. wynik EBIT wyniósł 143,4 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 134,2 mln zł (-48,3%).

Rysunek 29 Wynik EBIT w 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne.

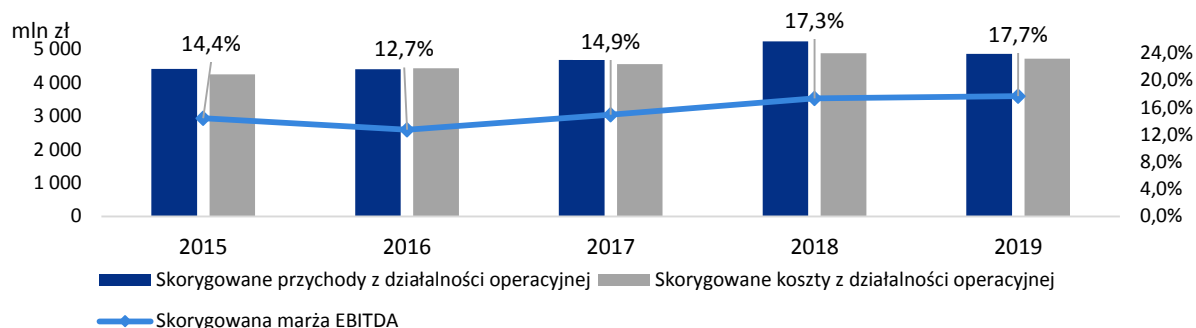
Wdrożenie MSSF 16 ma wpływ na strukturę sprawozdania z wyniku. W okresie 12 miesięcy 2019 r. w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 113,5 mln zł, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 23,2 mln zł, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 6,5 mln zł. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż wynik EBITDA jest wyższy o około 136,7 mln zł ([Nota 1.3 SSF](#)).

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 12 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 12 miesięcy 2018 r. zostały opisane poniżej:

- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał głównie ze spadku przewozów (spadek masy towarowej o 10,9%), przy wzroście stawek przewozowych, rekompensujących częściowo spadek przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO 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 wprowadzenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (szczegóły dotyczące wprowadzenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 zaprezentowano w [Nocie 1.3 SSF](#)). Po wyłączeniu efektu ujęcia standardu, koszty amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości spadają o 26,4 mln zł głównie w wyniku ujęcia odpisu na tabor w PKP CARGO International w 2018 r. na kwotę 69,0 mln zł (zawyżenie bazy 2018 r.);
- spadek kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 14,2%, na skutek spadku pracy przewozowej o 14,4%. Dodatkowo Grupa PKP CARGO ujęła w wyniku czerwca 2019 r. efekt rekompensaty z tytułu wyższych cen energii elektrycznej. Ostateczny efekt rozliczenia wyniósł 35,5 mln zł;
- spadek kosztów usług transportowych w związku z większym wykorzystaniem własnych zasobów oraz spadkiem pracy przewozowej o 14,4%;
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług głównie w pozycji kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru w związku z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 oraz ze spadkiem pracy przewozowej;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO (mająca największy wpływ na koszty świadczeń pracowniczych podwyżka została przyznana od 1 września 2018 r. oraz od 1 sierpnia 2019 r. w PKP CARGO S.A.). Jednocześnie Grupa PKP CARGO zanotowała wzrost przeciętnego zatrudnienia o 272 etaty. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia](#).

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z wyniku Grupy za lata 2015 – 2019. Grupa PKP CARGO od 2016 r. notuje systematyczny wzrost na rentowności marży EBITDA, jednak w 2019 r. wysoki poziom rentowności marży wynika głównie z zastosowania MSSF 16.

Rysunek 30 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2015 – 2019 * (mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

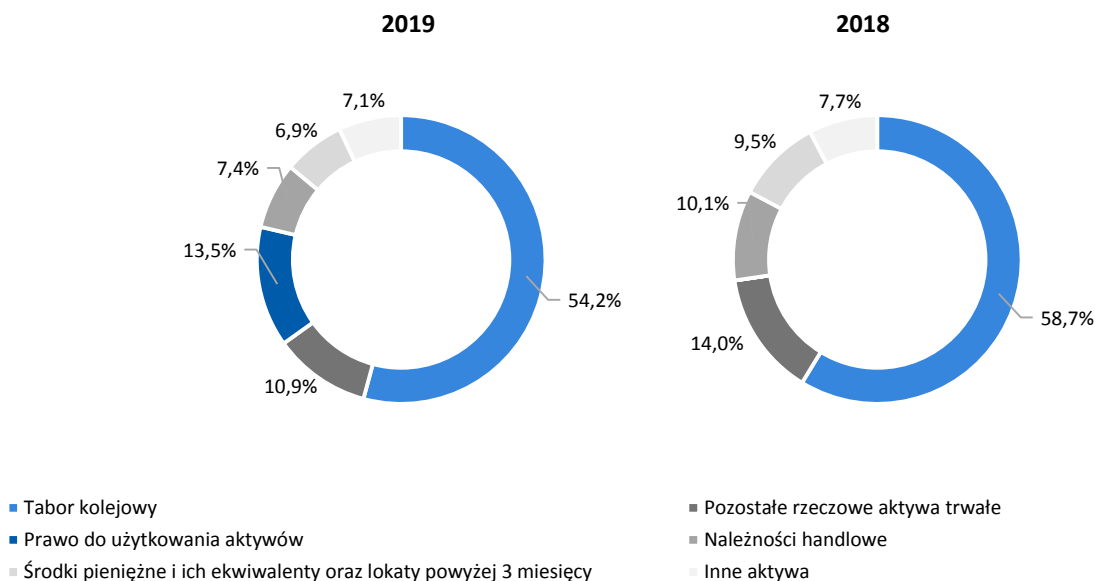
* dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia PKP CARGO International (d. AWT) w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. 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 oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 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. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu utraty wartości aktywów na skutek dokonanego testu na utratę wartości aktywów oraz przeprowadzonych procesów optymalizacyjnych w grupie PKP CARGO International (d. AWT) w wysokości 69,0 mln zł;
dane w 2019 r. nie podlegały korekcie. Dane za 2019 r. zaprezentowano razem z wpływem MSSF 16.

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

AKTYWA

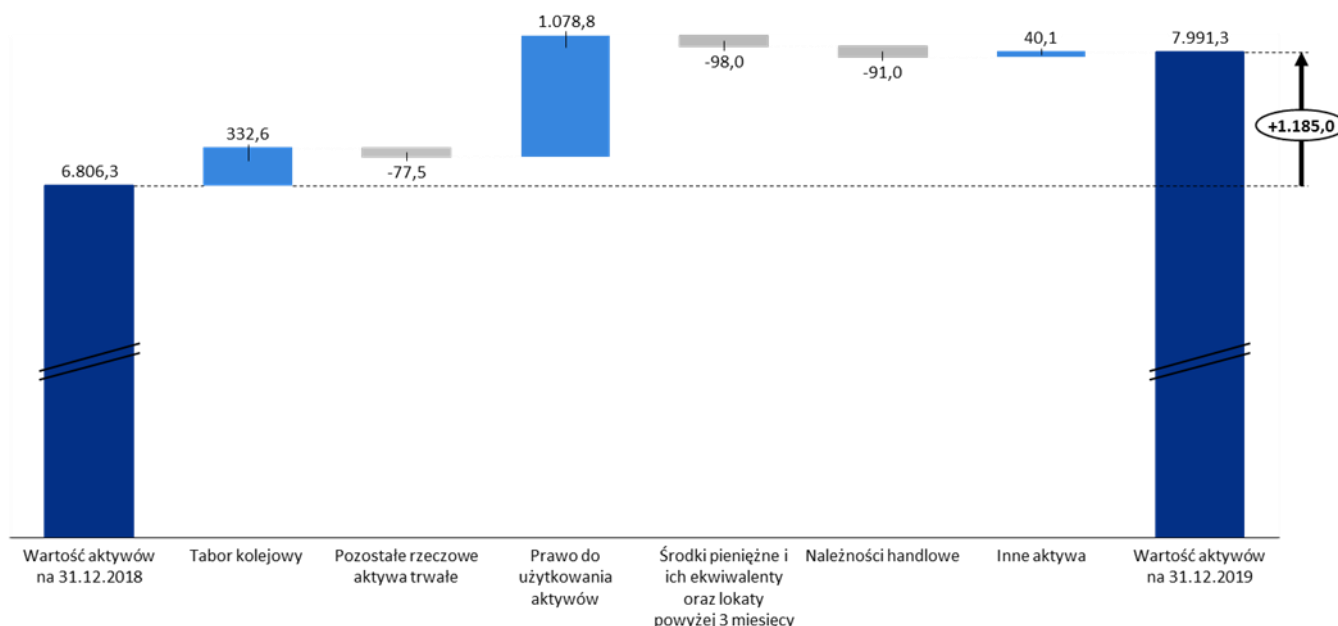
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 31.12.2019 r. posiadał tabor kolejowy, który stanowił 54,2% sumy aktywów wobec 58,7% na dzień 31.12.2018 r. Istotną zmianą wynikającą z wdrożenia MSSF 16 w porównaniu do 31.12.2018 r. jest pozycja prawo do użytkowania aktywów, która stanowiła na dzień 31.12.2019 r. 13,5% sumy aktywów. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.12.2019 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe (7,4%).

Rysunek 31 Struktura aktywów Grupy PKP CARGO – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 32 Zmiana wartości aktywów Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Implementacja MSSF 16 ma wpływ na strukturę sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31.12.2019 r. W porównaniu do opublikowanego sprawozdania na dzień 31.12.2018 r. w wyniku wdrożenia MSSF 16 z efektem finansowym na dzień 01.01.2019 r. (dla aktywów z dnia 31.12.2018 r.) istotnej zmianie uległy m.in. następujące pozycje: taboru kolejowego (prezentacyjne przesunięcie 160,9 mln zł do pozycji prawa do użytkowania aktywów) oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych (prezentacyjne przesunięcie 50,0 mln zł do pozycji prawa do użytkowania aktywów). Ponadto całość aktywów wynikających z zastosowania MSSF 16 została ujęta w pozycji prawa do użytkowania aktywów w wysokości 1 002,8 mln zł. Istotnemu wzrostowi wartości z dniem 01.01.2019 r. uległa również pozycja zobowiązań z tytułu zadłużenia zarówno krótkoterminowych oraz długoterminowych o 803,7 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wpływu MSSF 16 na sprawozdanie z sytuacji finansowej opisano w [Nocie 1.3 SSF](#).

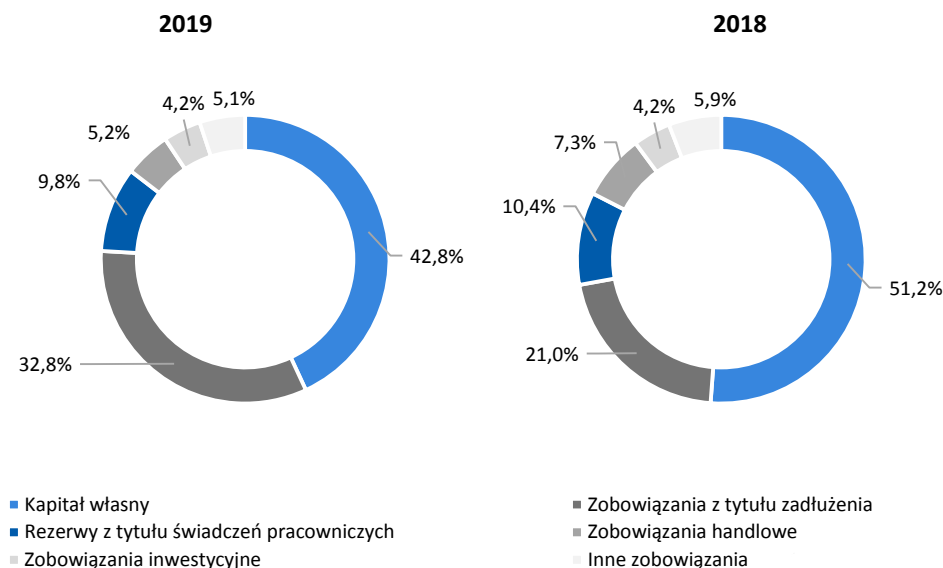
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.12.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- wartość taboru kolejowego wzrosła o 332,6 mln zł w wyniku realizacji inwestycji taborowych o wartości 1 027,7 mln zł (głównie naprawy okresowe taboru P4 i P5, przeglądy okresowe P3, modernizacje lokomotyw oraz zakupy lokomotyw i wagonów), przy amortyzacji taboru kolejowego w okresie 12 miesięcy 2019 r. w wysokości 501,5 mln zł oraz reklasyfikacji 160,9 mln zł taboru kolejowego, w wyniku wprowadzenia standardu MSSF 16, do pozycji praw do użytkowania aktywów. Szczegóły dotyczące zmian stanu taboru kolejowego opisano w [Nocie 5.1. SSF](#);
- spadek wartości pozostałych rzeczowych aktywów trwałych o 77,5 mln zł jest związany z amortyzacją pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w okresie 12 miesięcy 2019 r. w wysokości 78,0 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian pozycji pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w wyniku wdrożenia MSSF 16 opisano powyżej oraz w [Nocie 5.1. SSF](#);
- pozycja prawo do użytkowania aktywów w wysokości 1 078,8 mln zł na dzień 31.12.2019 jest efektem ujęcia od dnia 1 stycznia 2019 r. MSSF 16. Szczegóły dotyczące pozycji prawa do użytkowania aktywów oraz zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w [Nocie 5.2. SSF](#);
- spadek środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz lokat powyżej 3 miesięcy był związany głównie z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 1 045,8 mln zł, przy wygenerowaniu 806,5 mln zł środków pieniężnych z działalności operacyjnej. Dodatkowo nastąpił wzrost środków pieniężnych z działalności finansowej na poziomie 111,4 mln zł;
- spadek należności handlowych o 91,0 mln zł w wyniku spadku przychodów operacyjnych.

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

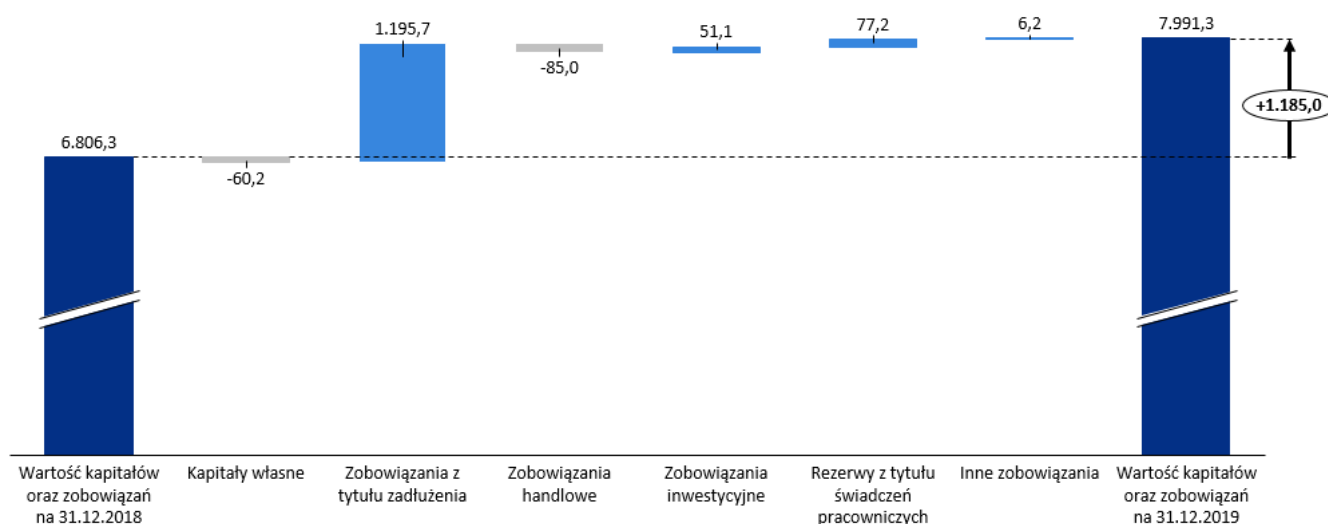
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 31.12.2019 r. stanowił 42,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 51,2% na dzień 31.12.2018 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 32,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 21,0% na 31.12.2018 r., co jest głównie związane z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 oraz wzrostu zadłużenia.

Rysunek 33 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 31.12.2019 r. oraz 31.12.2018r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 34 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w okresie 12 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

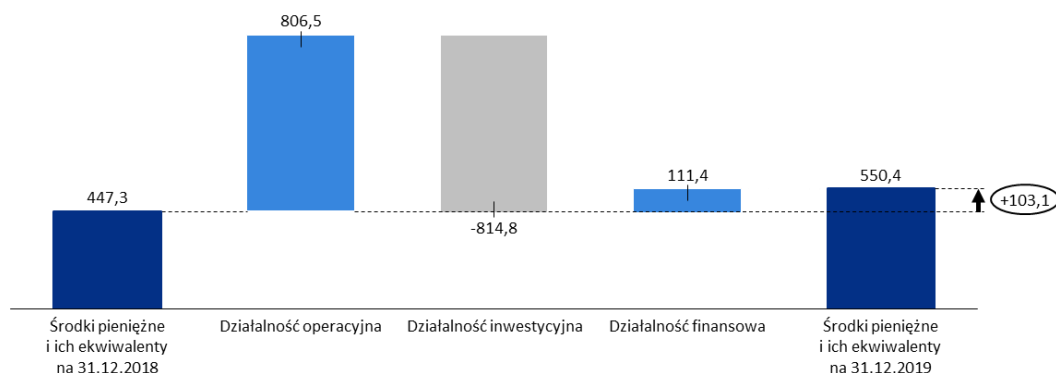
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 31.12.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- spadek kapitałów własnych o 60,2 mln zł głównie w wyniku wypłaty dywidendy za 2018 r. w wysokości 67,2 mln zł w związku z uchwałą Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Jednostki dominującej z dnia 26 czerwca 2019 r., przy osiągnięciu dodatniego wyniku finansowego za okres 12 miesięcy 2019 r. w wysokości 36,0 mln zł;
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia o 1 195,7 mln zł, głównie na skutek wdrożenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (wpływ wdrożenia na pozycję na dzień 1 stycznia 2019 r. wyniósł 803,7 mln zł), przy zaciągnięciu 549,1 mln zł kredytów bankowych oraz przy zmniejszeniu zadłużenia poprzez spłatę kredytów bankowych, pożyczek i leasingów w kwocie 375,6 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w [Nocie 1.3. SSF](#);
- spadek zobowiązań handlowych o 85,0 mln zł wynikał głównie ze spadku najważniejszych kosztów: zmiennych, transportowych oraz pozostałych usług;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych o 51,1 mln zł głównie w wyniku zwiększenia się zobowiązań z tytułu zakupu taboru kolejowego o 69,7 mln zł, przy spadku zobowiązań z tytułu zakupu i modernizacji nieruchomości o 5,2 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych o 77,2 mln zł, wynikał głównie ze wzrostu wartości rezerw na odprawy emerytalne i rentowe oraz rezerw na nagrody jubileuszowe.

5.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.12.2019 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2018 r. wzrosła o 103,1 mln zł.

Rysunek 35 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 73,5 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 716,5 mln zł. Ponadto największe zmiany wpływające na zwiększenie przepływów z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zmian wartości kapitału obrotowego o 70,8 mln zł, przy zapłacie podatku dochodowego na poziomie 53,1 mln zł.
- Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej mają bezpośredni związek z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 1 045,8 mln zł. Dodatni wpływ na wartość przepływów pieniężnych z działalności inwestycyjnej miało zakończenie inwestycji w lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy o wartości 200,0 mln zł.
- Przepływy pieniężne z działalności finansowej w okresie 12 miesięcy 2019 r. wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek oraz rat z tytułu leasingu, odsetek od leasingu oraz kredytów i pożyczek w wysokości 428,8 mln zł, przy 549,1 mln zł zaciągnięciu kredytów. Ponadto w okresie 12 miesięcy 2019 r. wypłacono dywidendę na rzecz akcjonariuszy o wartości 67,2 mln zł, jak również otrzymano 63,2 mln zł dotacji głównie na zakup taboru kolejowego.

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 2015 – 2019

Tabela 24 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2015 – 2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016	2015	Zmiana	Tempo zmian
						2019 - 2018	2019 - 2018
Marża EBITDA ¹	17,7%	17,3%	14,8%	11,1%	15,5%	0,4 p.p.	2,1%
Marża wyniku netto ²	0,7%	3,5%	1,7%	-3,0%	0,7%	-2,8 p.p.	-78,9%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	2,4	0,9	1,3	2,1	1,2	1,5	166,7%
ROA ⁴	0,5%	2,7%	1,2%	-2,1%	0,5%	-2,3 p.p.	-83,3%
ROE ⁵	1,1%	5,2%	2,5%	-4,1%	0,9%	-4,2 p.p.	-80,0%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	222,3	250,1	244,7	238,4	233,3	-27,8	-11,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 447,0	1 463,0	1 460,0	1 436,0	1 500,0	-16,0	-1,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	14,6	15,8	15,2	14,8	14,9	-1,2	-7,6%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 135,8	1 342,3	1 332,2	1 216,7	1 224,2	-206,5	-15,4%

Źródło: Opracowanie własne

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) kredytów bankowych i pożyczek (ii) leasingu pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; (ii) lokaty powyżej 3 miesięcy oraz EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości). Szczegóły dotyczące kalkulacji wskaźnika długu netto do EBITDA opisano w **Nocie 4.1. SSF**.
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. iloczynu 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 pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu 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 wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale **5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**, natomiast marża EBITDA poprawiła się, ale głównie na skutek implementacji MSSF 16. Pogorszył się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA na wskutek pogorszenia się wyników finansowych Grupy oraz wzrostu zadłużenia (również na skutek MSSF 16);
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą również wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw z przyczyn opisanych powyżej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej o 14,4% r/r, przy wzroście zatrudnienia o 1,2% r/r.

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 25 Szeregi czasowe sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO w latach 2015 – 2019

	w mln PLN				
	2019	2018	2017	2016	2015
Przychody z tytułu umów z klientami	4 781,6	5 183,0	4 689,1	4 372,0	4 363,5
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	-583,8	-615,1	-544,8	-514,5	-550,3
Usługi dostępu do infrastruktury	-572,6	-732,0	-717,6	-668,6	-675,2
Usługi transportowe	-363,3	-463,1	-450,6	-431,7	-328,8
Pozostałe usługi	-408,6	-529,6	-450,6	-472,8	-497,2
Koszty świadczeń pracowniczych	-1 737,3	-1 651,4	-1 510,3	-1 442,3	-1 484,8
Pozostałe koszty	-292,8	-298,9	-297,3	-274,3	-264,7
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	36,7	14,1	-17,6	-78,3	142,4
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	859,9	907,0	700,3	489,5	704,9
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	-716,5	-629,4	-546,9	-621,6	-649,0
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	143,4	277,6	153,4	-132,1	55,9
Przychody i koszty finansowe	-71,6	-42,0	-37,7	-22,3	-51,7
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	1,7	3,7	0,8	3,5	4,4
Wynik ze sprzedaży udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności	-	4,5	-	-	1,9
Zysk przed opodatkowaniem	73,5	243,8	116,5	-150,9	10,5
Podatek dochodowy	-37,5	-59,9	-34,8	17,1	19,6
ZYSK NETTO	36,0	183,9	81,7	-133,8	30,1
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	9,9	-23,4	27,9	-3,9	3,3
Podatek dochodowy	-1,9	4,4	-5,3	0,7	-0,6
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	1,7	16,5	-0,6	28,5	31,5
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	9,7	-2,5	22,0	25,3	34,2
Zyski / straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-52,2	-13,2	-36,9	21,5	53,2
Podatek dochodowy	10,0	2,5	7,0	-4,1	-10,1
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	-	-	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-41,5	-10,7	-29,9	17,4	43,1
Suma pozostałych całkowitych dochodów	-31,8	-13,2	-7,9	42,7	77,3
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	4,2	170,7	73,8	-91,1	107,4
Zysk netto przypadający:					
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	36,0	183,9	81,7	-133,8	30,3
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-0,2
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	4,2	170,7	73,8	-91,1	107,6
Udziałom niedającym kontroli	-	-	-	-	-0,2
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	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	0,80	4,11	1,82	-2,99	0,67

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzone wg MSSF UE.

Tabela 26 Szeregi czasowe sprawozdania z sytuacji bilansowej Grupy PKP CARGO w latach 2015 - 2019

	w mln PLN				
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015
AKTYWA					
Tabor kolejowy	4 329,6	3 997,0	3 750,4	3 734,6	3 750,9
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	872,4	949,9	937,6	966,0	968,8
Prawo do użytkowania aktywów	1 078,8	-	-	-	-
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	40,4	47,3	53,6	58,2	57,2
Należności handlowe	3,0	0,7	1,8	2,2	5,1
Należności leasingowe	10,9	-	-	-	-
Pozostałe aktywa	55,0	56,7	70,4	91,7	110,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	113,7	135,6	137,7	111,5	104,6
Aktywa trwałe razem	6 503,8	5 187,2	4 951,5	4 964,2	4 996,9
Zapasy	161,0	161,7	148,5	121,2	128,5
Należności handlowe	591,3	684,6	687,0	613,8	631,1
Należności leasingowe	0,7	-	-	-	-
Należności z tytułu podatku dochodowego	51,4	3,0	0,1	2,8	2,7
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1	253,8	-	1,3
Pozostałe aktywa	132,7	121,4	88,0	54,2	39,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	550,4	447,3	516,8	755,9	276,2
Aktywa obrotowe razem	1 487,5	1 619,1	1 694,2	1 547,9	1 078,9
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	-	44,1
AKTYWA RAZEM	7 991,3	6 806,3	6 645,7	6 512,1	6 119,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	781,4	628,2	619,3	618,7	619,5
Pozostałe składniki kapitału własnego	-77,7	-44,2	-1,6	5,7	-2,8
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	77,5	75,8	59,9	60,5	32,0
Zyski zatrzymane	402,8	584,4	400,3	319,2	463,4
Kapitał własny razem	3 423,3	3 483,5	3 317,2	3 243,4	3 351,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 201,4	1 156,5	1 403,7	1 414,5	809,3
Zobowiązania handlowe	2,7	0,5	1,3	1,3	3,1
Zobowiązania inwestycyjne	157,0	109,8	-	0,6	22,4
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	657,1	591,5	575,7	542,1	603,6
Pozostałe rezerwy	5,4	20,5	22,5	26,4	29,4
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	92,3	88,5	107,4	106,7	118,3
Pozostałe zobowiązania	-	1,8	0,3	1,0	-
Zobowiązania długoterminowe razem	3 115,9	1 969,1	2 110,9	2 092,6	1 586,1
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	421,3	270,5	297,7	376,0	319,0
Zobowiązania handlowe	412,2	499,4	445,9	376,0	380,7
Zobowiązania inwestycyjne	181,5	177,6	79,1	45,8	91,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	127,1	115,5	108,5	103,5	100,4
Pozostałe rezerwy	45,6	56,9	59,7	25,0	17,9
Pozostałe zobowiązania	264,4	233,8	226,7	249,8	273,1
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 452,1	1 353,7	1 217,6	1 176,1	1 182,4
Zobowiązania razem	4 568,0	3 322,8	3 328,5	3 268,7	2 768,5
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 991,3	6 806,3	6 645,7	6 512,1	6 119,9

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzone wg MSSF UE.

Tabela 27 Szeregi czasowe sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w latach 2015 - 2019

	w mln PLN				
	2019	2018	2017	2016	2015
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	806,5	863,0	600,7	380,0	387,5
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-814,8	-612,0	-740,0	-568,6	-515,2
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	111,4	-322,9	-99,4	663,9	-29,4
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	103,1	-71,9	-238,7	475,3	-157,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	447,3	516,8	755,9	276,2	429,2
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	550,4	447,3	516,8	755,9	276,2

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzone wg MSSF UE.

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-P5¹⁰⁸ oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

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

W 2019 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowych lokomotyw oraz wagonów i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw - w ciągu 12 miesięcy 2019 r. wykonano 20 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii ET41 oraz 20 napraw głównych lokomotyw serii SM48/ST48.

W IV kwartale 2019 r. został dokonany zakup 7 szt. lokomotyw elektrycznych z modułem dojazdowym DRAGON 2. Obecnie Grupa PKP CARGO posiada 2 124 lokomotywy.

W I kwartale 2020 r. zostanie przeprowadzona sprzedaż 54 szt. lokomotyw.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów w latach 2014-2019.

Tabela 28 Struktura użytkowanych przez Grupę oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji

Wyszczególnienie	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2019-2018
lokomotywy spalinowe	1 261	1 286	1 272	1 398	1 429	1 300	-25
w tym PKP CARGO S.A.	1 065	1 077	1 076	1 200	1 231	1 256	-12
lokomotywy elektryczne	1 079	1 066	1 062	1 173	1 173	1 162	13
w tym PKP CARGO S.A.	1 059	1 049	1 048	1 161	1 158	1 162	10
Razem	2 340	2 352	2 334	2 571	2 602	2 462	-12
w tym PKP CARGO S.A.	2 124	2 126	2 124	2 361	2 389	2 418	-2

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 29 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów

Wyszczególnienie	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2019-2018
Wagony posiadane na własność i w leasingu	62 330	64 151	64 760	65 686	66 775	62 086	-1 821
w tym PKP CARGO S.A.	57 272	59 127	60 268	60 954	61 324	61 593	-1 855

Źródło: Opracowanie własne

¹⁰⁸ 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

5.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich 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 – 2019.

Tabela 30 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane w latach 2014-2019

Wyszczególnienie	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2019- 2018
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 449	1 479	1 573	1 584	1 560	1 006	-30
w tym PKP CARGO S.A.	517	536	566	578	585	583	-19
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m²]	723 962	738 392	749 492	781 998	794 303	684 945	-14 430
w tym PKP CARGO S.A.	539 554	542 337	564 091	585 690	592 893	601 269	-2 783

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zmniejszenie powierzchni budynków dzierżawionych przez CARGOTOR Sp. z o.o. (-5 670 m²), jak również wyburzenie przez PKP CARGO International (d. AWT) jednego z budynków o powierzchni 5235 m².

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 2019 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

W dniu 14 maja 2019 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy o kredyt inwestycyjny do łącznej kwoty 250 mln zł. Kredyty są oprocentowane wg stopy zmiennej WIBOR 1M powiększonej o marżę. Kredyty zostały zaciągnięte/wypłacone w pełnej wysokości tj. 250 mln zł.

W dniu 20 maja 2019 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowy o kredyt inwestycyjny do łącznej kwoty 250 mln zł. Kredyty są oprocentowane wg stopy zmiennej WIBOR 1M powiększonej o marżę. Kredyty zostały zaciągnięte/wypłacone w pełnej wysokości tj. 250 mln zł.

W dniu 19 grudnia 2019 r. PKP CARGO S.A. zawarło z bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski 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 okres kolejnych 12 miesięcy.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych oraz pożyczek zostały przedstawione w **Nocie 4 JSF** oraz **Nocie 4 SSF** za 2019 r.

5.5.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2019 r. Jednostka dominująca nie udzielała pożyczek.

W dniu 18 września 2019 r. spółka zależna udzieliła pożyczki na kwotę 7 500 EUR. Termin spłaty pożyczki upływa w dniu 30 września 2020 r.

5.5.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

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

5.5.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W badanym okresie w PKP CARGO S.A. 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 2019 r. PKP CARGO S.A. posiadała dwie umowy o kredyt w rachunku bieżącym z łącznym limitem wynoszącym 200 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 2019 r. Spółka zawarła umowy o limity na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami.

W 2019 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 2019 r. zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.5.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

W odniesieniu do sytuacji finansowej Grupy, w 2019 r. nie wystąpiły zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności.

Potencjalny ubytek przychodów w następstwie materializacji ryzyk związanych z sytuacją na rynku (omówionych w rozdziale 5.6.1), może mieć znaczący wpływ na rentowność Grupy PKP CARGO. Działalność Grupy oparta o duży majątek oraz znaczący udział czynnika ludzkiego, charakteryzuje się wysoką dźwignią operacyjną, co oznacza istotny udział w strukturze kosztów operacyjnych kosztów stałych, takich jak amortyzacja posiadanego taboru czy wynagrodzenia. Tym samym, spadek przychodów może powodować niesymetrycznie większy spadek zysku operacyjnego i mniejszą rentowność.

W odniesieniu do sytuacji po dacie bilansowej, dotyczącej rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19, Zarząd PKP CARGO na bieżąco podejmuje szereg działań w celu minimalizacji wpływu negatywnych skutków pandemii na działalność Grupy. Działalność Grupy PKP CARGO oparta jest o szeroki zakres świadczonych usług pozwalający na dywersyfikację przychodów, dzięki czemu kontynuacja działalności Grupy nie jest zagrożona.

Z uwagi na dynamicznie zmieniające się otoczenie, Zarząd nie może w sposób precyzyjny określić wpływu rozprzestrzeniania się koronawirusa COVID-19 na działalność PKP CARGO S.A., wyniki finansowe i perspektywę działalności. W przypadku wystąpienia zdarzeń istotnie wpływających na generowane wyniki finansowe i sytuację operacyjną Spółki, Zarząd poinformuje o ocenie ich wpływu.

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 podmiotami międzynarodowego łańcucha dostaw. Koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym (w szczególności w strefie euro, z którą więzi gospodarcze są najsilniejsze) ma tym samym zauważalny wpływ na tempo wzrostu PKB w tych krajach, w tym zwłaszcza na dynamikę wzrostu eksportowych gałęzi przemysłu. To z kolei, przekłada się realnie na wolumen masy towarowej zlecanej do przewozu, a tym samym ma silne przełożenie na wyniki operacyjne i przychody Grupy.

W 2019 r. tempo światowego wzrostu PKB obniżyło się do najniższego poziomu od czasu kryzysu finansowego w 2008 r. I wyniosło 2,4% r/r¹⁰⁹. Zgodnie z prognozami ekonomistów Banku Światowego, w kolejnych latach można jednak oczekiwać ponownego lekkiego wzrostu dynamiki globalnego PKB, do średnio 2,5% r/r w 2020 r., 2,6% r/r w 2021 r. i 2,7% r/r w 2022 r. Do nieznacznego przyspieszenia tempa wzrostu światowego PKB przyczynią się ich zdaniem głównie gospodarki krajów rozwijających się, podczas gdy dynamika PKB gospodarek rozwiniętych ustabilizuje się na relatywnie niskich poziomach (w tym dla strefy euro wyniesie 1,0% r/r w 2020 r., 1,3% r/r w 2021 r. i 1,3% r/r w 2022 r. wobec 1,1% r/r w 2019 r.)¹¹⁰.

Jednocześnie w IV kwartale 2019 r. ograniczeniu uległy krótkoterminowe czynniki ryzyka dla gospodarki światowej, czemu sprzyjały m.in.:

- zapowiedź podpisania w styczniu 2020 r. pierwszego etapu umowy handlowej pomiędzy USA a Chinami (zawieszenie wprowadzenia nowych ceł na chiński import, redukcja stawek dla części ceł już wprowadzonych, obietnica zwiększenia przez Chiny importu z USA)¹¹¹;
- zmniejszenie niepewności związanej z Brexitem (po wynikach wyborów parlamentarnych w Wielkiej Brytanii i zdecydowanym zwycięstwie dotychczasowego premiera Borysa Johnsona nowy rząd uzyskał silny mandat to przeprowadzenia ostatecznych rozmów z przedstawicielami UE);
- stabilizacja (na niższych poziomach) bądź nawet lekkie odbicie wskaźników wyprzedzających na świecie, m.in. dla gospodarki Chin¹¹²;

Niemniej jednak, bilans ryzyk dla gospodarki światowej pozostaje niekorzystny, a obecnie do kluczowych zagrożeń zaliczyć należy m.in.:

- niepewne perspektywy dla rozwoju globalnej wymiany handlowej (mniejsza od oczekiwanych skala obniżek taryf, niepewność związana z dalszymi etapami negocjacji pomiędzy USA a Chinami, powracający regularnie temat ewentualnego wprowadzenia ceł na import samochodów i części samochodowych z UE do USA, co stanowiłoby poważne ryzyko dla prognozy PKB dla strefy euro)¹¹³;
- istotne ograniczenie wymiany handlowej i istotny spadek popytu na towary konsumpcyjne i dobra inwestycyjne w wyniku rozprzestrzeniania się koronawirusa SARS-CoV-2 w Azji oraz Europie;
- wzrost napięcia geopolitycznego na świecie (m.in. rejon Cieśniny Ormuz – kluczowego szlaku transportowego ropy naftowej)¹¹⁴;
- pogorszenie sentymentu na rynkach finansowych, wzrost awersji do ryzyka i związany z tym odpływ kapitału z krajów *emerging markets*¹¹⁵;
- systematyczny wzrost zadłużenia przy jednoczesnym spadku produktywności (widoczny zwłaszcza w przypadku gospodarek krajów rozwijających się);
- możliwe przemodelowanie relacji handlowych w strefie UE związane z Brexitem;
- czynniki środowiskowe (katastrofy), ekologiczne, klimatyczne, zdrowotne (epidemie)¹¹⁶;

¹⁰⁹ Bank Światowy

¹¹⁰ Bank Światowy

¹¹¹ Dziennik Gazeta Prawna

¹¹² Markit PMI

¹¹³ Bank Światowy

¹¹⁴ Bank Światowy

¹¹⁵ Bank Światowy

¹¹⁶ Bank Światowy

Jednocześnie w horyzoncie najbliższych kwartałów dynamika wzrostu PKB Polski i Czech (kluczowych rynków, na których usługi przewozowe świadczy Grupa PKP CARGO) powinna utrzymać się na relatywnie wysokim poziomie, choć jednocześnie prognozowane jest jej obniżenie względem 2019 r. Dodatkowym czynnikiem ryzyka – oprócz wyszczególnionych powyżej zagrożeń globalnych – w przypadku Polski i Czech są rosnące niedobory siły roboczej, co z uwagi na obserwowany umiarkowany wzrost produktywności znacząco ogranicza przestrzeń do ewentualnego mocniejszego zwiększenia produkcji¹¹⁷.

Ewentualne spowolnienie tempa wzrostu PKB, bądź jego spadek wywołany powyższymi czynnikami, które będą utrzymywać się długotrwale, pojedynczo lub współwystępując ze sobą, może negatywnie przekładać się na wyniki finansowe osiąganego przez PKP CARGO S.A. oraz spółki z Grupy. Grupa PKP CARGO, której głównymi odbiorcami pozostają przedsiębiorstwa z różnych gałęzi przemysłu, jest w znacznym stopniu wrażliwa na zmiany koniunktury gospodarczej, podobnie jak inne podmioty gospodarcze działające w segmencie transportu towarów i logistyki.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Dominującą część przewozów Grupy PKP CARGO stanowią towary masowe, w tym przede wszystkim węgiel kamienny, kruszywa i inne materiały budowlane, koks, rudy i metale, chemikalia czy paliwa ciekłe¹¹⁸. W rezultacie, każdorazowa zmiana koniunktury gospodarczej i popytu w gałęziach przemysłu wykorzystujących powyższe surowce przekłada się bezpośrednio na wolumen dostępnych do przewozu ładunków, a tym samym wyniki operacyjne i finansowe Grupy PKP CARGO.

Do kluczowych czynników ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO można zaliczyć:

- spodziewany stopniowy spadek zużycia węgla kamiennego jako surowca energetycznego w Polsce i Czechach w kolejnych latach, zarówno w wartościach względnych (kurczący się udział w miksie energetycznym), jak i bezwzględnych. Przyczyną są zarówno problemy z podażą surowca, z uwagi na niedoinwestowanie sektora (Polska) czy też planowane wygaszanie wydobywania (Czechy), jak i zakładana stopniowa implementacja bardziej restrykcyjnej polityki klimatycznej UE - zwiększenie udziału OZE w produkcji energii elektrycznej, spadek emisji CO₂ czy też ogólny wzrost efektywności energetycznej¹¹⁹;
- opóźnienia w realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w ramach „Krajowego Programu Kolejowego” oraz „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad”, m.in. z uwagi na podejmowane przez przedsiębiorstwa próby renegotjacji zawartych w latach poprzednich umów (jako powód podawany jest bardzo silny wzrost kosztów pracy i materiałów budowlanych), a także trudności w rozstrzyganiu nowych przetargów. Zgodnie z danymi GDDKiA, średni czas pomiędzy otwarciem ofert przetargu a wyłonieniem wykonawcy systematycznie wydłuża się i wynosi obecnie ok. 240 dni, tj. dwukrotnie dłużej niż na początku bieżącej perspektywy wydatkowej w 2014 r.¹²⁰ Powyższe czynniki mogą negatywnie wpływać na krótkoterminową dynamikę wzrostu sektora i skalę prowadzonych inwestycji, zwiększać koszty i powodować niestabilność otoczenia rynkowego, a w rezultacie niekorzystnie przekładać się na wolumen zlecanej do przewozu masy kruszyw i materiałów budowlanych;
- prognozowany umiarkowany wzrost popytu na stal¹²¹, co w połączeniu z globalną nadpodażą oraz spadającą konkurencyjnością krajowych producentów (m.in. z uwagi na gwałtownie rosnące koszty energii) może przyczyniać się do mniejszej produkcji sektora hutniczego i koksu¹²²;
- możliwe ograniczenie dostępnego do przewozu wolumenu paliw ciekłych w kolejnych latach, z uwagi na wolniejsze tempo rozwoju gospodarki oraz planowane oddanie do użytku nowych odcinków rurociągów (Boronów-Trzebinia oraz drugiej nitki Gdańsk – Płock)¹²³;
- możliwy spadek albo znaczące ograniczenie wzrostu rynku przewozów intermodalnych związane z mniejszą międzynarodową wymianą handlową oraz niższą produkcją przemysłową. Powyższe czynniki mają związek głównie z zachorowaniami na chorobę COVID-19 i wprowadzanymi środkami profilaktycznymi, które skutkują m.in. ograniczeniem produkcji w zakładach przemysłowych, zmianą ich organizacji pracy czy przestojami na dezynfekcję. Negatywne tendencje mogą być widoczne np. w sektorze motoryzacyjnym także ze względu na obserwowany spadek popytu na samochody.

Aby przeciwdziałać powyższym ryzykom, Grupa PKP CARGO stara się kompleksowo reagować na zmieniającą się na rynku przewozowym sytuację i panujące trendy. Inicjatywy jakie zostały podjęte przez Grupę PKP CARGO prowadzą do stopniowej dywersyfikacji przewozów (m.in. inwestycje w lokomotywy wielosystemowe czy tabor do przewozów intermodalnych – wagony platformy) oraz wyeliminowania wąskich gardeł i usprawnienia całego procesu przewozowego. Istotne dla Grupy jest

¹¹⁷ Narodowy Bank Polski, Ministerstwo Finansów Republiki Czech

¹¹⁸ statystyka Własna Grupy PKP CARGO

¹¹⁹ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Portal BiznesAlert.pl

¹²⁰ Rynek Infrastruktury

¹²¹ World Steel

¹²² Portal WNP.pl

¹²³ Portal WNP.pl, Portal Money.pl

również zwiększanie kompleksowości usług m.in. poprzez obsługę ostatniej mili szczególnie w segmencie węgla, kruszyw i przewozach intermodalnych.

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Według danych UTK, w 2019 r. na podstawie licencji Prezesa UTK usługę kolejowego transportu towarów w Polsce realizowało 83 przewoźników, w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.¹²⁴ Dodatkowo, część podmiotów realizowała przewozy na podstawie licencji międzynarodowej (w tym spółka z Grupy PKP CARGO – PKP CARGO International). W ostatnich latach rynek kolejowego przewozu towarów w Polsce stawał się coraz bardziej konkurencyjny (systematyczny wzrost liczby działających spółek z 53 w 2012 r. do 83 w 2019 r.), cechowała go także coraz mniejsza koncentracja¹²⁵.

W minionych kwartałach w dużym stopniu zwiększyło się rynkowe znaczenie małych przewoźników (o jednostkowym udziale w rynku nieprzekraczającym 2%). W 2019 r. odpowiadali już oni za około 20% rynku, zarówno w ujęciu masy towarowej, jak i pracy przewozowej¹²⁶. Są to często spółki koncentrujące swoją działalność na wybranym segmencie rynku, co jest szczególnie widoczne w sektorze przewozów intermodalnych. Dodatkowo, w ostatnich kwartałach można zaobserwować intensyfikację działań, bądź też pojawienie się na rynku spółek należących do dużych grup kapitałowych i koncentrujących się na obsłudze transportowej spółek-matek (m.in. w segmencie paliwowym, hutniczym, chemicznym czy też ostatnio – budowlanym).

Konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi oferują 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 transporty w ruchu rozproszonym (pojedyncze wagony), oraz przewozy materiałów specjalnych (m.in. długie szyny). Z uwagi na relatywnie niskie bariery wejścia na rynek (w szczególności dla operatorów wykorzystujących licencję międzynarodową) i dobre perspektywy rysujące się m.in. przed segmentem przewozów intermodalnych, nie można wykluczyć w nadchodzących kwartałach dalszego zwiększenia liczby konkurentów Grupy PKP CARGO na krajowym rynku, wraz z jednoczesnym dalszym poszerzeniem skali zakresu działalności przez już istniejące podmioty.

Na terytorium Republiki Czeskiej do głównych konkurentów spółek z Grupy PKP CARGO (PKP CARGO International oraz PKP CARGO S.A.) zaliczają się ČD CARGO (przewoźnik narodowy i wyraźny lider na rynku przewozów), Metrans Rail (międzynarodowy operator intermodalny), Unipetrol Doprava oraz IDS Cargo.¹²⁷ Podobnie jak w przypadku Polski, usługi przewozowe świadczone przez konkurencyjnych przewoźników obejmują takie segmenty rynku jak przewozy: węgla kamiennego, kruszyw, paliw płynnych, chemikaliów oraz kontenerów (intermodal). Również w Czechach można zaobserwować stopniową decentralizację rynku przewozów kolejowych (łączny udział rynkowy drobnych przewoźników systematycznie rośnie).¹²⁸

Z uwagi na systematycznie rosnącą konkurencję na rynku kolejowym w Polsce i Czechach, Grupa PKP CARGO podejmuje szereg inicjatyw mających na celu poprawę jakości świadczonych usług przewozowych oraz ich rozwoju i efektywności (m.in. inwestycje w specjalistyczny tabor umożliwiający operowanie na międzynarodowych rynkach czy podpisanie transgranicznych umów o współpracy z lokalnymi operatorami). Grupa dynamicznie reaguje na zmieniającą się sytuację rynkową wśród konkurencji, szczególnie w zakresie poziomu cen. Grupa PKP CARGO w istotny sposób zwiększa efektywność procesów wewnętrznych, aby dostarczyć klientom z różnych gałęzi gospodarki kompleksową obsługę logistyczną.

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 zarządcami infrastruktury, na które PKP CARGO S.A. ma wydany certyfikat części „B”). Wszelkie nieprawidłowości związane z infrastrukturą stwierdzane przez pracowników są na bieżąco przekazywane zarządcom. Ponadto organizowane są okresowe spotkania i narady podczas których omawiane są nieprawidłowości oraz działania mające na celu zarówno ich usunięcie jak również zapobieganie powstawaniu podobnych przypadków w przyszłości.

¹²⁴ Urząd Transportu Kolejowego

¹²⁵ Urząd Transportu Kolejowego

¹²⁶ Obliczenia własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

¹²⁷ SŻDC

¹²⁸ SŻDC

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. W 2019 r. Spółka uzyskała przedłużenie Certyfikatu Bezpieczeństwa cz. A z terminem ważności od dnia 25 czerwca 2019 r. do dnia 25 czerwca 2024 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 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.

Wspomniane zmiany wprowadzono do porządku prawnego UE w dniu 16 czerwca 2019 r. w związku z przyjęciem Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz.Ur.UE.L Nr 139I, str. 89).

Obiekty Infrastruktury Usługowej

Spółka monitoruje projekty zmiany ustawy o transporcie kolejowym w kwestii związanej z implementacją Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową tj. rozstrzygnięcia sprawy związanej z dywidendą ze spółki zależnej będącej zarządcą infrastruktury. Istnieje ryzyko, że procedowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym będzie przewidywał brak możliwości wykorzystywania przez CARGOTOR Sp. o.o. (spółka pełniąca rolę zarządcy infrastruktury) dochodu z tytułu zarządzania, eksploatacji, utrzymania i rozwoju zarządzanej infrastruktury kolejowej oraz środków publicznych przyznanych na te cele do wypłaty dywidendy na rzecz podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo sprawującego kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym. PKP CARGO S.A. może zostać uznane za podmiot sprawujący kontrolę nad przewoźnikiem kolejowym oraz zarządcą infrastruktury przy czym obie te spółki mogą zostać uznane za podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Warunki prowadzenia ruchu i sygnalizacji

W dniu 23 maja 2019 r. weszły w życie niektóre przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2019 r. poz. 964). Wprowadziły one m.in. wymóg dwuosobowej obsługi lokomotyw jednokabinowych niezmodyfikowanych (SM31, SM42, SM48). Postanowienia rozporządzenia zostały implementowane do przepisów wewnętrznych Spółki dotyczących poznawania szlaku przez pracowników drużyn trakcyjnych.

Świadectwa maszynisty

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 (Dz.U. 2014 poz. 212 z późn. zm.), dotyczące szkolenia przy użyciu symulatora

pojazdu trakcyjnego. W rezultacie Biuro Kierowania Przewozami Centrali Spółki dostosowało postanowienia przepisów wewnętrznych dotyczących szkoleń pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Przyjęto również do stosowania zasady organizacji i prowadzenia szkoleń maszynistów z wykorzystaniem symulatorów pojazdów kolejowych, które realizowane są przez zewnętrzny podmiot świadczący usługi szkolenia z wykorzystaniem symulatorów.

System monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów

Z dniem 1 września 2019 r. weszła w życie zmiana Ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz.U. 2018 poz. 2332 z późn. zm.), wprowadzona Ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r. poz. 1556). Omawiana zmiana wprowadziła przepisy w obszarze nadzoru nad realizacją obrotu paliwami opałowymi, nakładające na przewoźnika kolejowego dodatkowe zobowiązania, m.in. obowiązek odmowy przyjęcia do przewozu paliw opałowych podlegających zgłoszeniu do rejestru SENT, w przypadku gdy:

1. dane adresowe miejsca dostarczenia towaru są inne niż wskazane w potwierdzeniu przyjęcia zgłoszenia rejestracyjnego uproszczonego,
2. nie otrzyma numeru identyfikacyjnego urządzeń grzewczych niestacjonarnych.

Nie zastosowanie się do tego wymogu i dostarczenie zgłoszonego paliwa opałowego do innego miejsca dostarczenia towaru, skutkuje nałożeniem na przewoźnika kary pieniężnej w wysokości 100 000 zł, o ile nie ustalono podmiotu, który nabył lub posiada to paliwo (Art. 22 ust. 1a).

W związku z powyższym Spółka wprowadziła do stosowania od 1 września 2019 r. odpowiednie zmiany następujących przepisów wewnętrznych: Instrukcji postępowania przy zawieraniu umów handlowych na świadczenie usług przewozów towarowych przez PKP CARGO S.A., Szczegółowych zasad kształtowania i uzgadniania warunków handlowych oraz rozliczania wykonania umów handlowych, Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych (RPT) PKP CARGO S.A.

Pozostałe zmiany otoczenia regulacyjnego

- Od 1 stycznia 2019 r. obowiązują przepisy Ordynacji Podatkowej regulujące obowiązkowe raportowanie schematów podatkowych. Przepisy te, będące implementacją unijnej Dyrektywy 2016/1164, wprowadzają do polskiego systemu prawnego szereg nowych obowiązków. Wprowadzone regulacje prawne rozróżniają trzy kategorie podmiotów: promotor, korzystający i wspomagający, które mogą być zobowiązane do raportowania schematów podatkowych. W zależności od pełnionej funkcji danej jednostki występują odmienne obowiązki, co do zakresu informacji podlegających raportowaniu, jak i terminu ich przedkładania. W związku z obowiązkami, które mogą potencjalnie ciążyć na PKP CARGO S.A. oraz pozostałych podmiotach z Podatkowej Grupy Kapitałowej, w Spółce przygotowano „Procedurę w zakresie przeciwdziałania niewywiązywaniu się z obowiązku przekazywania informacji o schematach podatkowych w PKP CARGO S.A.”, która pozwala na identyfikowanie schematów podatkowych w poszczególnych obszarach działalności Spółki, a tym samym zapewnia prawidłowe wypełnianie obowiązków wynikających z powyższych przepisów, jeśli wystąpi taka konieczność. Jednocześnie realizowane były szkolenia dla pracowników w zakresie stosowania regulacji prawnych wprowadzonych dla schematów podatkowych oraz ww. procedury wewnętrznej.
- Z dniem 1 listopada 2019 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2019 poz. 1751) - wprowadzająca obowiązkowy Mechanizm Podzielonej Płatności (MPP). Na fakturach objętych obowiązkiem stosowania MPP podatnik zobowiązany jest do umieszczania specjalnej adnotacji „mechanizm podzielonej płatności”. W przypadku wystawienia faktury bez tego oznaczenia, stosowana będzie sankcja w wysokości 30% kwoty podatku przypadającego na dostawie towarów lub świadczenie usług wymienionych w załączniku nr 15 do ustawy VAT wykazanej na tej fakturze. Podobne sankcje grozić będą również nabywcy towaru lub usługi, który pomimo obowiązku nie dokona płatności w systemie podzielonej płatności.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Dominującą rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych odgrywa transport drogowy, który jednocześnie w ostatnich latach przechwytuje większość pojawiającej się na rynku i dostępnej do przewozu masy. W 2018 r. udział transportu drogowego w całym rynku przewozów towarowych wg masy towarowej przekroczył 85% w Polsce i 80% w Republice Czeskiej, a wzrost udziału odbywał się głównie kosztem kolei.¹²⁹ Aktualnie dostępne dane za część 2019 r. wskazują na prawdopodobne dalsze pogłębienie niekorzystnego dla transportu kolejowego trendu spadku udziałów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.

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

- relatywnie niskie bariery wejścia na rynek, a także koszty stałe ponoszone w początkowej fazie działalności;

¹²⁹ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

- utrzymujące się w ostatnich latach na historycznie umiarkowanych poziomach ceny ropy naftowej (cena paliwa jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego);
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczne poszerzanie się siatki dróg wysokiej kategorii (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach. Zgodnie z danymi GDDKiA, w 2019 r. w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad” oddano do użytku 460 km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, przez co całkowita długość dróg wysokiej jakości wzrosła do blisko 4 150 km¹³⁰. Docelowo ma ona osiągnąć poziom 7 650 km (2 000 km autostrad i 5 650 km dróg ekspresowych), z czego w samym 2020 r. powinno zostać udostępnione ok. 120 km¹³¹. Również na terytorium Republiki Czeskiej obserwowany jest stopniowy rozrost sieci dróg ekspresowych i autostrad, przy istotnym współudziale środków w ramach funduszy strukturalnych UE¹³²;
- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (łączna siatka dróg obejmowana przez systemy ViaToll i Czech Toll jest relatywnie mała w stosunku do rozmiaru całej sieci drogowej);
- wysoką elastyczność pod względem transportowanego wolumenu ładunków, możliwość realizacji rentownych przewozów zarówno na krótkie, jak i długie odległości (z uwagi na niskie koszty stałe transport samochodowy jest opłacalny już przy relatywnie niedużych wolumenach transportowanych ładunków);
- zdecydowanie wyższą w stosunku do transportu kolejowego szybkość transportu towarów i możliwość realizacji przewozów door-to-door (bez konieczności przeładunku);

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

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

Duża część umów handlowych zawieranych pomiędzy Grupą PKP CARGO a jej klientami ma charakter długoterminowy. W rezultacie, zmniejsza to skalę niepewności prowadzonej działalności – pozwala na zakontraktowanie z odpowiednim wyprzedzeniem przewozów dla znacznych wolumenów towarów, m.in. węgla kamiennego, koksu, kruszyw, rud czy metali.

Umowy ściśle określają deklarowany przez cały okres ich trwania wolumen przewozu, przy czym w uzasadnionych przypadkach możliwa jest jego późniejsza modyfikacja – zarówno wzrost, jak i redukcja. W rezultacie, może to powodować konieczność pozyskania dodatkowych zasobów w celu przewiezienia nadprogramowej masy ładunków, ale w innym przypadku również negatywnie wpływać na wolumen przewozów faktycznie zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO. Grupa PKP CARGO świadczy usługi przewozowe głównie na rzecz podmiotów operujących w kilku gałęziach przemysłu – energetyce, przemyśle wydobywczym, hutnictwie czy budownictwie. Jednocześnie powyższe sektory cechuje zazwyczaj wysoka koncentracja produkcji w obrębie kilku podmiotów. W rezultacie, przy ewentualnym ograniczeniu skali produkcji (oraz rosnącej konkurencji wewnątrzgałęziowej na rynku przewozów kolejowych w Polsce), coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie klientów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych ale niezrealizowanych przewozach.

Zmiany strukturalne w działalności kluczowych klientów mogą przejawiać się w jej dywersyfikacji, bądź też całkowitej zmianie formy. Dodatkowo, istnieje możliwość powołania przez spółki podmiotów zależnych, których działalność koncentruje się na kompleksowej obsłudze transportowej wytworzonych przez firmę towarów. W chwili obecnej na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce operuje kilkanaście spółek zależnych, z czego w 2019 r. do ich grona dołączyły kolejne podmioty. Choć w momencie kumulacji przewozów wyspecjalizowani przewoźnicy kolejowi nie dysponują zazwyczaj wystarczającymi zasobami operacyjnymi do obsługi całego wolumenu zgłaszanego przez spółki-matki, to jednocześnie w sytuacji pogorszenia koniunktury na rynku ich potencjał taborowy często jest wystarczający, co w rezultacie wpływa na wolumen towarów dostępny do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym dla Grupy PKP CARGO).

Jednocześnie nie można wykluczyć dalszego powiększania zasobów taborowych przez spółki wyspecjalizowane oraz rozpoczęcia bądź też zwiększania skali prowadzonej przez nie działalności na konkurencyjnym rynku (m.in. obsługa firm z danej branży, bazując na dopasowaniu taborowym i sektorowym know-how). W rezultacie, wszystkie powyższe czynniki mogą negatywnie przekładać się na dostępne do przewozu przez Grupę PKP CARGO wolumeny ładunków.

Długoterminowa strategia Grupy PKP CARGO jest skierowana na systematyczne zwiększanie efektywności, konkurencyjności i jakości oferowanych usług przewozowych i logistycznych. Inicjatywy, które zostały podjęte, pozwalają na dywersyfikację

¹³⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

¹³¹ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

¹³² Portal motorway.cz

klientów Grupy PKP CARGO m.in. poprzez możliwość realizacji przewozów w ramach krótkoterminowych umów handlowych. Dzięki podejmowanym działaniom ryzyko potencjalnej dywersyfikacji zleczanych do przewozu przez kluczowych klientów wolumenów ładunków jest ograniczane.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest właściwie zarządzane. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby osób posiadających wymagane kompetencje, co sprzyja realizacji celów biznesowych. Starannie dobrany program przygotowania zawodowego ma na celu jak najszybsze włączenie pracownika do organizacji, zapoznanie z obowiązkami, pomoc w przystosowaniu do środowiska pracy, co miało wpływ na efektywność wykonywanych prac i minimalizowało ryzyko fluktuacji pracowników.

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

Dodatkowo, w Spółce były kontynuowane szkolenia organizowane w formie e-learningu oraz cykl szkoleń rozwijających kompetencje miękkie w zakresie budowania relacji czy komunikacji. Kontynuowano rozwijanie kompetencji językowych pracowników w ramach tzw. szkółki językowej.

Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej Spółki, w 2019 r. kontynuowano działania, wspierające zatrudnianie nowych pracowników. W tym zakresie realizowano je w trzech głównych programach: program staży zawodowych, program stypendialny, program staży letnich. W zakresie aktywizacji zawodowej Spółka kontynuowała współpracę z lokalnymi organizacjami wspierającymi promocję zatrudnienia, uczestnicząc w targach pracy organizowanych przez Powiatowe Urzędy Pracy oraz w Dniu Kariery, organizowanym w ramach branżowych Targów TRAKO 2019.

Ryzyko wzrostu cen paliwa

W pierwszych miesiącach 2020 r. zauważalna była zarówno tendencja spadkowa hurtowych cen paliw, jak również u poszczególnych dystrybutorów, tj. PKN ORLEN, Grupa LOTOS, BP Europa SE. Niemniej jednak w przypadku wzrostu tych cen, w odniesieniu do taboru trakcyjnego, może to przełożyć się na wyższe koszty eksploatacji lokomotyw, na ceny usług trakcyjnych wykonywanych na rzecz zewnętrznych kontrahentów, gdzie w koszty pracy lokomotywy wliczone są koszty paliwa, a także na wzrost cen części zamiennych i wszelkich innych materiałów oraz usług, które przełożą się na wzrost kosztów utrzymania taboru trakcyjnego, a te z kolei na wzrost kosztów wytworzenia sprzedawanej przez PKP CARGO S.A. usługi transportu kolejowego.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Partnerski dialog Zarządu PKP CARGO S.A. ze Związkami Zawodowymi sprawił, że strona społeczna w 2019 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 2019 r. wprowadzona została podwyżka wynagrodzeń pracowników Spółki z datą obowiązywania od 1 sierpnia 2019 r.

Ryzyko epidemiologiczne związane z COVID-19

W związku z zagrożeniem koronawirusem, w Grupie PKP CARGO podjęte zostały działania mające na celu ograniczenie ryzyka zachorowań na chorobę COVID-19. Powołany został Zespół Zarządzania Kryzysowego podejmujący decyzje dotyczące procedur postępowania w Grupie, których celem jest zminimalizowanie niebezpieczeństwa zarażenia się pracowników koronawirusem oraz zapewnienia funkcjonowania działalności przewozowej. Opracowane zostały procedury bezpieczeństwa, wprowadzono specjalne obostrzenia sanitarne dotyczące pracowników dyspozytur oraz drużyn trakcyjnych i innych pracowników odpowiadających za proces przewozowy. Aby zminimalizować niebezpieczeństwo zarażenia, pracownikom PKP CARGO i spółek zależnych umożliwiono przejście na tryb pracy zdalnej, pracownicy mają również ograniczyć delegacje służbowe do minimum, zalecane jest odwoływanie zwłaszcza wyjazdów zagranicznych. Wprowadzono ponadto specjalne działania zarządzania ruchem osób w budynkach PKP CARGO, zintensyfikowano też działania w zakresie higieny miejsca pracy. Na bazie informacji z Ministerstwa Zdrowia, aktualizowane są materiały edukacyjne w zakresie zarówno profilaktyki, jak również sposobu postępowania w przypadku podejrzenia zakażenia koronawirusem.

Ryzyka o charakterze finansowym



Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). W 2019 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 2019 r. liniach kredytowych została przedstawiona w **Nocie 4.1 JSF** oraz **Nocie 4.1 SSF** za 2019 rok.

Istotne inicjatywy jakie zostały podjęte w 2019 r. celem zminimalizowania ryzyka płynności finansowej jest optymalizacja kosztów prowadzonej działalności oraz zwiększenie efektywności przychodowej. Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2019 r. 7 spółek z Grupy.



Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi, 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. Spółka dominująca 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 w zakresie instrumentów pochodnych zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur.



Grupa narażona była w 2019 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 powyżej 5 lat.

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

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 w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, do zabezpieczenia ryzyka kursowego stosowano w 2019 r. transakcje zabezpieczające typu Forward w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Grupa w 2019 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.

Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę dominującą i PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.



Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W 2019 r. odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów leasingu zawartych w PLN jest WIBOR 1M, natomiast stopą referencyjną dla umów leasingu zawartych w EUR był EURIBOR 6M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach miesięcznych.

W 2019 r. 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.



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

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

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

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

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

5.6.2 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), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2019 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.

6. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1 Istotne informacje i zdarzenia

styczeń

- 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.
- W związku z upływem kadencji, wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa oraz Członków Zarządu Spółki

luty

- 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

- Dokonanie odpisu z tytułu 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).
- Publikacja rekomendacji Zarządu w sprawie podziału zysku za rok 2018.
- Zgoda na zaciągnięcie zobowiązania dotyczącego zakupu 936 szt. wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych.
- Podpisanie z Tatravagónka a.s. umowy na dostawę 936 szt. nowych wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych. Zakup współfinansowany jest ze środków UE w ramach programu POIS 2014-2020 działanie 3.2.
- Zarejestrowanie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

kwiecień

- Podpisanie listu intencyjnego o współpracy pomiędzy ORLEN Paliwa i PKP CARGO. ORLEN Paliwa zapewni niezawodne zaopatrzenie w najwyższej jakości paliwa oraz wzmocni infrastrukturę PKP CARGO, umożliwiając sprawne i ekonomiczne tankowanie taboru.
- Zawarcie porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracowników dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A.
- Podpisanie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w spółce PKP CARGO CONNECT.
- Wyrażenie zgody na zaciągnięcie zobowiązań dot. zawarcia umów kredytowych z Bankiem Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna oraz Bankiem Gospodarstwa Krajowego, na podstawie których spółce zostaną udzielone kredyty inwestycyjne.
- Rozstrzygnięcie sporu prawnego dotyczącego podatku VAT zapłaconego od należności OKD (1,8 mln zł) z tytułu niewypłacalności, na razie dotyczących AWT Recultivace. Znaczna część podatku VAT od należności OKD nadal znajduje się w AWT a.s
- Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy postanowił złożyć do akt rejestrowych plan połączenia spółek PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. i TRADE TRANS FINANCE sp. z o.o.
- Powołanie członków Rady Nadzorczej z ramienia pracowników z dniem odbycia się Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia. Powołani zostaną: Krzysztof Czarnota, Jerzy Sośnierz, Tadeusz Stachaczyński.
- Podpisanie listu intencyjnego pomiędzy PKP CARGO S.A. i Agencją Rozwoju Przemysłu S.A. celem podjęcia wspólnego przedsięwzięcia inwestycyjnego w zakresie uruchomienia działalności polegającej na produkcji i naprawach wagonów do przewozów towarowych na potrzeby PKP CARGO.
- Podpisanie listu intencyjnego w Duisburgu pomiędzy PKP CARGO S.A. i Duisburger Hafen AG, operatorem portu rzecznoego w Duisburgu. Obszarem współpracy będzie rozbudowa połączeń intermodalnych między Polską a Niemcami.

maj

- Otrzymanie zawiadomienia w sprawie sprzedaży przez MetLife OFE akcji PKP CARGO i zmianie stanu ich posiadania poniżej 5%.
- Publikacja szacunkowych wybranych danych finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO za I kwartał 2019 r.
- Podpisanie umów z Pekao S.A. oraz BGK na udostępnienie kredytów inwestycyjnych do łącznej max. wysokości 500 mln zł.
- Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w dniu 27 maja 2019 r. podjęła uchwałę w sprawie powołania w skład Zarządu PKP CARGO na okres wspólnej VII kadencji: Pana Czesława Warszewicza na stanowisko Prezesa Zarządu, Pana Leszka Borowca na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych, Pana Grzegorza Fingasa na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych, Pana Witolda Bawora na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych, Pana Zenona Kozendrę na stanowisko Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników.
- Zmiana firmy spółki PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA – ŻURAWICA Sp. z o.o. na PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.

czerwiec

- Aktualizacja terminów wspólnego przedsięwzięcia inwestycyjnego – podpisanie nowego listu intencyjnego z ARP.
- Powołanie przez PKP S.A. (akcjonariusza Spółki) do Rady Nadzorczej VII kadencji Pana Krzysztofa Mamińskiego, Pana Mirosława Antonowicza, Pana Władysława Szczepkowskiego, Pana Pawła Sosnowskiego oraz Pani Małgorzaty Kryszkiewicz.
- Zawarcie porozumienia pomiędzy stronami ZUZP. Na mocy Porozumienia, Strony postanowiły, że z dniem 1 sierpnia 2019 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2019 r. koszt podwyżki wyniesie około 45,0 mln zł.
- Odbycie Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki.
- Powołanie do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. na nową kadencję członków spełniających kryteria niezależności - Panią Zofię Dzik oraz Pana Dariusza Górskiego.

lipiec

- Odebranie przez PKP CARGO S.A. trzech nowych lokomotyw Vectron MS produkcji Siemens Mobility.
- Rejestracja zmian w Statucie Spółki.
- Podpisanie z PGNiG Termika S.A. 2 umów na przewozy węgla do zakładów oraz usługi transportu kolejowego na bocznicę. Na podstawie zawartych umów Spółka przewiezie w okresie 1 stycznia - 31 grudnia 2020 r. ok 1,97 mln ton węgla energetycznego.
- Opublikowanie Raportu Zintegrowanego Grupy PKP CARGO za 2018 rok.
- Połączenie spółki PKP CARGO CONNECT – jako spółki przejmującej, z Trade Trans Finance - jako spółką przejmowaną.
- Na dzień 30 czerwca 2019 roku PKP CARGO dokonała oszacowania korekty kosztów en. elektrycznej za I półrocze 2019 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 r. zmieniającej ustawę o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę o efektywności energetycznej oraz ustawę o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. 2019 poz. 1210) zrównującej ceny energii elektrycznej dla przedsiębiorstw za I pół. 2019 r. do cen obowiązujących w I pół. 2018r. W wyniku korekty zmniejszeniu uległy koszty en. trakcyjnej o 34,9 mln zł, koszty en. nietrakcyjnej o 1,3 mln zł oraz zobowiązania handlowe o 36,2 mln zł. PKP CARGO dokonało rozliczeń finansowych z dostawcami en. elektrycznej w II pół. 2019r.

sierpień

- Przyjęcie do akt rejestrowych złożonego przez PKP CARGO CL Małaszewicze planu połączenia spółek PKP CARGO CL Małaszewicze i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.

wrzesień

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą zgody na zawarcie przez PKP CARGO z PKP S.A. umowy o współpracy dotyczącej wspólnej realizacji w ramach ONECARGO sp. z o.o. inwestycji polegającej na budowie terminala intermodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach, z zastrzeżeniem, że maksymalna wartości świadczeń PKP CARGO w związku z realizacją inwestycji nie przekroczy kwoty brutto 25 mln zł.
- Wyrażenie zgody przez Radę Nadzorczą, a następnie podpisanie umowy z konsorcjum firm NEWAG S.A. oraz NEWAG LEASE Sp. z o.o. s. k-a na dostawę 31 nowych lokomotyw elektrycznych sześciosiowych. Wartość umowy nie przekroczy kwoty 518,9 mln zł netto.
- Podpisanie listu intencyjnego PKP CARGO S.A. i Forespo Poland, wyrażające zainteresowanie wydzierżawieniem i sprzedażą majątku dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna.
- Podjęcie przez Zarząd spółki PKP CARGO CONNECT decyzji o rozwiązaniu rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT za okres od kwietnia 2013 roku do lipca 2013 roku w wysokości 24,4 mln zł, która została ujęta w wyniku finansowym spółki PKP CC za III kwartał 2019 r., co wpłynęło na wynik finansowy Grupy PKP CARGO.
- Rozpoczęcie rozmów z P.U. Hatrans Sp. z o.o. w przedmiocie nabycia przez PKP CARGO udziałów w P.U. Hatrans, które jest organizatorem połączeń kolejowych Łódź – Chengdu – Xiamen w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku.

październik

- Zadeklarowanie przez PKP CARGO oraz PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o. listem intencyjnym rozważenie współpracy w zakresie świadczenia usługi przewozu przez PKP CARGO paliwa gazowego LNG z wykorzystaniem sieci kolejowej.
- Rozpoczęcie rozmów ze spółkami: Vest Trans Rail SRL, Ferest Logistics i Romcargounit SRL w przedmiocie nabycia przez PKP CARGO udziałów w tych podmiotach. Wymienione spółki prowadzą działalność w obszarze kolejowych przewozów towarowych na rynku rumuńskim.
- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą zgody na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie przez PKP CARGO z konsorcjum firm: Wagony Świdnica sp. z o.o. oraz ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A., umowy na dostawę 220 szt. nowych wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych z terminem realizacji do dnia 30 listopada 2022 r. Wartość Umowy nie przekroczy kwoty 126,1 mln zł brutto.
- Zmiana brzmienia firmy spółki AWT a.s. (w której PKP CARGO posiada 100%) na PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.
- PKP CARGO S.A. otrzymało wyróżnienie w 14. edycji konkursu The Best Annual Report 2018 w kategorii Raport Roczny Online.
- W dniu 31 października 2019 r. zarejestrowane zostało w KRS połączenie spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy ze spółką PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach.

listopad

- Publikacja szacunku wybranych danych finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2019 r. oraz korekta prognozy wyniku EBITDA.
- Likwidacja spółki Trade Trans Karya sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT posiadała 100% udziałów w kapitale zakładowym).
- Wpis o wykreśleniu TOWARZYSTWA TRANSPORTU KOMBINOWANEGO "POLKOMBI" S.A. z KRS-u (PKP CARGO CONNECT posiadało 0,61% udziału).

grudzień

- Zgoda Rady Nadzorczej na zmianę warunków zaciągniętego zobowiązania Spółki związanego z dostawą 31 lokomotyw wobec NEWAG SA oraz NEWAG LEASE Sp. z o.o. s. k-a („Konsorcjum NEWAG”) poprzez wprowadzenie do umowy trzeciej strony – Millennium Leasing Sp. z o.o. jako podmiotu zobowiązanego do nabycia 6 lokomotyw elektrycznych. Zmiana ta skutkuje zmniejszeniem wartości łącznego zobowiązania Spółki wobec Konsorcjum Newag z 518,9 mln zł netto do 424,1 mln zł netto oraz powstaniem zobowiązania Millennium Leasing Sp. z o.o. wobec Konsorcjum Newag na kwotę 94,8 mln zł netto w związku z zobowiązaniem do nabycia 6 lokomotyw elektrycznych.
- Zgoda Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania przez Spółkę poprzez zawarcie z Millennium Leasing Sp. z o.o. ramowej umowy leasingu do maksymalnej łącznej kwoty 150 mln zł netto powiększonej o odsetki, dla PKP CARGO S.A. oraz, pod warunkiem zawarcia stosownego aneksu, dla spółek z Grupy PKP CARGO.
- Zawarcie z Enea Elektrownia Połaniec S.A. umowy na przewozy transportem kolejowym węgla energetycznego. Transport ok. 1,3 mln ton węgla energetycznego będzie realizowany z Lubelskiego Węgla Bogdanka S.A. do Elektrowni w Połaniecu od 20.12.2019 r. do 19.03.2021 r. Szacunkowa wartość umowy to prawie 45,46 mln zł brutto.
- Zawarcie „Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020” pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP PLK. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 15 grudnia 2019 r. do dnia 12 grudnia 2020 r. Przedmiotem umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 608,9 mln zł netto (749,1 mln zł brutto).
- Zmiana nazwy spółki ONECARGO sp. z o.o. na Centralny Terminal Multimedialny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.
- Przejęcie wyłącznej części działalności (zarządzanie taborami) spółki AWT ROSCO przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

styczeń 2020

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

luty 2020

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

marzec 2020

- Złożenie rezygnacji z dniem 23 marca 2020 r. przez Pana Grzegorza Fingasa - Członka Zarządu ds. Handlowych.

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 2019 r. transportowi kruszyw nie sprzyjały zawirowania na rynku inwestycji infrastrukturalnych związane z opóźnieniami przy waloryzacji kontraktów. Jeśli chodzi o węgiel, to poczynione przez elektrownie zapasy w 2018 r. ograniczały popyt. Natomiast branża stalowa ograniczyła produkcję, co podyktowane było słabszą koniunkturą.

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 2019 r. stanowił ok. 16,3% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 12,2% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

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 2019 r., umożliwiając tym samym realizację zadań statutowych w atmosferze spokoju społecznego.

Sytuacja w czeskim sektorze węglowym – sytuacja OKD a.s.

Zatwierdzony plan restrukturyzacji OKD pozostaje w mocy, choć można się spodziewać wydłużenia okresu wygaszania wydobywania. Kopalnia Łazy ukończyła wydobywanie węgla pod koniec 2019 r. Zgodnie z planem restrukturyzacji, całe wydobywanie węgla prowadzone przez OKD, a.s. powinno być stopniowo wygaszane do roku 2024. Jednak wydobywanie węgla w kopalniach OKD ma zostać wydłużone aż do roku 2030, co zapowiadał w swoich wystąpieniach publicznych premier Czech.

Zainteresowanie OKD świadczeniem usług na bocznicach do roku 2025 może świadczyć o tym, że wydobywanie węgla w kopalniach OKD będzie wydłużone o kilka lat w stosunku do tego, co przewiduje plan restrukturyzacyjny. Powyższe ma wpływ na sytuację bocznic PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

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 PLK S.A.

W dniu 2 grudnia 2019 r. została zawarta „Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020” pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. („PKP PLK”). Umowa obowiązuje w okresie od dnia 15 grudnia 2019 r. do dnia 12 grudnia 2020 r. Przedmiotem umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 608,9 mln zł netto (749,1 mln zł brutto). Umowa jest kluczowa dla realizacji podstawowej działalności PKP CARGO S.A. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie.

Podpisanie umów ze spółkami z Konsorcjum Siemens

PKP CARGO S.A. zdecydowała się skorzystać z opcji na zakup 5 wielosystemowych lokomotyw Vectron i podpisała z konsorcjum firm Siemens Mobility Sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH aneks do Umowy z dnia 23 września 2015 r. Wartość podpisanego kontraktu wraz z utrzymaniem to ok. 26 mln euro netto. Lokomotywy będą przeznaczone do tras międzynarodowych w korytarzu północ-południe.

Podpisanie umów ze spółkami z Konsorcjum NEWAG

Spółka podpisała umowę z konsorcjum firm NEWAG S.A. oraz NEWAG LEASE Sp. z o.o. s. k-a na zakup 31 nowych sześciosiowych lokomotyw elektrycznych. Harmonogram umowy zakłada dostawę 7 szt. lokomotyw wyposażonych w spalinowy moduł dojazdowy w IV kw. 2019 r. W 2021 r. NEWAG dostarczy 12 pojazdów w wersji dwunapięciowej, a kolejne 12 sztuk tej wersji – w 2022 r. W ramach umowy Konsorcjum NEWAG zobowiązało się do dostawy oprogramowania oraz licencji niezbędnych do obsługi lokomotyw oraz dostawy zestawu fabrycznie nowych części zamiennych i podzespołów wchodzących w skład tzw. zestawu antyawaryjnego. Konsorcjum przeszkoli oraz przeprowadzi autoryzację personelu PKP CARGO w zakresie utrzymania i eksploatacji lokomotyw.

Wartość umowy nie przekroczy kwoty 518,9 mln złotych netto.

Podpisanie umowy z Tatravagónka a.s.

PKP CARGO S.A. podpisała umowę na dostawę 936 szt. nowych wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych. Wartość Umowy nie przekroczy kwoty 368,4 mln zł, zakup zostanie dofinansowany z funduszy unijnych. Wybór producenta został dokonany w drodze przetargu, a dostawy wagonów będą miały miejsce do roku 2022.

Podpisanie umowy z konsorcjum Wagony Świdnica oraz Astra Rail Industries

Spółka zawarła z konsorcjum Wagony Świdnica oraz Astra Rail Industries umowę na dostawę 220 wagonów przeznaczonych do przewozów intermodalnych. Wartość umowy to 102,5 mln zł netto (co daje ok. 126 mln zł brutto). Wagony mają zostać dostarczone do 30 listopada 2022 r. W 2021 r. dostarczonych będzie, zgodnie z wymaganiami przetargowymi 130 wagonów, a w 2022 r. pozostałe 90.

Umowy z odbiorcami

Podpisanie umów ze spółkami z Grupy PGE

PKP CARGO S.A. wygrało przetarg na przewozy węgla kamiennego i sorbentów wapiennych dla spółek Grupy PGE. Kontrakt obejmuje pięć umów zawartych ze spółkami: PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. z siedzibą w Bełchatowie, PGE Energia Ciepła S.A. z siedzibą w Warszawie i Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. z siedzibą we Wrocławiu. Przy czym główne kierunki dostaw to Elektrownia Dolna Odra i Elektrownia Opole.

Na mocy podpisanych umów PKP CARGO S.A. dostarczy w latach 2019-2021 około 15,2 mln ton węgla kamiennego oraz 1,5 mln ton kamienia wapiennego. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi 541,2 mln zł netto (665,7 mln zł brutto).

Zawarcie umowy z ENEA Wytwarzanie

PKP CARGO S.A. podpisało z ENEA Wytwarzanie umowę na przewozy węgla energetycznego transportem kolejowym na lata 2019/2020. Na podstawie zawartej umowy Spółka przewiezie w okresie 15 miesięcy ok. 5,9 mln ton węgla energetycznego. Szacunkowa wartość umowy to prawie 143,5 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka (Jaszców) do ENEA Wytwarzanie (Świerże Górne).

Zawarcie umów z PGNiG TERMIKA

Spółka podpisała z PGNiG TERMIKA S.A. dwie umowy, na podstawie których przewiezie w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. ok 1,97 mln ton węgla energetycznego. Przewozy węgla realizowane będą do Zakładów PGNiG TERMIKA S.A. tj.: EC Siekierki, EC Żerań, C Kawęczyn i do EC Pruszków wraz z obsługą bocznic.

Zawarcie umowy z ENEA Połaniec

PKP CARGO S.A. zawarła z Enea Elektrownia Połaniec S.A. umowę na przewozy transportem kolejowym węgla energetycznego. Transport surowca będzie realizowany z Lubelskiego Węgla Bogdanka S.A. do Elektrowni w Połaniecu od 20 grudnia 2019 r. do 19 marca 2021 r.

Na podstawie zawartej umowy PKP CARGO S.A. przewiezie w okresie 15 miesięcy ok. 1,3 mln ton węgla energetycznego. Szacunkowa wartość umowy to prawie 45,46 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka S.A. (Jaszców) do Enea Połaniec S.A. (Połaniec).

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

Na dzień publikacji niniejszego raportu, wykonanie skorygowanej prognozy podanej do publicznej wiadomości Raportem Bieżącym nr 52/2019 z dnia 6 listopada 2019 r. przedstawia się następująco:

skorygowana prognoza wyniku EBITDA Grupy PKP CARGO na rok 2019 wynosiła ok. 925 mln zł, wykonanie 859,9 mln zł, co oznacza odchylenie o ok. 7,0%. Spadek wyniku EBITDA nastąpił z uwagi na pogorszenie się sytuacji na rynku przewozowym.



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



W 2019 r. transportowi kruszyw nie sprzyjały zawirowania na rynku inwestycji infrastrukturalnych związane z opóźnieniami przy waloryzacji kontraktów.

Eksperti oczekują, że w 2020 r. sytuacja na rynku przewozów masowych poprawi się. Inwestycje infrastrukturalne będą z miesiąca na miesiąc przyspieszały, co powinno skutkować zdecydowanym wzrostem w segmencie kruszyw. Transport kruszyw i materiałów budowlanych pozostaje 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 stanowi istotny czynnik dla rozwoju przewozów intermodalnych realizowanych przez Grupę.

Stan infrastruktury kolejowej



Inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, realizowane przez Zarządcę tj. PKP PLK, powodowały utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów. Duża liczba zamknięć torowych ma i w najbliższych latach będzie miała bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji

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 2019 r. stanowił ok. 16,3% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 12,2% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

W dniu 2 grudnia 2019 r. została zawarta Umowa z PKP PLK S.A. obowiązująca w okresie od 15 grudnia 2019 r. do dnia 12 grudnia 2020 r. Przewidywana wartość Umowy to 608,9 mln zł netto (749,1 mln zł brutto).

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.

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 System monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów. Szczegółowy wpływ tych regulacji został opisany w rozdziale 5.6.1.

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 wypływających 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

Strategia Grupy PKP CARGO została przyjęta w listopadzie 2018 r. Dokument określa wizję i misję Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023, a także wskazuje długoterminowe i krótkookresowe cele strategiczne. To najważniejszy dokument dla Grupy, który wskazuje kierunki jej rozwoju oraz jest 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.

PKP CARGO dąży do przygotowania najbardziej konkurencyjnej oferty dla partnerów biznesowych na Nowym Jedwabnym Szlaku i w obszarze Trójmorza. Grupa stara się 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 opiera się 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		

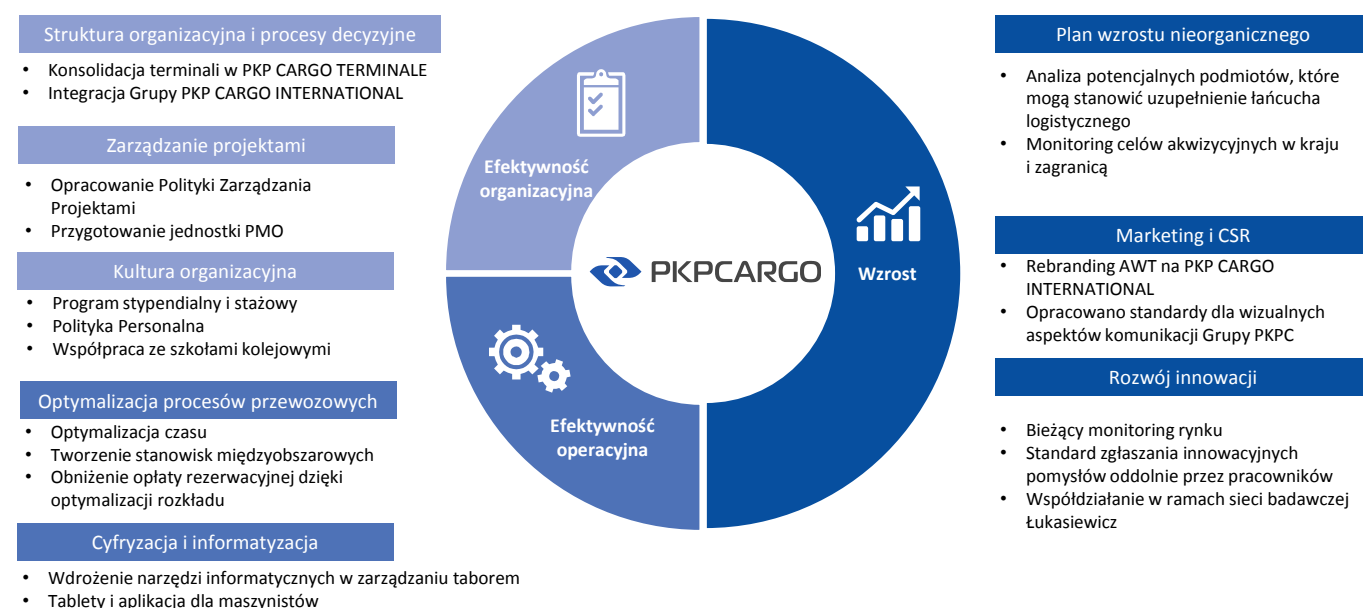
Źródło: Opracowanie własne

W okresie pierwszego roku obowiązywania Strategii, działania podejmowane przez Grupę skupione były na konsekwentnej realizacji inicjatyw ze wszystkich trzech obszarów – wzrostu, efektywności operacyjnej i efektywności organizacyjnej. Cyfryzację i informatyzację oraz optymalizację procesów przewozowych sprzyja podnoszeniu efektywności operacyjnej. Grupa PKP CARGO poprawia także efektywność procesów wykorzystania taboru i jego modernizacji oraz gospodarowania majątkiem wszystkich spółek.

Równie ważny jest wzrost efektywności organizacyjnej. Konsekwentne dostosowywanie struktury Grupy do realizowanych działań dokonuje się poprzez tworzenie wyspecjalizowanych dywizji (tabor, intermodal, terminale, serwis, rozwój działalności zagranicznej). Ponadto w Grupie optymalizowane są procesy decyzyjne, opracowana została polityka zarządzania projektami.

Poniżej przedstawiono schemat działań zrealizowanych w okresie pierwszego pełnego roku obowiązywania Strategii:

Rysunek 37 Schemat działań zrealizowanych w okresie pierwszego roku obowiązywania Strategii



Źródło: Opracowanie własne

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 udziałowych 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 2019 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 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za III kwartał 2019 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 31 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 21/11/2019	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 21/11/2019 [zł]
Czesław Warszewicz	2 500	2 500	125 000	0
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 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za III kwartał 2019 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 32 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 21/11/2019	stan na dzień przekazania raportu [zł]	stan na dzień 21/11/2019 [zł]
Krzysztof Mamiński	0	0	0	0
Mirosław Antonowicz	0	0	0	0
Krzysztof Czarnota	70	70	3 500	3 500
Zofia Dzik	0	0	0	0
Dariusz Górski	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 2019 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

8.1.6 Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 20 marca 2019 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w przedmiocie wystąpienia do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki ("ZWZ") z wnioskiem o podział zysku netto wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 r. sporządzonym zgodnie z MSSF UE. W dniu 20 marca 2019 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku przedłożonego przez Zarząd.

W dniu 26 czerwca 2019 r. ZWZ podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku netto wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 r. sporządzonym zgodnie z MSSF UE. Z osiągniętego w 2018 r. zysku netto w wysokości 253 945 476,86 zł, przeznaczono kwotę 67 180 375,50 zł na wypłatę dywidendy. ZWZ podjęło również uchwałę w sprawie ustalenia dnia dywidendy oraz terminu wypłaty dywidendy, wskazując dzień 3 lipca 2019 r. jako dzień dywidendy oraz dzień 10 lipca 2019 r. jako termin wypłaty dywidendy, a wysokość dywidendy na jedną akcję wyniosła 1,50 zł.

8.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2019 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. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w sprawozdaniach finansowych, w notach dot. zobowiązań warunkowych ([Nocie 7.3 JSF](#) oraz [Nocie 7.3 SSF](#)).

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 targów InnoTrans w 2018 r. W pierwszym etapie 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. Spółki poszukują partnera biznesowego posiadającego odpowiednie możliwości produkcyjne i doświadczenie w zakresie napędów wodorowych w pojazdach 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 nie zanotowała w 2019 r. 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. Kolejowy transport towarów to prawie 9 x mniejsza emisja CO₂ niż towarowy transport drogowy. Kolej to najbardziej zdekarbonizowany, zmotoryzowany sposób podróżowania: emisje CO₂ z kolei stanowią mniej niż 3% emisji z całego transportu, mimo że przewożą one 17% transportu lądowego (wg CER Factsheet Klimat 2018). 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, pozwala na oszczędzanie paliw i energii i zmniejszania emitowanego do środowiska hałasu.

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. Na kolejne lata zaplanowano dla wielu użytkowanych lokalizacji modernizację sieci, podłączenia do gminnych sieci wodociągowych i kanalizacyjnych itp. 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. Z użytkowania wycofano także stare, jednopłaszczowe zbiorniki na olej przepracowany. Zastąpiono je nowoczesnymi instalacjami 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



Grupa PKP CARGO prowadzi działalność na terenie całego kraju, jak również poza jego granicami. 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 emisję do środowiska oraz gospodarką odpadami.

Decyzje związane z ochroną otaczającego środowiska, w tym powietrza, zostały zauważone nie tylko przez kontrahentów Spółki. Dobre Praktyki PKP CARGO S.A. z zakresu ochrony środowiska zostały opisane w Raporcie FOB „Odpowiedzialny biznes w Polsce. Dobre praktyki”.

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. Spółkom należącym do Grupy PKP CARGO nie powinny zatem grozić poważne sankcje z tytułu korzystania ze środowiska.

8.6 Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

PKP CARGO S.A. i spółki z Grupy PKP CARGO koncentrują się na działaniach prospołecznych spójnych z misją i strategią rozwoju Grupy oraz wartościami reprezentowanymi przez Spółkę. Priorytetem podejmowanej przez te podmioty działalności jest realizowanie długofalowych programów społecznych. Analiza dotychczas podejmowanych inicjatyw i programów oraz diagnoza potrzeb otoczenia biznesowego i społecznego Grupy PKP CARGO wytyczyła obszary działania w zakresie sponsoringu:

- Innowacyjne inicjatywy dla rozwoju branży TSL,
- Nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi,
- Kultura i sztuka
- Bezpieczeństwo,
- 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 i edukacja

PKP CARGO S.A. była m.in. partnerem konferencji pt. „Polski transport dziś i jutro” organizowanej w ramach Międzynarodowych Targów Transportu, Spedycji i Logistyki w Nadarzynie.

Spółka była także partnerem III Targów Transportu Intermodalnego w Szczecinie i odbywającej się w jego ramach konferencji „Transport intermodalny – integracja przewozów światowych”.

Bezpieczeństwo

PKP CARGO wsparło seminarium pt. „Bezpiecznie-chce się żyć” zorganizowane przez Krajowe Centrum Ruchu Drogowego w Warszawie.

Kultura i sztuka, sport i kultura fizyczna

PKP CARGO S.A. była sponsorem m.in. 30. wyścigu kolarskiego „Solidarności” i Olimpijczyków, turnieju piłki nożnej Związku Zawodowego Maszynistów w Łławie oraz mistrzostw Polski kolejarzy w wyścigach drezyn ręcznych.

Spółka objęła patronat nad 27. Biegiem Solidarności „Lubelski Lipiec '80” i zawodami sportowymi Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP w Boszkowie. Ponadto wsparło międzynarodowy kolejowy turniej badmintona oraz piłkarską drużynę młodzików KS Kolejarz Miłkowice. Było także sponsorem koncertów Miejskiej Orkiestry Dętej o Tradycjach Kolejowych w Zduńskiej Woli –Karsznicach.

PKP CARGOTABOR i PKP CARGO CONNECT wsparły organizację mistrzostw Polski kolejarzy w wyścigach drezyn ręcznych, a PKP CARGO SERVICE i CARGOTOR – międzynarodowe zawody sportowe dyżurnych ruchu w Boszkowie. Ponadto PKP CARGO SERVICE wsparła XIII Miedźniański Rodzinny Rajd Rowerowy. PKP CARGO International (d. AWT) dofinansowało m.in. organizację turnieju piłkarskiego kolejarzy w Czechach.

Działalność społeczna

PKP CARGO S.A. była sponsorem m.in. transportu zabytkowego parowozu na „Dni Pary” w Gnieźnie oraz transportu zabytkowego taboru do muzeum kolejnictwa w Czeremsze, a także dwóch wystaw makiet kolejowych. Spółka wsparła również organizację obozu rehabilitacyjnego dla dzieci niepełnosprawnych w Uście.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. udzieliła wsparcia finansowego Gminnemu Centrum Kultury w Gorzycach. Spółka przekazała również darowiznę Małopolskiemu Oddziałowi Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża, który działa w obszarze propagowania idei krwiodawstwa.

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 Spółka Akcyjna (ZUZP),
- Zakładowe regulaminy premiowania,
- Uchwały organów korporacyjnych PKP CARGO S.A. ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego, a także pracowników Centrali Spółki oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki.

Znacząca część pracowników Spółki – blisko 84% – jest wynagradzana na podstawie postanowień ZUZP, na mocy którego pracownikom tej grupy 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 wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym, a ich rodzaj i poziom jest zróżnicowany w zależności od zajmowanego stanowiska, posiadanych kompetencji oraz charakteru realizowanych zadań.

Ponadto pracownikom wynagradzanym na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana według zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premii 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 2019 r. ok. 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 Główny Urząd Statystyczny (GUS).

Pracownikom wynagradzanym na podstawie Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. 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.

W 2019 r. wprowadzona została Polityka Personalna PKP CARGO S.A., która zawiera zbiór standardów i najlepszych praktyk w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Obok działań zmierzających do stosowania i doskonalenia wzorców w zakresie rekrutacji, adaptacji, rozwijania kompetencji pracowników Polityka ta podkreśliła znaczenie rozbudowanego systemu wynagrodzeń opartego na stabilnych regulacjach wewnętrznych, zapewniającego dodatkowe uprawnienia i gratyfikacje charakterystyczne dla sektora kolejowego, co pozytywnie wpływa na poczucie przynależności pracowników do Spółki, a tym samym na motywację do pracy.

Realizując założenia strategii Spółki oraz mając na uwadze dynamicznie zmieniające się otoczenie rynkowe podjęte zostały działania mające na celu wdrożenie rozwiązań prawno-organizacyjnych w zakresie systemu wynagrodzeń.

Szeroko zakrojony projekt przebudowy systemu wynagrodzeń realizowany będzie przy udziale strony społecznej i ma na celu podniesienie konkurencyjności Spółki w sektorze przewozów towarowych oraz zapewnienie pracownikom satysfakcji z zatrudnienia w PKP CARGO S.A.

W ramach pozapłacowego systemu motywacyjnego kontynuowany jest, wprowadzony w 2018 r., 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. Spółka dba o to, aby oferta 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, narzędzi motywacyjnych oraz dodatkowych świadczeń, które mogą być przyznawane najwyższej kadrze i stanowi istotny element rozwoju i bezpieczeństwa funkcjonowania PKP CARGO S.A., a jego głównym zadaniem jest wspieranie realizacji strategicznych celów Spółki.

W 2019 r. nie uległy zmianie warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych Członków Zarządu, Rady Nadzorczej oraz pozostałych kluczowych menedżerów

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.”, 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 jej pełnienia (przedłużony zakaz konkurencji) wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy PKP CARGO.

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 PKP CARGO wymaga zgody Rady Nadzorczej.

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2019 r.

Tabela 33 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2019 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						
Warszewicz Czesław	708 480	0	0	1 335	0	709 815
Borowiec Leszek	634 680	0	0	0	0	634 680
Fingas Grzegorz	634 680	0	0	1 534	0	636 214
Bawor Witold	634 680	0	0	1 534	0	636 214
Kozendra Zenon	634 680	0	0	1 534	0	636 214
Byli członkowie Zarządu						
Olewnik Arkadiusz					125 043	125 043

* Opodatkowane i oskładkowane

Źródło: Opracowanie własne

Rada Nadzorcza

Zgodnie z „Zasadami wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, 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 jakimkolwiek zmiennym składnikiem. 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.

Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie stanowi istotnej pozycji kosztów działalności Spółki i nie wpływa w znaczący sposób na jej wynik finansowy.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2019 r.

Tabela 34 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2019 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	152 247	152 182	0
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	144 407	0	0
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	72 113	0	0
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	74 297	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	144 407	0	0
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	149 902	115 851	0
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	145 295	0	0
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	152 206	135 635	0
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	144 407	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.” 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 2019 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 PKP CARGO S.A.” 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 notowanej na GPW,
- 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 związku z upływem kadencji Zarządu PKP CARGO S.A., w 2019 r. na podstawie *Regulaminu powoływania członków Zarządu PKP CARGO Spółka Akcyjna* (przyjętego Uchwałą Nr 1803/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 21 stycznia 2019 r.) 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* (przyjętego Uchwałą Nr 1804/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 21 stycznia 2019 r.) zostało przeprowadzone postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko Prezesa Zarządu, Członka Zarządu ds. Finansowych, Członka Zarządu ds. Handlowych, Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

W wyniku przedmiotowych postępowań Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołała :

- Uchwałą Nr 1864/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 maja 2019 r. Pana Czesława Warszewicza na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.;
- Uchwałą Nr 1865/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 maja 2019 r. Pana Leszka Borowca na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych;
- Uchwałą Nr 1866/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 maja 2019 r. Pana Grzegorza Fingasa na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych;
- Uchwałą Nr 1867/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 maja 2019 r. Pana Witolda Bawora na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych;
- Uchwałą Nr 1868/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 maja 2019 r. Pana Zenona Kozendrę na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

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;

- 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. Rejestr przerw w wykonywaniu Umowy prowadzi biuro właściwe do obsługi Rady Nadzorczej/Zarządu Spółki.

8.8 Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.8.1 Informacje o umowie zawartej z firmą audytorską

Uchwałą nr 48/2019 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 czerwca 2019 roku dokonano wyboru BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (zwaną dalej „BDO”) z siedzibą w Warszawie przy ul. Postępu 12, wpisanej pod numerem 3355 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych.

Umowa z BDO została zawarta w dniu 22 lipca 2019 r. i obejmuje:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2019-2020,
- przegląd półrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2019-2020,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.,
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych.

BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością 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 35 Wynagrodzenie firmy audytorskiej (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2019	Rok zakończony 31/12/2018
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	200 350	120 427
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	138 500	86 408
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	131 650	105 520
Pozostałe usługi	0	4 420
Razem	470 500	316 775

Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo, spółki z Grupy BDO przeprowadzały badania spółek zależnych Grupy PKP CARGO International. Ich wynagrodzenie w roku 2019 wyniosło 354 307 zł netto, natomiast w 2018 r. 710 498 zł netto.

8.8.2 Zasady sporządzenia rocznych sprawozdań finansowych

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019 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 2019 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019 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 2019 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2019 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.

W odniesieniu do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO – w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2019 r. Grupa dokonała rozwiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT za okres od kwietnia 2013 r. do lipca 2013 r. w wysokości 24,4 mln zł. Decyzja o rozwiązaniu rezerwy została podjęta na podstawie otrzymanego wyniku kontroli wydanego przez Mazowiecki Urząd Celno-Skarbowy w Warszawie.

8.8.4 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Opis istotnych pozycji pozabilansowych ujawniono w [Nocie 7.2 i 7.3 JSF](#) oraz [Nocie 7.2 i 7.3 SSF](#) za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 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 2019 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 podlegającemu 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. Dobrych Praktyk 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”. Raport był aktualizowany, a jego 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 „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” z wyłączeniem 4 zasad szczegółowych: I.Z.1.15., I.Z.16., I.Z.1.20., IV.Z.2.:

Rozdział I Zasada 1.15 dotycząca zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej informacji zawierającej opis stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów

W Spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej zasady stosowane we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji, uwzględniają takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe, uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne.

Rozdział I Zasada 1.16 dotycząca zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej informacji o planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia

Spółka nie publikuje takich informacji, ponieważ aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy. Ponadto, żaden z akcjonariuszy nie zgłaszał Spółce zainteresowania takim sposobem uczestnictwa w walnych zgromadzeniu.

Rozdział I Zasada 1.20 dotycząca zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej informacji 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 IV Zasada 2 dotycząca zapewnienia powszechnie dostępnej transmisji obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym

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.

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 należytą 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 sprawuje nadzór nad procesem sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz końcoworoczne dane finansowe Spółki i Grupy PKP CARGO.

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 36 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2019 r.

Akcjonariusz	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

Tabela 37 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2019 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	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%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 913 165	44,46%	19 913 165	44,46%
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 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 38 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 w Spółce istniejących 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., który nie jest objęty 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. 3 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;
- dla każdego akcjonariusza oblicza się iloczyn przysługującego mu procentowego udziału, o którym mowa w pkt 1), i liczby głosów, o której mowa w pkt 2);
- liczba głosów przysługująca każdemu z akcjonariuszy wchodzącemu w skład Zgrupowania po redukcji, to liczba otrzymana w pkt 3) po jej zaokrągleniu w górę do jednego głosu;
- ograniczenie wykonywania prawa głosu dotyczy także akcjonariusza nieobecnego na Walnym Zgromadzeniu.

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%, 33⅓%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33⅓%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33⅓%, 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 był 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 ograniczania 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 PGP. 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 akcje na okaziciela.

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. (Underwriting Agreement, zwanej dalej: „Umowa o Gwarantowanie Oferty”) zawartą w dniu 8 października 2013 r. pomiędzy PKP S.A. i PKP CARGO S.A. a następującymi podmiotami: Goldman Sachs International, Morgan Stanley & Co. International plc, Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. (działającym również poprzez swój oddział: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie), Dom Inwestycyjny Investors S.A., IPOPEMA Securities S.A., Mercurius Dom Maklerski Sp. z o.o., Raiffeisen Centrobank AG, UniCredit Bank AG, London Branch, UniCredit Bank Austria AG, UniCredit CAIB Poland S.A., zwanymi łącznie „Menedżerami oferty” Spółka oraz PKP S.A. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

PKP S.A. zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów, tj. Dom Maklerski PKO Banku Polskiego, Goldman Sachs International, Morgan Stanley (której wydanie nie będzie bezzasadnie

wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy zbywania akcji przez PKP S.A. w odpowiedzi na wezwanie do zapisywania się na zamianę lub sprzedaż akcji Spółki, na rzecz inwestora strategicznego, po cenie nie niższej niż w Ofercie.

Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

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. a także Regulaminie 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. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., o ile Rada Nadzorcza nie zdecyduje inaczej. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowisko 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 niekaranym. Członek Zarządu, musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. 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 uprawnienia, 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 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 § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących 50% głosów plus 1 głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest do ustalania jednolitego tekstu Statutu Spółki.

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.

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 § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących 50% głosów plus jeden głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.

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.

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 Prezesa Zarządu. 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 uchwaliło Regulamin Walnego Zgromadzenia PKP CARGO Spółka Akcyjna określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad (Uchwała nr 64/2013 z dnia 25 października 2013 r.). 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 1888/VII/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 5 lipca 2019 r.);
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 roku;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w razie wystąpienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu, małżonka, krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osobami, z którymi jest powiązany osobiście lub możliwości powstania takiego konfliktu interesów, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

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, ze szczególnym uwzględnieniem władz Spółki.

Spółka stosuje transparentne zasady wyborów 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 na stanowisko członka Zarządu przeprowadzane jest na podstawie:

- Statutu PKP CARGO S.A.;
- Regulaminu powoływania członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A.;
- 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;

z zastrzeżeniem przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 r. w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz. U. z 2003 r., nr 55, poz. 476 z póź. zm.). Regulamin powoływania członków Zarządu PKP CARGO S.A. określa w szczególności kwalifikacje podlegające ocenie przy wyborze kandydatów na poszczególne stanowiska w Zarządzie.

Zmiany przedmiotowych Regulaminów wymagają zgody wszystkich członków Rady Nadzorczej spełniających kryteria niezależności i powołanych na zasadach wskazanych w § 20 i 21 Statutu PKP CARGO S.A.

Tabela 39 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

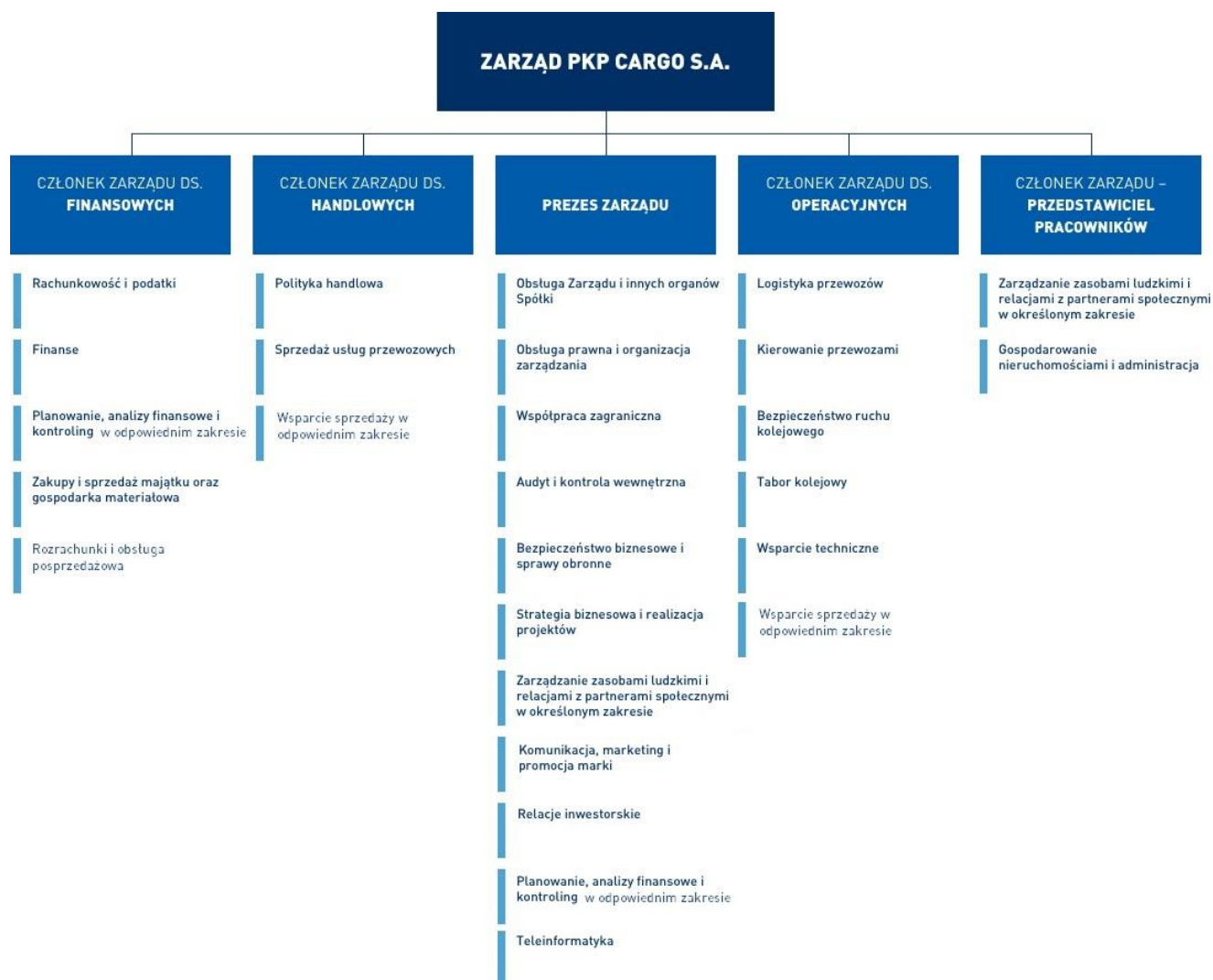
Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal*
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal*
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal*
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych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

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji/rozpoczęcie VII kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

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

Rysunek 38 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.12.2019 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. funkcję 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, 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 trzyletniej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VII kadencji – 11 członków). Członków Rady Nadzorczej powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A. Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania 3 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 należy m. in. 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

Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do dnia 26 lipca 2019 r. do ważności uchwał Rady Nadzorczej wymagane było zaproszenie na posiedzenie wszystkich członków i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadały bezwzględną większością głosów.

Od dnia 26 lipca 2019 r. do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenia na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów.

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

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

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. Zgodnie z Regulaminem Rady Nadzorczej, w razie sprzeczności interesów Spółki z osobistymi interesami członka Rady, jego współmałżonka, 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 PKP CARGO S.A. w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej (w razie, gdyby liczba ta okazała się liczbą niecałkowitą, ulega ona zaokrągleniu do liczby całkowitej w dół) powiększonej o jeden.

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 przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania został przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1804/VI/2019 w dniu 21 stycznia 2019 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. dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących Członkami Rady Nadzorczej spółek giełdowych i komisji rady (nadzorczej) (Dz. U. UE. L. 05.52.51) oraz dodatkowe wymogi wskazane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW 2016, będących załącznikiem do Uchwały Nr 26/1413/2015 Rady Giełdy z dnia 13 października 2015 r., §21 Statutu Spółki oraz ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1089 z późn. zm.).

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej, stan na dzień przekazania raportu.

Tabela 40 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej Członek Rady Nadzorczej	26.03.2018 r. 06.03.2017 r.	nadal*
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	01.06.2017 r. 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*
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.*	nadal*
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal*
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal*
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal*
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal*
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal*
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.	26.06.2019 r.

* z dniem 26 czerwca 2019 roku - odbycia ZWZA PKP CARGO S.A. - rozpoczęła się VII 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 Wiceprzewodniczącym Rady Branżowej Cargo Federacji ZZK. Członek Prezydium, Zarządu Głównego oraz Rady Krajowej Federacji ZZK.

Od początku powstania Spółki, czyli od 2001 r. do dnia 29.09.2015 r. 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 r. 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 oraz Direct Pojistovna w Czechach 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 Instytucji Humanites, mentor, autor modelu „Spójnego Przywództwa”, dyrektor Akademii Przywództwa Liderów Oświaty, a także członek rad nadzorczych spółek prywatnych i publicznych m.in. CCC S.A., BRW S.A., a w przeszłości m.in. PKO BP S.A., AmRest SE, ERBUD S.A., PEP S.A.

Dariusz Górski - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Dariusz Górski jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. W trakcie swojej kariery zawodowej odbył liczne szkolenia z zakresu finansów, analizy finansowej oraz zarządzania, m.in. kurs na doradcę inwestycyjnego oraz finanse przedsiębiorstw (stypendium Erasmus University w Rotterdamie).

Kariere zawodową rozpoczął w 1992 r. jako analityk finansowy w Caresbac Polska S.A., jednej z pierwszych na polskim rynku firmie venture-capital. W latach 1993-1996 pracował w Business Management & Finance S.A. jako analityk finansowy, a od roku 1995 jako szef projektów z obszaru doradztwa strategicznego, fuzji i przejęć, prywatyzacji oraz restrukturyzacji. W roku 1996 rozpoczął pracę w Robert Fleming & Co (w 2000 roku przejęty przez Chase Manhattan Bank) jako analityk akcji specjalizujący się początkowo w sektorach spożywczym, przemysłowym oraz IT. Od 1998 r. analityk sektora bankowego w Europie Centralnej. W roku 2001 rozpoczął pracę w ING Securities jako analityk akcji pokrywający całościowo rynek polski ze specjalizacją w sektorach banki, spółki surowcowe oraz sektor paliwowy. Od 2004 roku w Deutsche Bank Securities jako szef analiz rynku akcji na region Europy Centralnej odpowiedzialny za całościowy produkt oraz sektor bankowy. W roku 2008 objął stanowisko stratega portfela akcyjnego w Opera TFI. W latach 2009-2011 szef działu analiz polskiego rynku akcji w Wood & Co odpowiedzialny za sektor finansowy, media oraz strategię dla rynku akcji. Od 2011 r. był zatrudniony w Domu Maklerskim BZ WBK (obecnie Santander Biuro Maklerskie) początkowo jako starszy analityk, zastępca Kierownika Zespołu Analiz, a od 2015 r. jako Dyrektor Departamentu Analiz Giełdowych odpowiedzialny za nadzór oraz produkty zespołu, analizę sektora finansowego, a także strategię dla rynku akcji. Obecnie pełni funkcję Dyrektora ds. relacji z inwestorami w Banku Millennium.

Zawodowe osiągnięcia pana Dariusza Górskiego obejmują między innymi szereg wysokich pozycji w międzynarodowych oraz krajowych rankingach inwestorskich. W 2004 r. zespół analityków ING Securities w Warszawie zdobył 3 miejsce w rankingu Institutional Investor Magazine a w 2003 r. miejsce pierwsze w tym samym rankingu. W 2007 r. zespół DB Securities zajął miejsce # 1 w rankingu Thomson Exel w kategorii rynek węgierski/czeski oraz #2 w kategorii rynek polski a zespół bankowy #1 w kategorii EMEA Financials. W 2006 r. polski zespół DB Securities zajął miejsce # 3 w rankingu Institutional Investor Magazine (2005 r.: #4) a zespół analityków bankowych DB miejsce #2 (2005 r.: #3). W rankingach analityków GG Parkiet zajmował czołowe miejsca – sektor bankowy #2/3/3 odpowiednio w latach 2017/16/15 oraz strategia rynkowa #5/2 w latach 2017/16.

Małgorzata Kryszkiewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pani Małgorzata Kryszkiewicz jest absolwentką Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Finanse i Bankowość. Posiada tytuł Master of Business Administration (MBA).

Karierę zawodową rozpoczęła w 1995 r. W kolejnych latach pracowała na stanowiskach związanych z księgowością, rozliczeniami podatkowymi oraz zarządzaniem finansami, zarządzając zespołami liczącymi od kilkunastu do 180 osób. Posiada bogate doświadczenie związane z wdrażaniem zintegrowanych systemów finansowych oraz workflow, emisją papierów wartościowych, w tym notowanych na rynkach zagranicznych, restrukturyzacją finansową podmiotów, a także organizacją tzw. centrów usług wspólnych. W latach 2002 – 2014 kierowała Biurem Rachunkowości oraz Biurem Finansów i Rachunkowości PKP S.A. Od 2009 r. posiada tytuł biegłego rewidenta. W latach 2018-2019 była kontrolerem Krajowej Komisji Nadzoru. Obecnie prowadzi kancelarię biegłego rewidenta i jest członkiem zarządu firmy audytorskiej. Od kilkunastu lat członek rad nadzorczych spółek handlowych.

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., obecnie na stanowisku Dyrektora Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Korporacyjnych. 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 Bukowni, następnie został dyspozytorem w Jaworzno-Szczakowej, a po restrukturyzacji Spółki PKP CARGO S.A dyspozytorem zmianowym w Katowicach. Współzałożyciel związku NSZZ Solidarność Koła w Bukowni, 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 Audytu w tym jego Przewodniczący spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Przynajmniej jeden członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka lub poszczególni członkowie Komitetu Audytu w określonych zakresach posiadają wiedzę i umiejętności z zakresu tej branży. 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 firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.

Tabela 41 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Górski	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	20.05.2016 r. 31.05.2016 r.	26.06.2019 r.* 26.06.2019 r.*

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A., dzień powołania składu Komitetu Audytu RN PKP CARGO S.A. VII kadencji
Źródło: Opracowanie własne

W 2019 r. Komitet Audytu odbył 12 posiedzeń oraz 3 głosowania bez odbycia posiedzenia przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2019 r. Komitet Audytu podjął 17 uchwał.

Członkami Komitetu Audytu spełniającymi ustawowe kryteria niezależności są:

1. Pani Zofia Dzik,
2. Pan Dariusz Górski (Członek Komitetu od 1 lipca 2019 r.)

Do dnia 26 czerwca 2019 r. Członkiem Komitetu spełniającymi ustawowe kryteria niezależności był 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 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) niezależni Członkowie Komitetu Audytu, złożyli 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.); Jednocześnie Pani Zofia Dzik zasiadała w organach spółki z obszaru branży TSL (InPost S.A.).
2. Pan Dariusz Górski: mgr ekonomii (1995 r.) - Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, doradca inwestycyjny (1995 r.), stypendysta Erasmus Universiteit Rotterdam w programie corporate finance (1992 r./1993 r.);
3. Pani Małgorzata Kryszkiewicz: studia podyplomowe "MSSF w praktyce", realizowane przez SGH i EY Academy of Business (2017 r.), studia podyplomowe MBA - Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów oraz Uniwersytet Gdański, program walidowany przez IAE Aix-en-Provence Graduate School of Management (2009 r.), studia podyplomowe – Rachunkowość przedsiębiorstw - WSiZ w Warszawie oraz AGH w Krakowie (2005 r.), studia podyplomowe – Finanse i Opodatkowanie przedsiębiorstw – SGH w Warszawie (2002 r.), SGH w Warszawie studia magisterskie - kierunek Finanse i Bankowość (1996 r.), biegły rewident (2009 r.), certyfikat księgowy MF (2006 r.).

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 r. wykonywanie funkcji członka i przewodniczącego rad nadzorczych spółek z branży kolejowej (naprawcze, energetyczne, przeładunkowe) oraz od 2012 r. członka i przewodniczącego komitetów audytu

Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. po przeprowadzeniu oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności firmy audytorskiej, tj. BDO Audit s.r.o. z siedzibą w Pradze (Czechy), podjął Uchwałę Nr 11/2019 z dnia 4 czerwca 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych oraz Uchwałę Nr 17/2019 z dnia 7 grudnia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.). Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki, Uchwałą Nr 6/2017 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, która utraciła moc w związku z podjęciem Uchwały Nr 9/2019 z dnia 15 kwietnia 2019 r. w sprawie przyjęcia Polityki świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci oraz Polityki i Procedury wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

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 jest przez Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. spośród podmiotów uczestniczących w Procedurze wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Wybór dokonywany jest 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 przez Walne Zgromadzenie do określonych kategorii lub wykazów firm audytorskich.
2. Walne Zgromadzenie na etapie wyboru, a Komitet Audytu na etapie wydawania rekomendacji, 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 przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.
 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 „Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO”.

Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO, zakłada, że:

1. Procedura wyboru inicjowana jest przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., 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.
 2. Koordynator przy wsparciu Biura Zakupów PKP CARGO S.A. przygotowuje i przeprowadza postępowanie zakupowe zgodnie z Regulaminem udzielania zamówień w PKP CARGO S.A. W przypadku, gdy wybór firmy audytorskiej prowadzony jest w postępowaniu zakupowym wynikającym z utworzenia grupy zakupowej w Grupie PKP S.A., Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyznacza osobę/osoby do składu komisji przetargowej ze strony PKP CARGO S.A.
 3. Zapytanie ofertowe, które jest skierowane do firm audytorskich zgodnie z art. 130 ust. 3 punkt 2 ppkt a) Ustawy, powinno zawierać co najmniej następujące informacje:
- przedstawienie działalności PKP CARGO S.A. oraz jednostek kontrolowanych, struktury organizacyjnej Spółki i Grupy PKP CARGO, miejsc prowadzenia działalności;
 - listę podmiotów i zakres ich sprawozdań finansowych podlegających badaniu i przeglądom, 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;

- dodatkowe inne oczekiwania i wymogi stawiane oferentom, wynikające m.in. z przyjętych do stosowania kryteriów wyboru, w tym w szczególności wskazanie na konieczność przekazania informacji na temat:
 - ceny łącznej oferowanej za przeprowadzenie przeglądów śródrocznych oraz przeprowadzenie badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz jeśli wskazano w zapytaniu odpowiednio dla każdej ze spółek z Grupy PKP CARGO (powiększonych o ustawowo należny podatek VAT), z wyszczególnieniem cen za poszczególne przeglądy śródroczne i badania roczne sprawozdań finansowych oraz terminów płatności wynagrodzenia za wykonane usługi;
 - planowanych terminów realizacji prac, w tym w szczególności terminów dostarczenia sprawozdania z badania/raportu z przeglądu biegłego rewidenta;
 - formy prowadzenia działalności przez firmę audytorską, zaświadczenie o wpisie na listę firm audytorskich uprawnionych do badania sprawozdań finansowych;
 - aktualnej polisy ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej firmy audytorskiej;
 - składu osobowego zespołu(ów) rewizyjnego(ych) dedykowanych do przeprowadzenia przeglądów oraz badania sprawozdań finansowych, wraz z informacjami na temat uprawnień posiadanych przez członków zespołów oraz ich doświadczenia;
 - niezależności biegłego rewidenta oraz firmy audytorskiej;
 - gotowości do uczestnictwa w posiedzeniach organów statutowych Spółki (Rady Nadzorczej oraz Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy) oraz Komitetu Audytu;
- 4. Spółka ocenia złożone oferty przez firmy audytorskie. W przypadku, gdy postępowanie zakupowe prowadzone jest przez spółkę z Grupy PKP ocena, o której mowa w zdaniu pierwszym, dokonywana jest na podstawie dokumentacji z postępowania zakupowego przekazanej przez tą spółkę. Spółka przedkłada do zatwierdzenia Komitetowi Audytu sprawozdanie zawierające wnioski z procedury wyboru (dalej: sprawozdanie) wraz z całą dokumentacją z postępowania zakupowego.
- 5. Po otrzymaniu sprawozdania, Komitet Audytu przygotowuje rekomendację dla Walnego Zgromadzenia Spółki zgodnie z postanowieniami Polityki, uwzględniając wnioski wynikające z rocznego sprawozdania Komisji Nadzoru Audytowego, o którym mowa w art. 90 ust. 5 Ustawy, analizy ofert na badanie, dokumentacji z postępowania zakupowego oraz sprawozdania.
- 6. Wyboru firmy audytorskiej zgodnie ze Statutem Spółki dokonuje Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A.
- 7. W oparciu o uchwałę Walnego Zgromadzenia, Spółka podpisuje z wybraną firmą audytorską umowę na badanie.
- 8. Po podjęciu uchwały o wyborze firmy audytorskiej przez Walne Zgromadzenie, Zarząd jest zobowiązany do przekazanie w formie raportu bieżącej informacji o dokonanych wyborze, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 9. W razie uzasadnionego podejrzenia, że prowadzone postępowanie na wybór firmy audytorskiej może doprowadzić do wyboru audytora niezgodnie z zasadami określonymi w Ustawie, Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 537/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymogów dotyczących ustawowych badań sprawozdań finansowych jednostek interesu publicznego, uchylając decyzję Komisji 2005/909/WE oraz niniejszej Procedurze i Polityce wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO, w szczególności z naruszeniem zasad bezstronności i niezależności, Komitet Audytu może, w drodze uchwały, w każdym momencie postępowania, zakończyć to postępowanie bez wydawania rekomendacji, o której mowa w punkcie 5 powyżej oraz niezwłocznie rozpocząć nowe postępowanie.

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: (i) Spółki, bądź (ii) jednostek kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. (dalej: jednostki kontrolowane) oraz (iii) jednostki dominującej PKP CARGO S.A. (dalej: jednostka dominująca) poza badaniem/przeglądem 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 przez firmę audytorską umowy na świadczenie usług dodatkowych, o których mowa w punkcie 1, każdorazowo wymaga zgody Komitetu Audytu na wniosek Zarządu danej spółki. Komitet Audytu przed podjęciem decyzji w sprawie, ma prawo żądać wszelkich dokumentów niezbędnych lub przydatnych w ocenie Komitetu Audytu w celu przeprowadzenia oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności zgodnie z punktem 2.

Zgoda Komitetu Audytu, o której mowa w zdaniu poprzedzającym, wymagana jest do zawarcia przez firmę audytorską umowy ze Spółką, z każdą jednostką kontrolowaną jak i jednostką dominującą.

1. W przypadku, gdy firma audytorska przeprowadzająca badanie świadczy usługi dozwolone niebędące badaniem przez okres, co najmniej trzech kolejnych lat obrotowych, wówczas wynagrodzenie za świadczenie tych usług ogranicza się do 70% średniego wynagrodzenia z trzech kolejnych ostatnich lat obrotowych płaconego z tytułu badania ustawowego PKP CARGO S.A. oraz, w stosownych przypadkach, jej jednostek kontrolowanych i jednostki dominującej oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Z powyższego limitu wyłącza się usługi, których świadczenie wymagane jest przepisami prawa. Odpowiedzialność za przestrzeganie ustalonego limitu wynagrodzenia ponosi firma audytorska.
2. W przypadku usług zabronionych, tzn. usług innych niż usługi dozwolone, o których mowa w punkcie 1, zabronione jest bezpośrednie lub pośrednie ich świadczenie na rzecz PKP CARGO S.A., jej jednostek kontrolowanych oraz jednostki dominującej przez firmę audytorską, do której należy biegły rewident ani żadnego z członków jej sieci, która przeprowadza badanie PKP CARGO S.A. w czasie od rozpoczęcia badanego okresu do wydania sprawozdania z badania. W przypadku usług opracowywania i wdrażania procedur kontroli wewnętrznej lub procedur zarządzania ryzykiem związanych z przygotowywaniem lub kontrolowaniem informacji finansowych lub usług opracowywania i wdrażania technologicznych systemów dotyczących informacji finansowej, zabronione jest ich świadczenie również w roku obrotowym bezpośrednio poprzedzającym badany okres.
3. 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.

Uchwałą z dnia 13 czerwca 2019 r., Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. zarekomendował Walnemu Zgromadzeniu jako kandydata na firmę audytorską dla PKP CARGO S.A. - BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. Rekomendacja dot. wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania spełniała wymogi Ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym z dnia 11 maja 2017 roku (Dz.U z 2019 r. poz. 1421 z późn. zm.) oraz „Polityki wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A.” przyjętej uchwałą Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 15 kwietnia 2019 r.

Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. udzielając swojej rekomendacji firmie BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. wziął pod uwagę m.in. specyficzne potrzeby Grupy Kapitałowej PKP CARGO jako jednostki zainteresowania publicznego, wynik grupowego postępowania zakupowego oraz dotychczasową współpracę z oferentem.

Ponadto Komitet Audytu oświadczył, że powyższa rekomendacja jest wolna od wpływu stron trzecich, a PKP CARGO S.A. nie zawarła umów zawierających klauzule, które ograniczałyby możliwość wyboru firmy audytorskiej przez Walne Zgromadzenie do określonych kategorii lub wykazów firm audytorskich.

Wyboru firmy audytorskiej BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. w Warszawie do przeprowadzenia badania jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2019-2020 oraz przeglądów półrocznych skróconych jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2019-2020

sporządzanych zgodnie z MSSF zatwierdzonych przez UE dokonało Walne Zgromadzenia Akcjonariuszy PKP CARGO S.A. uchwałą z dnia 26 czerwca 2019 r.

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, zgodnie ze Statutem Spółki, 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 42 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 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*

* z dniem 26 czerwca 2019 roku - odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - rozpoczęła się VII kadencja 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 43 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r.	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	26.06.2019 r.*

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., dzień powołania składu Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII kadencji

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.**



PKP CARGO S.A. zarządza procesem przewozowym w poszanowaniu standardów zrównoważonego rozwoju w sferze ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. **Działania biznesowe długofalowo i na każdym etapie uwzględniają dobro klientów, akcjonariuszy, pracowników, Partnerów Społecznych, społeczności lokalnych oraz mają na uwadze poszanowanie środowiska naturalnego.**

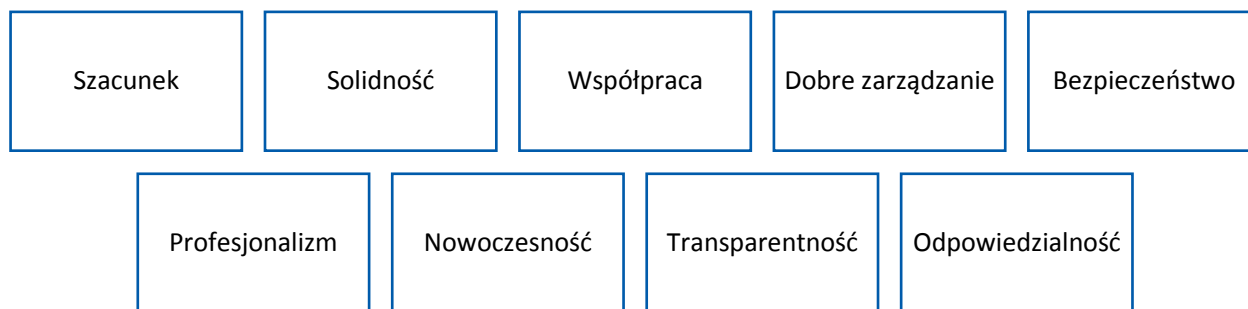
Odpowiedzialne podejście do realizacji procesu przewozowego to dbałość o zgodność podejmowanych decyzji z kierunkowymi wskazówkami Polityki CSR, która stanowi drogowskaz odpowiedzialnych postaw w Spółce. Działania w obszarze biznesu społecznie odpowiedzialnego prowadzone są systemowo, podsumowywane i analizowane w cyklach rocznych. Wnioski i doświadczenia pozwalają weryfikować założenia i projektować długofalowe inicjatywy w zakresie CSR zgodnie z aktualną strategią biznesową Grupy PKP CARGO. **Kierunki rozwoju działań z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu dostosowujemy do specyfiki Spółki, a także struktury zatrudnienia, tradycji polskiego kolejnictwa oraz obszarów i zainteresowań istotnych dla pracowników Spółki.**

W roku 2019 w PKP CARGO S.A. szczególną uwagę przywiązywaliśmy m.in. do inicjatyw budujących kulturę bezpiecznego miejsca pracy. **Życie i zdrowie to najwyższe dobro, które należy chronić zawsze i wszędzie tam, gdzie realizowane są obowiązki zawodowe.** Właśnie dlatego kształtowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy to z jedno z najbardziej odpowiedzialnych zadań Spółki. Procesy przewozowe i transport towarów wymagają ciągłego doskonalenia warunków bezpieczeństwa pracy, ale także zwiększania świadomości na temat priorytetowej roli bezpieczeństwa w miejscu pracy na wszystkich poziomach zarządzania i wdrażania kolejnych etapów procesu przewozowego.

W roku 2019 z zaangażowaniem interdyscyplinarnych zespołów wdrożony został „Program poprawy bezpieczeństwa pracy wśród pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego”. W ramach działań rozpoczęliśmy m.in. kampanię społeczną: „Kierunek bezpieczni w pracy”, adresowaną do przedstawicieli kadry kierowniczej oraz pracowników reprezentujących kluczowe dla procesu przewozowego zespoły pracownicze. W 2019 r. PKP CARGO S.A. było również organizatorem konferencji „Budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy w sektorze kolejowym.” Konferencja pozwoliła na wymianę najlepszych praktyk wśród przedstawicieli wiodących firm sektora kolejowego, przedstawicieli organów państwowych na szczeblu ministerialnym oraz branżowych, które statutowo dbają o bezpieczne miejsce pracy.

Rok 2019 był kolejnym rokiem, w którym kontynuowaliśmy i rozwijaliśmy rozpoczęte ponad dekadę temu systemowe działania CSR. Zaangażowanie społeczne PKP CARGO S.A. wzmacnia pozytywną reputację Spółki i buduje zaufanie interesariuszy do realizowanych przez nią działań biznesowych. Aktywne realizowanie projektów prospołecznych, prośrodowiskowych, a także inicjatyw bezpośrednio wspierających Pracowników wpływa na zwiększenie jakości realizowanych usług oraz poprawę bezpieczeństwa przewozów. Przekłada się to na wzrost poziomu satysfakcji interesariuszy zewnętrznych Spółki – Klientów i Partnerów biznesowych.

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 Cargo¹³³ na temat informacji niefinansowych za rok 2019 (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 2019 r. do 31 grudnia 2019 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**

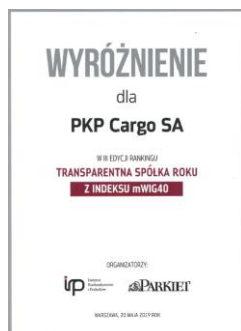
Raportowanie danych niefinansowych jest dla Grupy PKP CARGO szansą na pokazanie swoim interesariuszom, w jaki sposób tworzona jest wartość spółki w szerszym tego słowa znaczeniu. Dane niefinansowe, choć bywają trudne do oszacowania i zmierzenia, przekładają się na wyniki finansowe i operacyjne w dłuższej perspektywie czasu.

Poniżej zaprezentowane zostały 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

¹³³ Dane zawarte w zestawieniach obejmują również spółki zależne PKP CARGO CONNECT i PKP CARGO International (d. AWT)

Grupa PKP CARGO w 2019 r. za swoją działalność, a także za dbanie o zrównoważony rozwój zdobyła nagrody, m.in.:



The Best Annual Report

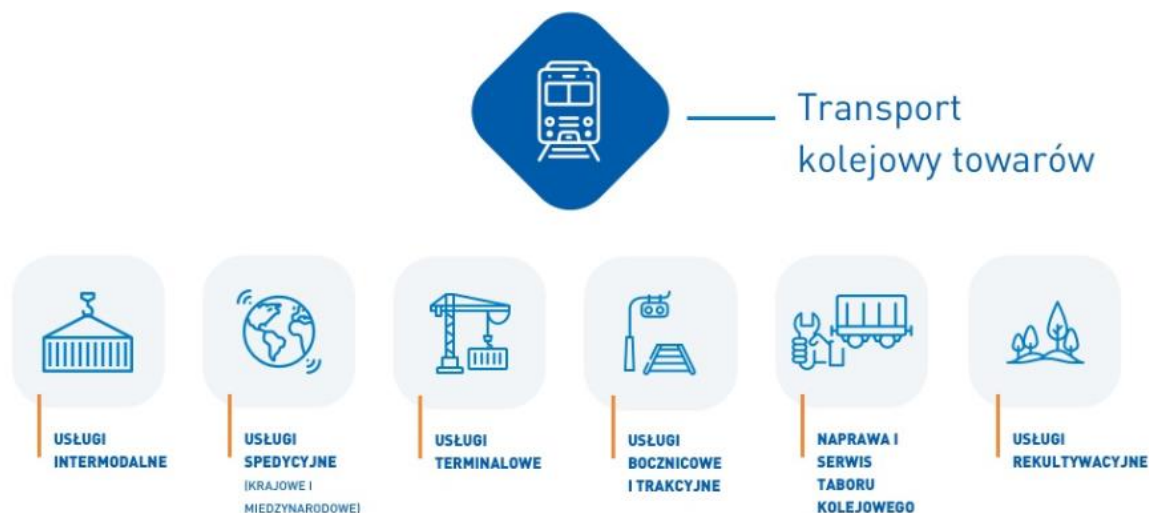
„The Best Annual Report” to konkurs organizowany przez Instytut Rachunkowości i Podatków. Celem konkursu jest promowanie raportów rocznych o największej wartości użytkowej dla akcjonariuszy i inwestorów.

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.

10.1.1 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 80% 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.

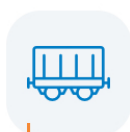
Najszybciej rozwijającym się obszarem działania Grupy PKP CARGO są usługi intermodalne. Ocenia się, iż obszar ten będzie generował coraz wyższe przychody.

Grupa zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę jej działalności. Według stanu na 31 grudnia 2019 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



TABOR



TERMINALE


KAPITAŁ
LUDZKI

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


**INFRASTRUKTURA
KOLEJOWA**
CENY REGULOWANE

OLEJ NAPĘDOWY
CENY RYNKOWE

**GLÓWNI DOSTAWCY
PALIW
NA POLSKIM RYNKU**

ENERGIA TRAKCYJNA
CENY RYNKOWE

**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



ELEKTROWNIE



KOPALNIE



HUTY


**PRZEMYSŁ
NAFTOWY**

**PRODUKCJA
KRUSZYW**

Do kluczowych klientów Grupy zaliczane są 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, 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 Grupę PKP CARGO usług transportowych.

10.1.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością Grupy PKP CARGO

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO



Tabela 44 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2019

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]			
	2019	2018	2017	2016
Trakcyjna	607 035	703 493	645 438	631 019
Nietrakcyjna	43 665	45 193	44 512	44 627

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 45 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2019

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]			
	2019	2018	2017	2016
Dwutlenek siarki	850	4 369	1 159	1 151
Dwutlenek azotu	2 079	9 040	3 418	3 172
Tlenek węgla	755	657	758	807
Dwutlenek węgla	505 618	624 717	527 792	518 347
Benzoalfapiren	0	2	0	0
Pyły i sadza	214	447	262	259
Suma węglowodorów	481	467	455	356
Hfc	0	0	0	0
Inne	27	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 zmniejszyły się względem roku 2018, co przekłada się na istotny spadek raportowanych wielkości w zestawieniu emisji substancji.

Tabela 46 Najważniejsze rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2019

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]		Ilość odpadów [t]	
		w 2019 r.		w 2018 r.		w 2017 r.		w 2016 r.	
		Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego	Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego	Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego	Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego
stan magazynowy na koniec okresu									
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż 03 01 04	03 01 05	441	5,1	3,9	441	1,4	3,9	6,6	1,4
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wytł. pyłów z 100104)	10 01 01	91,6	39,3	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	56,9	140,0	115,8	56,9	133,4	115,8	204,1	133,4
Zużyte materiały szlifierskie zawierające substancje niebezpieczne	12 01 20*	22,3	5,4	13,3	22,3	13,6	13,3	113,2	13,6
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	15,2	9,8	8,1	15,2	27,4	8,1	32,3	27,4
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	11,1	21,5	26,8	11,1	28,2	24,8	32,9	28,2
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	25,1	21,8	13	25,1	24,1	13	14,8	24,1
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecz. elementów	16 01 06	0	0	0	0	5 184,90	0	6 896,10	5 184,90
Metale żelazne (złom)	16 01 17	3 652,80	6 312,5	4 244,70	3 652,80	3 194,60	4 244,70	5 521,90	3 194,60
Metale nieżelazne	16 01 18	48,9	50,2	15,8	48,9	16,8	15,8	140,3	16,8
Inne niewymienione odpady	16 01 99	119,2	78,1	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	27	19,5	10,3	27	4	10,3	8,1	4
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	11,6	9,1	8,8	11,6	19,9	8,8	4,4	19,9
Żelazo i stal	17 04 05	10,2	118,3	16	10,2	21,7	16	52,5	21,7
Drewno	19 12 07	68	130,3	23,4	68	13,4	23,4	39,3	13,4
Pozostałe odpady		590,5	167,7	53,3	590,5	168,8	55,5	100,9	168,8

Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej odpadów generowanych przez Grupę to metale żelazne, czyli złom. Ich wzrost wynika bezpośrednio z intensyfikacji procesów naprawczych taboru.

Tabela 47 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2019

Nakłady poniesione na: [tys zł]	2019	2018	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	3 437	1 494	1 510	1 049
Kotłownie	2 078	163	424	181
Procesy technologiczne	384	308	240	183
Samochody i maszyny	54	35	30	32
Lokomotywy	852	960	795	621
Parowozy	6	8	7	13
Inne	63	20	14	19
Ochronę wód, w tym:	1 081	937	574	875
Pobór wody	485	365	339	372
Odprowadzanie ścieków	218	156	112	296
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	33	23	17	15
Inne	345	394	105	192
Wycinkę drzew i krzewów	11	43	197	167
Ochronę powierzchni ziemi	54	53	0	108
Gospodarowanie odpadami	3 558	2 382	1 982	1 531
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	423 316	176 903	138 910	249 415

Źródło: Opracowanie własne

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą inne nakłady. W 2019 r. Grupa wydatkowała kwotę 423,3 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 90% - stanowią inwestycje taborowe (zakupu platform kontenerowych, lokomotyw elektrycznych, modernizacje 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



Tabela 48 Liczba pracowników w Grupie w latach 2016-2019

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2019		Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017		Stan na 31/12/2016	
	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty
Kobiety	5 837	5 829	5 620	5 499	5 418	5 398	5 391	5 431
Wykształcenie wyższe	1 698	1 670	1 595	1 556	1 416	1 386	1 397	1 397
Wykształcenie średnie	3 325	3 330	3 243	3 158	3 146	3 143	3 155	3 178
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	814	829	782	785	856	869	839	856
Mężczyźni	17 781	17 928	18 044	17 926	17 897	17 897	17 824	17 824
Wykształcenie wyższe	2 341	2 316	2 236	2 277	2 085	2 085	2 063	2 063
Wykształcenie średnie	8 696	8 729	8 817	8 769	8 555	8 555	8 507	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	6 744	6 883	6 991	6 880	7 257	7 257	7 254	7 254
Suma	23 618	23 756	23 664	23 425	23 315	23 295	23 215	23 255

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 49 Stażyści oraz nowi pracownicy w Grupie w latach 2016-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	91	57	31	10
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	8	13	6	4
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	1 443	1 838	1 597	641
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	1 338	1 788	1 563	616

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 50 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	131 131	95 863	101 152	103 159
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	25 634	7 411	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	6	4	4	4

Źródło: Opracowanie własne

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.

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 2019 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 2019 na szczególną uwagę zasługują następujące projekty:

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe („PWP”)

Celem projektu jest stałe dbanie o bezpieczeństwo w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne osób zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z realizowaniem procesów przewozowych. Działania promujące odpowiedzialne podejście zarówno Pracodawcy, jak i samych pracowników do kwestii wpływu czynników psychospołecznych na poziom bezpieczeństwa osób zaangażowanych w realizację procesów przewozowych.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki 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 – infolinia obsługiwana przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp pracownicy bezpośrednio odpowiedzialni za realizację przewozów kolejowych, zatrudnieni m.in. na stanowiskach maszynistów, ustawiaczy, rewidentów, manewrowych. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo oraz pełną anonimowość oraz brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych,
- Spotkanie z psychologiem – podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia w uzasadnionych przypadkach Pracownicy Spółki mogą korzystać ze spotkań z psychologiem wyspecjalizowanym w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego i psychologicznych aspektów stresu pourazowego,

Program Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego obejmuje także edukację pracowników w obszarze psychologicznych aspektów wypadków kolejowych, w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego. Edukacja skierowana jest do dedykowanych zespołów i ma charakter długofalowy. W roku 2019 spółka zrealizowała także szkolenia

dodatkowe „Czynniki psychogenne w środowisku pracy, sposoby reagowania”, które zaadresowano do specjalistów i ekspertów z zakresu BHP, przedstawicieli Biura Kierowania Przewozami oraz dla osób zajmujących się komunikacją wewnętrzną w obszarze bezpieczeństwa pracy i promującą program PWP wśród pracowników.

Do dedykowanej grupy pracowników, liczącej ponad 7000 osób w 2019 r. trafiły materiały informacyjne i profilaktyczne na temat możliwości korzystania z projektu. Działania w tym zakresie są doceniane przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu, które od roku 2018 publikuje regularnie informację na temat PWP w corocznym Raporcie Dobrych Praktyk z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu i zrównoważonego rozwoju. W roku 2017 UTK wyróżnił program PWP w II edycji Konkursu *Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym*, rok 2019 również pokazał, że projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego doceniany jest przez instytucje tworzące środowisko dla bezpiecznego rozwoju sektora kolejowego jako jedna z najlepszych praktyk zwiększających bezpieczeństwo procesów przewozowych.

W 2019 r. Spółka zrealizowała kolejny etap działań komunikacyjnych upowszechniających i promujących Projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego i wiedzę z tego obszaru. Cały program promowany był m.in. w ramach Kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, adresowanej do pracowników PKP CARGO S.A. jako istotny element zwiększania bezpieczeństwa pracy i budowania kultury bezpieczeństwa pracy.

Tabela 51 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			
		2019	2018	2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	3 965	4 113	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	22	24	18	14
Dyżurny ruchu	16	74	53	77	92
Nastawniczy	16	13	14	23	36
Kierownik pociągu	16	112	72	151	198
Rewident taboru	16	1 581	1 246	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 316	1 201	1 227	1 251
Manewrowy	16	673	622	706	752
Toromistrz	16	10	10	9	10
Zwrotniczy	16	51	56	68	59
Suma	160	3 965	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 16 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, Skierniewice oraz 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 PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu m.in. w porozumieniu z miłośnikami kolei realizuje projekt przywracania wybranym lokomotywowi historycznych barw oraz propaguje wiedzę historyczną wśród młodzieży poprzez organizację otwartych spotkań z osobami tworzącymi historię kolei.



„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 rzędu 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. W 2019 r. w inicjatywie partycypowały aż 22 zespoły pracowników z całej Grupy PKP CARGO, czyli w sumie 110 uczestników, którzy pobiegli w aż 8 miastach. Istotność tego typu działań dla budowania wspólnie prospołecznych postaw podkreślona została także poprzez udział w wydarzeniu Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- **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.

Rok 2019:

ok. 200 - startów pracowników w całej Polsce,

blisko 40 uczestników maratonów i półmaratonów w Polsce i na świecie, m.in. zrealizowanie udziału 40-osobowej grupy Pracowników w wydarzeniu biegowym Runfest Ostrava, organizowanym w Czechach,

8 - miast, w których 110 pracowników wybiegało pomoc charytatywną dla podopiecznych Fundacji Poland Business Run.

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy”

Bezpieczeństwo pracy jest priorytetem niezależnie od rodzaju wykonywanych obowiązków. W PKP CARGO S.A. ma ono szczególnie istotne znaczenie dla tysięcy pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Poprzez realizację kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy” Spółka wysłała komunikat: bezpieczeństwo musi być traktowane jako priorytet wszystkich wykonywanych obowiązków.

Zwiększenie bezpieczeństwa pracy to cel rozpoczętego w 2019 r. Programu poprawy bezpieczeństwa pracy w PKP CARGO S.A. Wspólne działania w ramach ww. Programu podejmowane są we wszystkich obszarach funkcjonowania Spółki, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo realizowanych procesów przewozowych. W realizację programu zaangażowane są zarówno służby odpowiedzialne za obszar bezpieczeństwa i higieny pracy, jak również eksperci zarządzający organizacją ruchu kolejowego. Bardzo ważną częścią jest także kampania społeczna, której celem jest budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Celem kampanii jest przede wszystkim dotarcie do ponad 7000 pracowników pracujących na stanowiskach związanych z ruchem pociągów. W ramach projektu zrealizowano m.in. spójną kampanię informacyjną dla pracowników (plakaty, strona Intranetowa, ulotki, film promocyjny) oraz konferencję „Budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy w sektorze kolejowym”. Konferencja pozwoliła na wymianę najlepszych praktyk wśród przedstawicieli wiodących firm sektora kolejowego, przedstawicieli organów państwowych na szczeblu ministerialnym oraz branżowych, które statutowo dbają o bezpieczne miejsce pracy.

PRAWA CZŁOWIEKA



W Grupie PKP CARGO w 2019 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej.

Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 52 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Ilość związków zawodowych w Grupie [szt.]	165	179	174	172
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	17 985	17 973	17 637	16 937
% uzwiązkowania	76,1%	76,0%	75,6%	73,0%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

Tabela 53 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	179	239	236	205
Wskaźnik wypadkowości [%]	7,5	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 przewencyjne, 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.



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 r. 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.

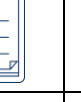
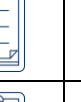
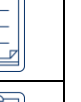
Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

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 r.



Rysunek 39 Schemat polityk dotyczących zrównoważonego rozwoju

Obszar polityki	PKP CARGO	PKP CARGO SERVICE	PKP CARGOTOR	PKP CARGO CONNECT	CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	CARGOTABOR	PKP CARGO TERMINALE	PKP CARGO INTERNATIONAL
- 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 ujednolicenie 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.

Współdziałanie ze związkami zawodowymi w PKP CARGO S.A. odbywa się nie tylko na zasadach ustalonych w przepisach powszechnie obowiązujących, lecz również w porozumieniach określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce oraz w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy.

Na znaczenie i rolę związków zawodowych w PKP CARGO S.A. wpływ mają zwłaszcza takie czynniki, jak:

- uprawnienia wynikające z przepisów powszechnych i wewnętrznych regulacji Spółki,
- partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez wybór przedstawicieli pracowników do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (około 84%).

W PKP CARGO S.A. dialog społeczny prowadzą:

- na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych działających na szczeblu PKP CARGO S.A. oraz zakładowych organizacji związkowych będących stroną ZUZP,
- na szczeblu Centrali Spółki – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych,
- na szczeblu zakładu Spółki – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

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.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Wartości biznesu społecznie odpowiedzialnego są ujęte w funkcjonujących w Spółce certyfikowanych systemach zarządzania (Zintegrowanym Systemie Zarządzania obejmujący: system zarządzania jakością, system zarządzania środowiskowego, system zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, system zarządzania bezpieczeństwem informacji, Systemie Zarządzania Energią Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem - SMS i Systemie Zarządzania Utrzymaniem - MMS), oraz obowiązujących w Spółce regulaminach (w tym w Regulaminie Pracy, Regulaminie Organizacyjnym) oraz procedurach.

Prowadzenie biznesu w sposób społecznie odpowiedzialny oznacza dla PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. odpowiedzialność za Pracowników i społeczność lokalną, kompleksowe dbanie o wszystkich interesariuszy Spółki (w tym o pracowników i klienta), stałe podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej oraz prawnej, przeciwdziałanie nadużyciom, a także troskę o środowisko i szeroko rozumiane bezpieczeństwo. Szczególnie ważna w tym kontekście jest dla Spółki kwestia utrzymywania pozytywnych relacji i otwartego dialogu z Pracownikami oraz umożliwienie im zabierania głosu w sprawach firmy.

Pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. biorą aktywny udział w budowaniu kultury Spółki i wzmacnianiu jej pozycji na rynku, są jej siłą napędową i jej ambasadorami na zewnątrz organizacji. Jako jedna z najważniejszych grup interesariuszy Spółki są motywowani do wychodzenia z inicjatywą, proponowania nowych, lepszych rozwiązań, podnoszenia własnych kwalifikacji. Za wzorowe wypełnianie obowiązków, przejawianie inicjatywy w pracy i podnoszenie jej jakości są nagradzani, wyróżniani oraz premiowani zgodnie z obowiązującymi regulaminami.

Ponieważ wolność zrzeszania się jest prawem fundamentalnym, przy budowaniu dialogu z pracownikami nie może zabraknąć reprezentujących ich związków zawodowych. W 2019 r. Spółka rozpoczęła współpracę z 3 organizacjami związkowymi, na koniec 2019 r. w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. działało 6 organizacji związkowych. Spółka aktywnie współpracuje ze związkami zawodowymi, negocjując z nimi kwestie wdrożenia regulaminów pracowniczych np. Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych oraz Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników dla Pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. (ZUZP).

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 2019 PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. zapewniła pracownikom świadczenia socjalne obejmujące dofinansowanie do wypoczynku, dofinansowanie pobytu emeryta lub rencisty w placówkach leczniczo - sanatoryjnych i rehabilitacyjnych, dofinansowanie wypoczynku dzieci i młodzieży w formie zorganizowanej. Istnieje również możliwość dofinansowania pomocy szkolnej, finansowanie pomocy rzeczowej. Pracownicy mają również możliwość otrzymania pomocy w formie zapomogi losowej i bytowej oraz pożyczki na cele mieszkaniowej. W roku 2019 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 w spółce 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 TERMINALE Sp. z o.o.

W odniesieniu do zagadnień społecznych spółka PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. nie posiada odrębnych polityk i stosuje się do przepisów powszechnie obowiązującego prawa.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Podejście Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL 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.

Polityka Personalna PKP CARGO S.A.

W 2019 r. została opracowana Polityka Personalna, która zawiera zbiór standardów i najlepszych praktyk w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Wyznacza ona kierunki dalszych działań zmierzających do zapewnienia rozwoju, optymalnych warunków pracy, przyjaznej i otwartej atmosfery oraz możliwości zdobywania nowych i doskonalenia już posiadanych kompetencji przez każdego z pracowników. Łączy kolejarską tradycję z nowoczesnym podejściem do zarządzania kapitałem ludzkim. Bazuje na stosowaniu i doskonaleniu dobrych praktyk w zakresie: rekrutacji i zatrudniania, adaptacji, rozwijania kompetencji pracowników, przestrzegania zasad etycznych i zasad bezpieczeństwa pracy. Kształtowanie odpowiedzialnych relacji społecznych z pracownikami stanowi jeden z jej najważniejszych obszarów, który ma bezpośredni wpływ na realizację celów biznesowych. Istotnym elementem jest również partnerstwo w dialogu ze stroną społeczną, co wpływa na podniesienie efektywności całej Spółki.



Nabór pracowników

W 2019 r., analogicznie jak w 2018 r., realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Poza prowadzeniem standardowych działań rekrutacyjnych, umożliwiających pozyskanie kadry z kompetencjami niezbędnymi do realizacji zadań biznesowych, zintensyfikowane zostały działania mające na celu pozyskanie kandydatów z potencjałem, bez doświadczenia zawodowego bądź z relatywnie krótką historią zatrudnienia. Aby zapewnić realizację wykonywanych zadań, oferta zatrudnienia skierowana była także do osób z niewielkim stażem pracy. W tym celu zintensyfikowane zostały prace nad wprowadzeniem rozwiązań systemowych, wspierających zatrudnienie nowych pracowników. Działania te weszły w zakres trzech głównych programów:

- Program staży zawodowych,
- Program stypendialny,
- Program staży letnich.

Analogicznie jak w roku 2018, w 2019 r. umożliwiono również nowym pracownikom, nieposiadającym kwalifikacji zawodowych uczestnictwo w rozbudowanym projekcie szkoleniowym, mającym na celu przygotowanie ich do pracy na stanowisku: maszynisty, rewidenta taboru czy manewrowego.

Ponadto, w ramach budowania wizerunku PKP CARGO S.A. jako atrakcyjnego pracodawcy, kontynuowana była współpraca z lokalnymi organizacjami, wspierającymi promocję zatrudnienia w danej lokalizacji. W 2019 roku Spółka uczestniczyła w Dniu Edukacji i Kariery, organizowanym w trakcie trwania Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2019 oraz w targach pracy organizowanych przez Powiatowy Urząd Pracy.

W 2019 r. kontynuowano również współpracę z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego, poprzez przygotowanie projektów nowych podstaw programowych kształcenia w zawodach kolejowych, czego efektem było utworzenie w Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 w Siedlcach klasy o profilu mechanik pojazdów kolejowych.

Program adaptacyjny

W 2019 r. kontynuowano program adaptacji zawodowej, 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. Optymalnie dobrany program przygotowania zawodowego umożliwił nowym pracownikom szybkie wdrożenie się w powierzone obowiązki. Tak przygotowany program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników. Aby rozwijać kwalifikacje i kompetencje personelu w zakresie wykonywanych obowiązków, organizowane były m.in.: pouczenia okresowe, instruktaże.

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 2019 roku kontynuowane były działania z roku poprzedniego, mające na celu rozwój kompetencji poprzez uczestnictwo wybranych pracowników w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych. Ponadto kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych.

Dodatkowo dla pracowników Centrali Spółki, w 2019, kontynuowany był kurs nauki języków obcych, tj.: angielskiego, niemieckiego i rosyjskiego. Kurs ten stanowił odpowiedź na potrzeby biznesowe komórek organizacyjnych w tym zakresie, wynikających ze strategii Spółki.

Kontynuowane były i rozwijane również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. W 2019 dla pracowników odpowiedzialnych za obsługę klienta, kontynuowany był cykl szkoleń, rozwijających kompetencje miękkie w zakresie: budowania relacji, komunikacji, radzenia sobie ze stresem oraz asertywności.

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). Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki na podstawie zakładowych regulaminów gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. 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:

- Dofinansowanie do wypoczynku
- Dofinansowanie do biletów na imprezy kulturalno - oświatowe i rekreacyjno - sportowe
- Dofinansowanie do opłat za przedszkole/ żłobek
- Pomoc rzeczowa/ zapomoga losowa
- Nisko- oprocentowane pożyczki na cele mieszkaniowe

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabywania ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. W 2019 r. wykupiono łącznie uprawnień do ulgowych usług transportowych dla 22 621 osób, w tym:

- dla pracowników - 59 %,
- dla członków rodzin pracowników - 9%,
- dla emerytów i rencistów kolejowych - 32%.

Kilkaset osób rocznie (ok. 300) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Szczególnie ważną rolę, w odniesieniu do zagadnień pracowniczych, spełniają Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Regulamin Pracy określa organizację i porządek pracy w Spółce jako Pracodawcy oraz związane z tym prawa i obowiązki Pracodawcy i Pracowników (bez względu na zajmowane przez nich stanowisko oraz podstawę nawiązania stosunku pracy). Regulamin ujęte również zasady współżycia społecznego w Spółce. W sprawach nie uregulowanych ww. regulaminem mają zastosowanie obowiązujące przepisy prawa, a w szczególności Kodeks Pracy i przepisy wykonawcze wydane na jego podstawie.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. podejmuje szereg inicjatyw zarówno w obszarze społecznym, jak i pracowniczym:

- dialog z pracownikami,
- współpraca z urzędami pracy,
- program „Poleć Pracownika”,
- wspieranie pasji pracowników: Ultra-Trail du Mont-Blanc, Otwarte Mistrzostwa Polski Kolarzy w Narciarstwie Alpejskim, pracownicy startowali również z sukcesami w Mistrzostwach Polski kolarzy w tenisie stołowym kobiet i mężczyzn, Mistrzostwach Polski kolarzy w crossie rowerowym, w Turnieju halowym piłki nożnej Grupy PKP CARGO o puchar Prezesa PKP CARGO S.A. oraz Otwartych Mistrzostwach Polski kolarzy w halowej piłce nożnej. W 2019 r. reprezentacja Spółki po raz pierwszy wzięła udział w biegu charytatywnym Poland Business Run,
- ochrona zdrowia pracowników - akcja szczepień przeciwko kleszczowemu zapaleniu mózgu,
- wspieranie edukacji – współpraca ze szkołami, program stypendialny.

CARGOTOR Sp. z o.o.

W CARGOTOR Sp. z o.o. tematykę relacji społecznych regulują 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 wzmacniania 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. Odnosić 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 TERMINALE Sp. z o.o.

W odniesieniu do zagadnień pracowniczych, spółka PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. nie posiada odrębnych polityk i stosuje się do przepisów powszechnie obowiązującego prawa. Spółka uznaje podstawowe prawo wszystkich pracowników do tworzenia związków zawodowych i wybierania swoich przedstawicieli, jak również dąży do szczerzej i pełnej zaufania współpracy z przedstawicielami pracowników oraz do osiągnięcia równowagi interesów. Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy zostały

zawarte w wewnętrznych regulacjach Spółki, m.in. w Regulaminie Pracy. Spółka zapewnia pracownikom również świadczenia socjalne w ZFŚS.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Sprawy pracownicze opisane są głównie w Układzie Zbiorowym Pracy, część zasad określa również Kodeks Etyczny. Dodatkowo, w PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązują „Zasady zachowania i postępowania”. 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.

Realizowane przez PKP CARGO S.A. zadania skupiają się na sukcesywnym unowocześnianiu i odmładzaniu parku lokomotyw spalinowych i elektrycznych, co prowadzi do zmniejszania emisji szkodliwych gazów i pyłów do środowiska, pozwala na oszczędzanie paliw i energii i zmniejszania emitowanego do środowiska hałasu.

Spółka inwestuje w zakup nowoczesnego taboru (nowoczesne lokomotywy wielosystemowe Vectron MS EU46, sześciosiłowe lokomotywy elektryczne Dragon, wagony-platformy od firmy Tatravagónka a.s.) Nabywane platformy poprawiają efektywność przewozów, pozwalając na przewóz cięższych ładunków niż starsze wagony oraz są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe. Łącznie na wagony-platformy oraz lokomotywy Spółka planuje wydać prawie 572 mln zł, z czego 269 mln zł zostanie dofinansowane z UE. Spółka PKP CARGO S.A. realizuje też umowę, na podstawie której Newag Group S.A. w latach 2018-2021 wykona naprawy główne poziomu P5 połączone z modernizacją 60 lokomotyw spalinowych serii SM48. W trakcie realizacji jest także umowa, na podstawie której w latach 2019-2020 Pesa Bydgoszcz S.A. wykonana naprawy poziomu P5 połączone z modernizacją 38 lokomotyw spalinowych serii ST44. Naprawy obejmą między innymi wymianę przestarzałego, dwusuwowego silnika spalinowego na silnik czterosuwowy, spełniający normy emisji spalin UICIIIA.

PKP CARGO S.A. wdraża także taborowe rozwiązania w zakresie optymalizacji zużycia energii, modernizując lokomotywy elektryczne poprzez montowanie nowoczesnej aparatury elektrycznej oraz prowadzi pilotaż wybranych lokomotyw, na których zamontowano liczniki energii elektrycznej prądu stałego.

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 w tym przypadku 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

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania obok zobowiązań spółki wobec innych systemów zarządzania, obejmuje zobowiązania w stosunku do środowiska naturalnego (system zarządzania środowiskowego) oraz, co też w pewien sposób wiąże się z poszanowaniem środowiska, zobowiązania w zakresie wykorzystania energii (system zarządzania energią). Te zobowiązania to:

- zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska w czasie realizacji usług obsługi bocznic kolejowych, przewozów rzeczy oraz usług w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej,
- wprowadzanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych służących redukcji zapotrzebowania na energię elektryczną, zmniejszenia emisji CO₂ oraz zużycia paliw i ekologicznej gospodarki odpadami,
- systematyczne monitorowanie zużycia energii i efektywności energetycznej,
- uwzględnienie w projektach inwestycyjnych możliwości poprawy wyniku energetycznego,
- doskonalenie infrastruktury technicznej w celu ograniczenia zużycia energii,
- prowadzenie działań mających na celu poprawę wyniku energetycznego,
- promowanie nabywania energooszczędnych produktów i usług.

W 2019 r. spółka przystąpiła do Programu Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK), będącego wspólną inicjatywą branży kolejowej na rzecz oszczędzania energii. Wzajemna wymiana doświadczeń w ramach CEEK ma na celu wypracowanie i wdrażanie rozwiązań efektywnych energetycznie i jednocześnie pro-ekologicznych, które służą wszystkim uczestnikom rynku kolejowego.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., będąc świadomą swojego oddziaływania na środowisko, przywiązuje dużą wagę do minimalizacji i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz zmniejszania niekorzystnego wpływu na otoczenie. Spółka szczerzy się swoją dbałością o ekologię i dąży do podnoszenia świadomości ochrony środowiska wśród Pracowników. Stosuje rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie wpływu swojej działalności na środowisko. Wprowadza jednolite zasady racjonalnej gospodarki materiałami, wodą, energią na wszystkich szczeblach zarządzania. Działania Spółki ukierunkowane są również na wprowadzenie, nie stwarzającej zagrożenia dla środowiska, gospodarki odpadami poprzez ich segregację, zabezpieczanie i przekazywanie ich do dalszego recyklingu.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. nie posiada szczególnych, wewnętrznych zasad dotyczących ochrony środowiska. Spółka stosuje ogólnie obowiązujące zasady w obszarze środowiskowym.

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.

Rezultaty stosowania polityki środowiskowej:

- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi i innymi - przegląd i aktualizacja wymagań prawnych i innych,
- 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 (gospodarka odpadami, nadzór nad instalacjami i urządzeniami eksploatowanymi przez Spółkę),.

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 TERMINALE Sp. z o.o.

W odniesieniu do zagadnień środowiskowych, spółka PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. nie posiada odrębnych polityk i stosuje się do przepisów powszechnie obowiązującego prawa.

PKP CARGO INTERNATIONAL

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 przykładają 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.

„Kodeks Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” to kodeks postępowania, opisujący wartości Spółki, postawy i oczekiwany sposób działania w relacjach ze współpracownikami, klientami, partnerami biznesowymi, konkurencją oraz innymi interesariuszami Spółki. Kodeks kładzie nacisk na uczciwość, rzetelność i przeciwdziałanie nadużyciom, dbanie o zapewnienie bezpiecznych,

zdrowych i przyjaznych warunków pracy, a także prowadzenie działalności gospodarczej w sposób odpowiedzialny i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Odnosi się do zasady równych szans zatrudnienia, rozwoju i doskonalenia zawodowego, zobowiązań z zakresu komunikacji i współpracy, reguł raportowania i prowadzenia dokumentacji, tematyki wykorzystywania czasu, majątku i urządzeń firmowych oraz ochrony informacji, danych osobowych i prywatności. Kodeks przedstawia też wytyczne, dotyczące kwestii uczciwej konkurencji, konfliktu interesów i zasad komunikowania się na zewnątrz organizacji oraz zachowania pracowników, będących ambasadorami spółki, poza miejscem i czasem pracy. Stanowi też platformę do prowadzenia polityki Społecznej Odpowiedzialności Biznesu w Spółce. Wszelkie nieprawidłowości, wątpliwości związane z realizacją zasad zawartych w Kodeksie oraz w ściśle z nim związanej „Polityce Przeciwdziałania Nadużyciom PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” są zgłaszane do powołanego Komitetu ds. Etyki.

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 spółki, 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.

Spółka prowadzi działalność 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.

PKP CARGO TERMINALE 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.

W 2019 r. w spółce przyjęty został „Kodeks Etyki w PKP CARGO Terminale sp. z o.o.”. Jednocześnie został powołany Rzecznik ds. Etyki. Głównym celem Kodeksu Etyki jest rekomendacja postaw oraz zasad zachowania podczas wykonywania codziennej pracy.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Kwestie związane z poszanowaniem praw człowieka opisane są w dokumencie pt. „Zasady zachowania i postępowania”, 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 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,
- rolę Sygnalisty,
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami 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;

Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A. jest realizacją polityki antykorupcyjnej Spółki.

Poprzez wdrożenie tej Procedury oraz Kodeksu etyki, władze Spółki dokładają należytej staranności, aby wzmocnić jej wizerunek na rynku, jako kompetentnej i rzetelnej, a zarazem wskazują na jej sprawne dostosowanie do zmieniających się wymagań, zmian prawa oraz nowych tendencji, jak również umożliwiają podjęcie odpowiednich działań w przypadku wystąpienia potencjalnych nieprawidłowości. Budowanie trwałych relacji wspólnie z Akcjonariuszami, Pracownikami, Klientami i Partnerami Biznesowymi oparte jest na uczciwości, przejrzystości i profesjonalizmie w działaniu. Jako największy przewoźnik towarowy w Polsce, a drugi w Europie realizując cele strategiczne, jakim jest budowa wartości dla akcjonariuszy, Spółka pamięta o łączeniu efektywności działania wraz z przestrzeganiem zasad etyki, zawartych w wewnętrznych regulacjach Spółki. Wspólnie z pionami biznesowymi definiujemy działania mające na celu minimalizację ryzyka.

Przestrzeganiem Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A. zajmuje się Compliance Officer. Wszelkie skargi/zawiadomienia dotyczące podejrzenia o korupcję wymagają natychmiastowego zgłoszenia do Compliance Officer’a anonimowo lub imiennie na specjalnie utworzony adres mailowy. Rozpatrując sygnały o potencjalnych nieprawidłowościach, PKP CARGO S.A. zapewnia ochronę przed udostępnieniem informacji osobom nieuprawnionym, komunikację zwrotną oraz rzetelność w wyjaśnianiu każdego sygnału zgodnie z Procedurą postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w PKP CARGO.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

„Polityka Przeciwdziałania Nadużyciom”, oparta na zasadzie „zero tolerancji dla korupcji”, została zawarta w trosce o wizerunek, renomę oraz zaufanie klientów, partnerów biznesowych i wszystkich interesariuszy. Celem Polityki jest ustanowienie dla wszystkich pracowników, współpracowników, klientów i partnerów biznesowych jasnych zasad postępowania w relacjach biznesowych tj. tworzenie kultury przejrzystości i braku przyzwolenia na zachowania korupcyjne. Zgodnie z Polityką przeciwdziałanie i zwalczanie nadużyć o charakterze korupcyjnym jest jednym z priorytetów spółki w relacjach z otoczeniem. Polityka zawiera wskazówki pozwalające zidentyfikować i zarządzać ryzykiem w obszarze nadużyć korupcyjnych i odzwierciedla dobre praktyki w zakresie zapobiegania, wykrywania i reagowania na zjawisko przekupstwa oraz innych zachowań o podłożu korupcyjnym, które mogą zaszkodzić interesom ekonomicznym, finansowym i wizerunkowym Spółki.

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 Postępowania Etycznego ma posłużyć utrzymaniu zaufania klientów, pracowników, organów administracji państwowej oraz 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. Spółka przyjęła do stosowania procedury określające zasady zarządzania obszarem inwestycji i zadań remontowych oraz korzystania ze służbowych kart płatniczych.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W spółce 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 TERMINALE Sp. z o.o.

W 2019 r. w spółce przyjęta została „Polityka Antykorupcyjna PKP CARGO Terminale sp. z o.o.”. Polityka ustala podstawowe zasady i reguły, które muszą być przestrzegane we wszystkich działaniach biznesowych, a także wskazanie zabronionych zachowań, które mogą stanowić przypadki korupcji lub płatnej protekcji.

PKP CARGO INTERNATIONAL

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

W Grupie PKP CARGO na bieżąco podejmowane są działania w celu zapewnienia skuteczności realizacji wyznaczonych zadań oraz zgodności z przepisami prawa. Wprowadzane regulacje wewnętrzne są dostosowywane pod kątem aktualnych potrzeb biznesowych, jak również spójności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa pracy. Równocześnie stosowanie 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 (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 monitorowane są 24 wskaźniki. 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 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. 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:

Ryzyka w ochronie środowiska

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

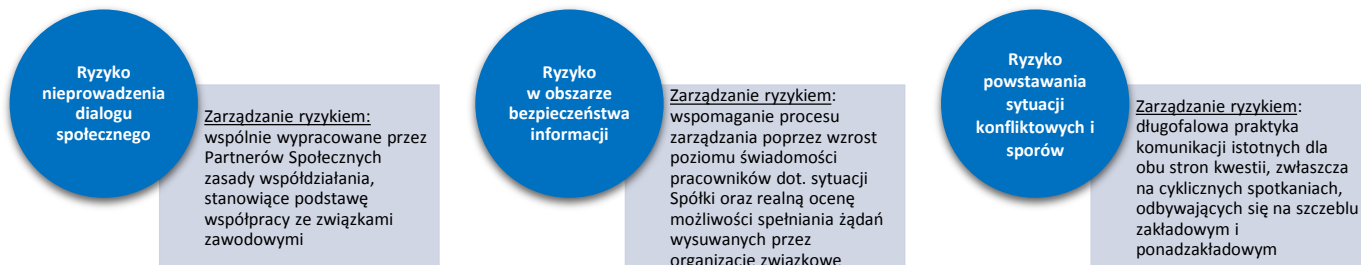
Ryzyka środowiskowe zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” w kontekście procesów środowiskowych takich jak: zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach, zarządzanie urządzeniami zawierającymi 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.

W przypadku spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., zidentyfikowane zostało ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska, czego skutkiem mogłyby być konsekwencje prawne i finansowe, a także utrata dobrego wizerunku firmy. W celu zminimalizowania wystąpienia ryzyka, spółka prowadzi bieżący monitoring aktów prawnych zgodnie z procedurą P02_Ś – Identyfikacja i dostęp do wymagań prawnych i innych. Ponadto, w zakresie ochrony środowiska prowadzi Wykaz aktów prawnych i innych, zawierający aktualne ustawy, rozporządzenia, pozwolenia wynikające z korzystania ze środowiska naturalnego oraz zgłoszenia instalacji.

Spółka PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. prowadzi działalność w sferze przemysłu ciężkiego, która z natury rzeczy rodzi ryzyka związane z naruszaniem przepisów czy norm ochrony środowiska. Prowadzi sprzedaż złomu i odpadów, ponadto występują ryzyka związane z funkcjonowaniem malarni i lakierni w poszczególnych zakładach. Aby zminimalizować te ryzyka, w spółce

utworzono stanowisko Głównego Specjalisty ds. Ochrony Środowiska, wdrożono też liczne regulacje w tym m.in. procedurę gospodarowania złomem czy postępowania z odpadami.

Zarządzanie ryzykiem związanym z zagadnieniami dot. dialogu społecznego

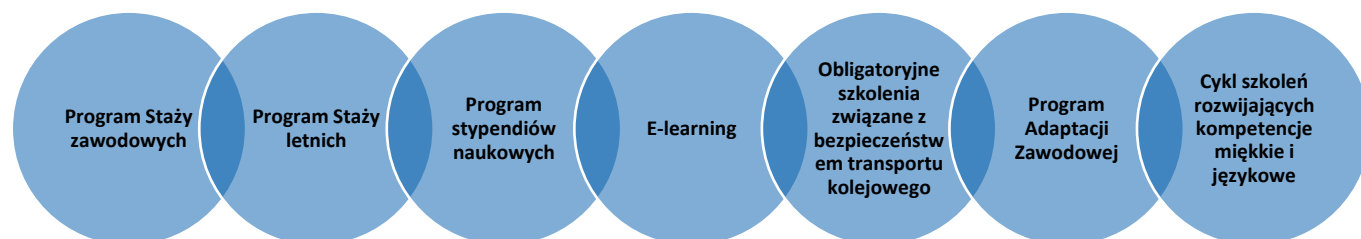


Zarządzanie ryzykiem związanym z właściwym wdrożeniem i realizacją Pracowniczych Planów Kapitałowych

- Wspólne postępowanie w przedmiocie wyboru instytucji finansowej w ramach grupy zakupowej obejmującej 23 podmioty należące do Grupy Kapitałowej PKP z jednoczesnym informowaniem Związków Zawodowych o kluczowych kwestiach dotyczących prowadzonego Postępowania,
- Akcja informacyjna o programie PPK skierowana do pracowników i współpracowników PKP CARGO S.A.,
- Wybór najkorzystniejszej oferty z uwzględnieniem kryteriów oceny ofert,
- Podpisanie w dniu 25.10.2019 r. Umowy o zarządzanie pracowniczym planem kapitałowym przez PPK in PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty, zarządzany i reprezentowany przez Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A.,
- Terminowe przekazywanie pierwszych wpłat w dniu 12.11.2019 r.,
- Bieżąca współpraca z instytucją finansową i monitoring dokonywanych operacji w procesie.

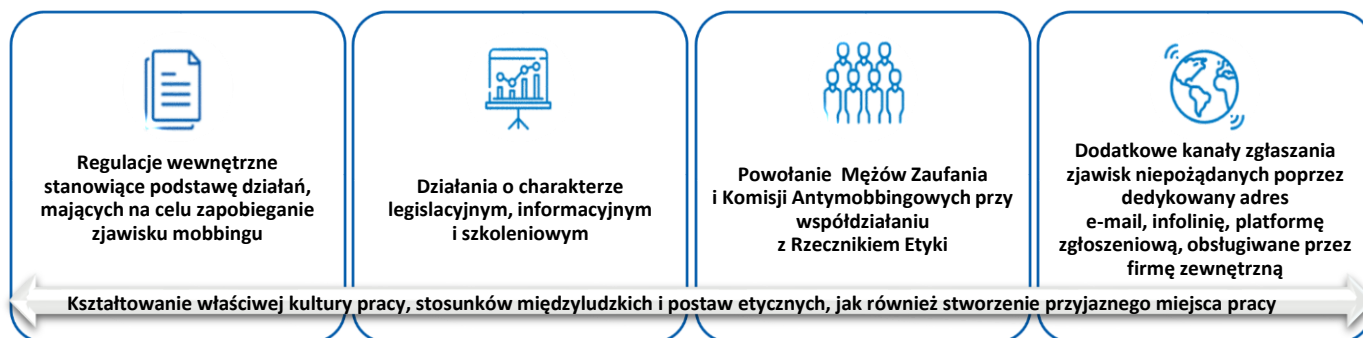
Zarządzanie ryzykiem związanym z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry oraz z niedoborem wyszkolonego personelu

Zapewnienie niezbędnych zasobów ludzkich dla potrzeb Spółki jest jednym z podstawowych celów obszaru zarządzania zasobami ludzkimi.



W 2019 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). Kontynuowana była współpraca z lokalnymi organizacjami, oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej. Dodatkowo, realizowane były działania mające na celu rozwój kompetencji pracowników.

Zarządzanie ryzykiem związanym ze zjawiskiem mobbingu



Zarządzanie ryzykiem korupcji

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, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).

W spółce PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. tematyka budowy i wdrażania systemu zarządzania ryzykiem korupcji jest ujęta w „Polityce Przeciwdziałania Nadużyciom PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” wprowadzonej w celu przeciwdziałania i zwalczania nadużyć o charakterze korupcyjnym. Polityka jest ściśle związana z „Kodeksem Etyki PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” i stanowi deklarację spółki o prowadzeniu działalności w sposób przejrzysty, odpowiedzialny i z poszanowaniem najwyższych standardów etycznych, zgodnie z zasadą „zero tolerancji dla korupcji”. „Polityka Przeciwdziałania Nadużyciom” obowiązuje wszystkich pracowników spółki oraz osoby wykonujące jakiegokolwiek usługi w imieniu lub na rzecz spółki (współpracownicy) oraz ma zastosowanie do wszelkich przypadków nadużyć jak również sytuacji, w których istnieje podejrzenie popełnienia nadużycia przez pracowników, współpracowników, podmioty doradcze, klientów i partnerów biznesowych. Wszelkie nieprawidłowości, wątpliwości związane z realizacją zasad, mają być zgłaszane do Komitetu ds. Etyki. Ponieważ działanie zespołowe wydaje się gwarantować większą transparentność, zwłaszcza na etapie wdrożenia „Kodeksu” i w tak wrażliwych kwestiach jak zgłaszanie i rozpatrywanie naruszeń, Komitet ds. Etyki będzie funkcjonował jako ciało wieloosobowe.



10.2 Oświadczenie PKP CARGO S.A.

Oświadczenie PKP Cargo S.A. na temat informacji niefinansowych za rok 2019 (dalej: Oświadczenie), stanowi wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmuje informacje niefinansowe, dotyczące PKP CARGO S.A. (dalej: PKP CARGO, Spółka) za okres od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 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 Spółki, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

PKP CARGO realizując raportowanie niefinansowe adresuje następujące obszary:



**ŚRODOWISKO
NATURALNE**



PRACOWNICY



SPOŁECZEŃSTWO



**PRAWA
CZŁOWIEKA**



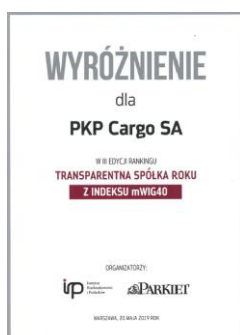
**PRZECIWDZIAŁANIE
KORUPCJI
I ŁAPOWNICTWU**

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 zaprezentowane zostały 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. w 2019 r. za swoją działalność, a także za dbanie o zrównoważony rozwój zdobyła nagrody, m.in.:



The Best Annual Report

„The Best Annual Report” to konkurs organizowany przez Instytut Rachunkowości i Podatków. Celem konkursu jest promowanie raportów rocznych o największej wartości użytkowej dla akcjonariuszy i inwestorów.

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.

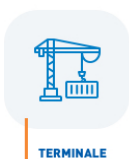
10.2.1 Opis modelu biznesowego

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



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 zaliczane są 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 2019 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



Tabela 54 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]			
	2019	2018	2017	2016
Trakcyjna	579 000	673 043	616 394	597 922
Nietrakcyjna	21 382	21 850	22 436	22 714

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 55 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Emisja substancji	Emisja ogółem [t]			
	2019	2018	2017	2016
Dwutlenek siarki	800	4 347	1 097	1 075
Dwutlenek azotu	1 608	8 938	2 912	2 641
Tlenek węgla	509	553	516	484
Dwutlenek węgla	477 747	616 780	495 134	482 575
Pyły i sadza	122	398	190	189
Suma węglowodorów	189	184	156	118
Inne	21	42	34	16

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 56 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [t] w 2019 r.		Ilość odpadów [t] w 2018 r.		Ilość odpadów [t] w 2017 r.		Ilość odpadów [t] w 2016 r.	
		Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego	Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego	Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego	Poprzedza- jącego	Sprawo- zdawczego
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wył. pyłów z 100104)	10 01 01	49,4	18	63	49,4	162,3	63	93,8	162,3
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	14,9	103	39,8	14,9	59,4	39,8	121,6	59,4
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	8,2	21,4	22,4	8,2	25,6	22,4	22,5	25,6
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	15,8	18,1	9,3	15,8	13,7	9,3	9,5	13,7
Metale żelazne (złom)	16 01 17	3 387,7	5 890,3	3 360,8	3 387,7	1 588,5	3 360,8	4 235,5	1 588,5
Metale nieżelazne	16 01 18	47,7	49,1	14,4	47,7	9,5	14,4	21,9	9,5
Inne niewymienione odpady	16 01 99	3,5	17,2	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	27,0	19,4	10,0	27,0	3,7	10,0	7,8	3,7
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	10,4	9,1	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*	15,4	9,8	8,0	15,4	8,0	8,0	12,2	8,0
Żelazo i stal	17 04 05	10,2	118,3	16	10,2	21,7	16	52,5	21,7
Drewno	19 12 07	50,6	129,3	23,4	50,6	10,6	23,4	36,1	10,6
Pozostałe odpady		126,8	157,9	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 9 ton. Kategorie odpadów, których stan w 2019 r. na koniec okresu wyniósł poniżej 9 ton są ujęte w kategorii zbiorczej - „Pozostałe odpady”. Najwięcej odpadów generowanych przez PKP CARGO to metale żelazne, czyli złom. Ich wzrost wynika bezpośrednio z intensyfikacji procesów naprawczych taboru.

Tabela 57 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2019	2018	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	1 002	1 046	898	747
Kotłownie	46	52	63	73
Procesy technologiczne	100	73	66	54
Samochody i maszyny	8	9	9	9
Lokomotywy	791	893	753	599
Parowozy	6	8	7	13
Inne	50	11	0	0
Ochronę wód, w tym:	344	133	52	38
Pobór wody	0	0	0	1
Odprowadzanie ścieków	7	7	10	4
Odrowadzanie wód opadowych i roztopowych	3	8	5	5
Inne	334	118	37	29
Wycinkę drzew i krzewów	11	32	5	0
Ochronę powierzchni ziemi	54	53	0	108
Gospodarowanie odpadami	622	334	392	266
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	422 482	176 103	138 042	248 736

Źródło: Opracowanie własne

Znacznie wzrosty kosztów związanych z gospodarką odpadami wynikają z kilkukrotnego wzrostu cen wywozu odpadów i konieczności sporządzania operatów p-poż. Wzrost nakładów na inwestycje wynika z dokonanych w 2019 r. inwestycji taborowych (zakupu platform kontenerowych, lokomotyw elektrycznych, modernizacji lokomotyw).

Kategoria „Pozostałe koszty na ochronę środowiska” jest kategorią zbiorczą obejmującą inne nakłady. W 2019 r. PKP CARGO wydatkowała kwotę 422 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 90% stanowią inwestycje taborowe (zakupu platform kontenerowych, lokomotyw elektrycznych, modernizacje 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 malarnii lokomotyw,
- budowa magazynów odpadów,
- modernizacje kotłowni, sieci c.o. i inne.

OBSZAR PRACOWNICZY


Tabela 58 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019

Liczba pracowników, w tym:	Stan na 31/12/2019		Stan na 31/12/2018		Stan na 31/12/2017		Stan na 31/12/2016	
	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty	osoby	etaty
Kobiety	4 701	4 691	4 621	4 514	4 432	4 412	4 420	4 440
Wykształcenie wyższe	1 219	1 198	1 158	1 128	1 039	1 018	1 012	1 005
Wykształcenie średnie	2 790	2 790	2 745	2 663	2 660	2 655	2 656	2 674
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	692	703	718	722	733	739	752	761
Mężczyźni	12 439	12 602	12 687	12 622	12 611	12 765	13 009	13 259
Wykształcenie wyższe	1 681	1 648	1 591	1 641	1 502	1 480	1 488	1 484
Wykształcenie średnie	6 069	6 106	6 105	6 058	5 876	5 870	5 922	6 007
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	4 689	4 848	4 991	4 922	5 233	5 415	5 599	5 767
Suma	17 140	17 293	17 308	17 135	17 043	17 177	17 429	17 698

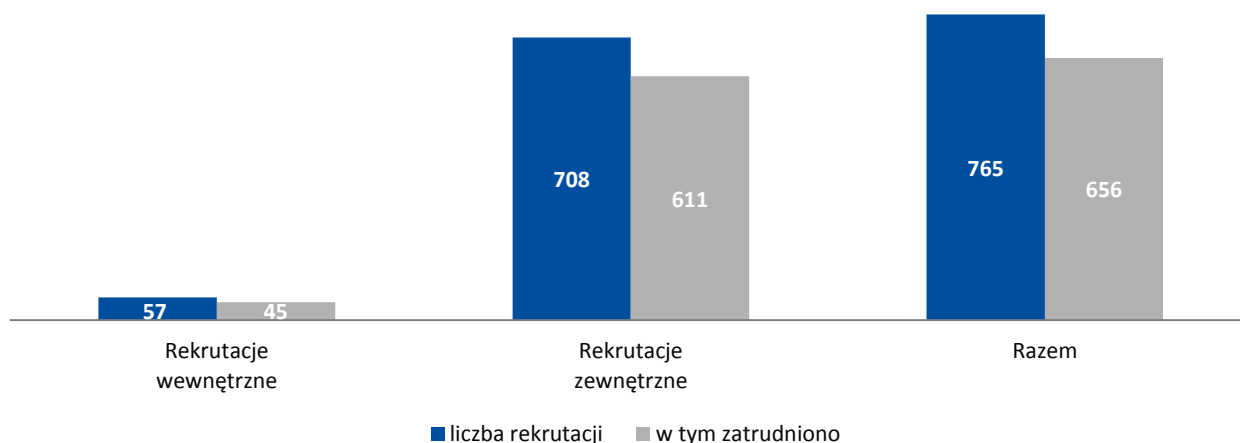
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 59 Szkolenia przeprowadzone w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	64 438	49 608	53 888	66 520
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 817	7 411	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba]	4	3	3	4

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 40 Procesy rekrutacji w PKP CARGO S.A. w 2019 r.



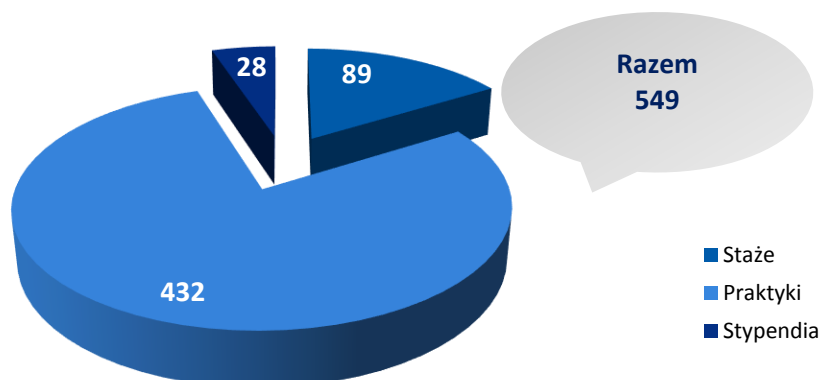
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 60 Stażyści oraz nowi pracownicy w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	89	43	15	7
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	7	9	0	1
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	729	1 108	502	198
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	725	1 106	502	198

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 41 Programy wspierające zatrudnienie realizowane w PKP CARGO S.A. w 2019 r.



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 2019 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):



CELE
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU

Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2019 na szczególną uwagę zasługują następujące projekty:

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe („PWP”)

Celem projektu jest stałe dbanie o bezpieczeństwo w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne osób zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z realizowaniem procesów przewozowych. Działania promujące odpowiedzialne podejście zarówno Pracodawcy, jak i samych pracowników do kwestii wpływu czynników psychospołecznych na poziom bezpieczeństwa osób zaangażowanych w realizację procesów przewozowych.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki 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 – infolinia obsługiwana przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp pracownicy bezpośrednio odpowiedzialni za realizację przewozów kolejowych, zatrudnieni m.in. na stanowiskach maszynistów, ustawiaczy, rewidentów, manewrowych. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo oraz pełną anonimowość oraz brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych,
- Spotkanie z psychologiem – podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia w uzasadnionych przypadkach Pracownicy Spółki mogą korzystać ze spotkań z psychologiem wyspecjalizowanym w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego i psychologicznych aspektów stresu pourazowego,

Program Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego obejmuje także edukację pracowników w obszarze psychologicznych aspektów wypadków kolejowych, w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego. Edukacja skierowana jest do dedykowanych zespołów i ma charakter długofalowy. W roku 2019 spółka zrealizowała także szkolenia dodatkowe „Czynniki psychogenne w środowisku pracy, sposoby reagowania”, które zaadresowano do specjalistów i ekspertów z zakresu BHP, przedstawicieli Biura Kierowania Przewozami oraz dla osób zajmujących się komunikacją wewnętrzną w obszarze bezpieczeństwa pracy i promującą program PWP wśród pracowników.

Do dedykowanej grupy pracowników, liczącej ponad 7000 osób w 2019 roku trafiły materiały informacyjne i profilaktyczne na temat możliwości korzystania z projektu. Działania w tym zakresie są doceniane przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu, które od roku 2018 publikuje regularnie informację na temat PWP w corocznym Raporcie Dobrych Praktyk z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu i zrównoważonego rozwoju. W roku 2017 UTK wyróżnił program PWP w II edycji Konkursu *Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym*, rok 2019 również pokazał, że projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego doceniany jest przez instytucje tworzące środowisko dla bezpiecznego rozwoju sektora kolejowego jako jedna z najlepszych praktyk zwiększających bezpieczeństwo procesów przewozowych.

W 2019 roku Spółka zrealizowała kolejny etap działań komunikacyjnych upowszechniających i promujących Projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego i wiedzę z tego obszaru. Cały program promowany był m.in. w ramach Kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, adresowanej do pracowników PKP CARGO S.A. jako istotny element zwiększania bezpieczeństwa pracy i budowania kultury bezpieczeństwa pracy.



Tabela 61 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			
		2019	2018	2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	3 965	4 113	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	22	24	18	14
Dyżurny ruchu	16	74	53	77	92
Nastawniczy	16	13	14	23	36
Kierownik pociągu	16	112	72	151	198
Rewident taboru	16	1 581	1 246	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 316	1 201	1 227	1 251
Manewrowy	16	673	622	706	752
Toromistrz	16	10	10	9	10
Zwrotniczy	16	51	56	68	59
Suma	160	3 965	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 16 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, Skierniewice oraz 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 PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu m.in. w porozumieniu z miłośnikami kolei realizuje projekt przywracania wybranym lokomotywowi historycznych barw oraz propaguje wiedzę historyczną wśród młodzieży poprzez organizację otwartych spotkań z osobami tworzącymi historię kolei.

„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:

- **filare 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.
- **filare charytatywny** – pracownicy biegając pomagają beneficjentom fundacji, z którymi współpracują. Przez trzy lata z rzędu 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. W 2019 r. w inicjatywie partycypowały aż 22 zespoły pracowników z całej Grupy PKP CARGO, czyli w sumie 110 uczestników, którzy pobiegli w aż 8 miastach. Istotność tego typu działań dla budowania wspólnie prospołecznych postaw podkreślona została także poprzez udział w wydarzeniu Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- **filare 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.

Rok 2019:

ok. 200 - startów pracowników w całej Polsce,

blisko 40 uczestników maratonów i półmaratonów w Polsce i na świecie, m.in. zrealizowanie udziału 40-osobowej grupy Pracowników w wydarzeniu biegowym Runfest Ostrava, organizowanym w Czechach,

8 - miast, w których 110 pracowników wybiegało pomoc charytatywną dla podopiecznych Fundacji Poland Business Run.



Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy”

Bezpieczeństwo pracy jest priorytetem niezależnie od rodzaju wykonywanych obowiązków. W PKP CARGO S.A. ma ono szczególnie istotne znaczenie dla tysięcy pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Poprzez realizację kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy” Spółka wysłała komunikat: bezpieczeństwo musi być traktowane jako priorytet wszystkich wykonywanych obowiązków.

Zwiększenie bezpieczeństwa pracy to cel rozpoczętego w 2019 r. Programu poprawy bezpieczeństwa pracy w PKP CARGO S.A. Wspólne działania w ramach ww. Programu podejmowane są we wszystkich obszarach funkcjonowania Spółki, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo realizowanych procesów przewozowych. W realizację programu zaangażowane są zarówno służby odpowiedzialne za obszar bezpieczeństwa i higieny pracy, jak również eksperci zarządzający organizacją ruchu kolejowego. Bardzo ważną częścią jest także kampania społeczna, której celem jest budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Celem kampanii jest przede wszystkim dotarcie do ponad 7000 pracowników pracujących na stanowiskach związanych z ruchem pociągów. W ramach projektu zrealizowano m.in. spójną kampanię informacyjną dla pracowników (plakaty, strona Intranetowa, ulotki, film promocyjny) oraz konferencję „Budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy w sektorze kolejowym”. Konferencja pozwoliła na wymianę najlepszych praktyk wśród przedstawicieli wiodących firm sektora kolejowego, przedstawicieli organów państwowych na szczeblu ministerialnym oraz branżowych, które statutowo dbają o bezpieczne miejsce pracy.

PRAWA CZŁOWIEKA



W PKP CARGO w 2019 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej.

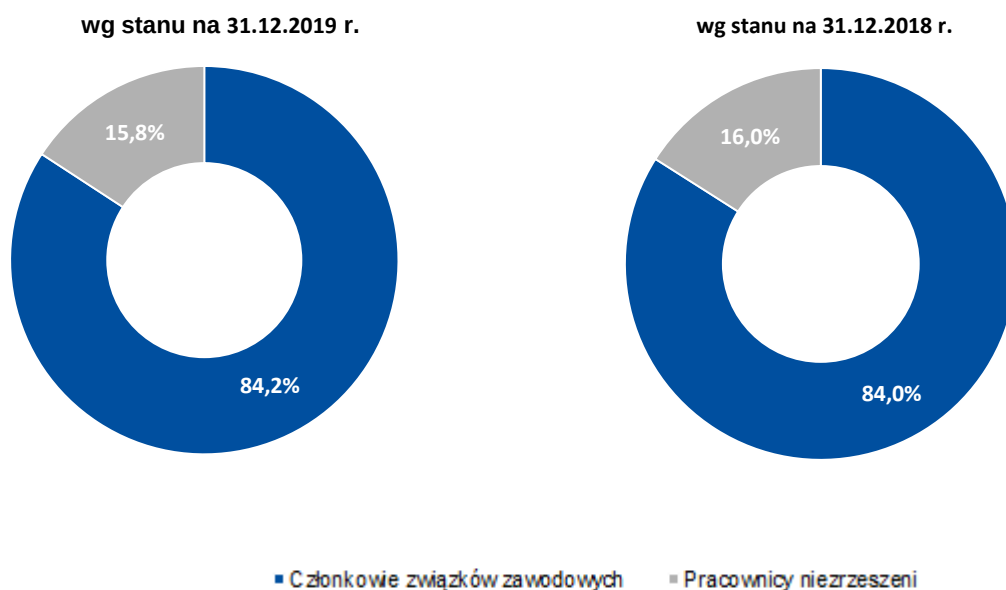
Prawo do wolności zrzeszania się

Tabela 62 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2019

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Ilość związków zawodowych w Spółce [szt.]	116	123	129	131
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	14 458	14 620	14 595	14 944
% uzwiązkowania	84,2%	84,0%	85,6%	85,7%

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 42 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w 2019 i 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy

Tabela 63 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2018

Wyszczególnienie	2019	2018	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	82	119	119	118
Wskaźnik wypadkowości [%]	4,7	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 kradzieżami 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;
- Flota BSP w związku z zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez Spółkę;
- 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



Od 2018 r. w PKP CARGO S.A. obowiązuje 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.



10.2.3 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 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

Współdziałanie ze związkami zawodowymi w PKP CARGO S.A. odbywa się nie tylko na zasadach ustalonych w przepisach powszechnie obowiązujących, lecz również w porozumieniach określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce oraz w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy.

Na znaczenie i rolę związków zawodowych w PKP CARGO S.A. wpływ mają zwłaszcza takie czynniki, jak:

- uprawnienia wynikające z przepisów powszechnych i wewnętrznych regulacji Spółki,
- partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez wybór przedstawicieli pracowników do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (około 84%).

W PKP CARGO S.A. dialog społeczny prowadzą:

- na szczeblu Spółki – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych działających na szczeblu PKP CARGO S.A. oraz zakładowych organizacji związkowych będących stroną ZUZP,
- na szczeblu Centrali Spółki – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych,
- na szczeblu zakładu Spółki – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

Podstawową 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.

Kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji, jak też czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej.

Idea partnerstwa jest rozwijana jako wieloletnia praktyka PKP CARGO S.A. W 2019 r. Spółka kontynuowała działania na rzecz jej popularyzowania, bazując m. in. na wewnętrznych Dobrych Zasadach Dialogu Społecznego, wypracowanych wspólnie ze Stroną Społeczną. Mając na uwadze budowę efektywnego, partnerskiego dialogu w sektorze kolejowym oraz odwołując się do wieloletnich doświadczeń, pracownicy spółek zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych oraz przedstawiciele związków zawodowych funkcjonujących w tych organizacjach wypracowali pięć dobrych praktyk odwołujących się do ogólnoludzkich wartości i zasad dobrej współpracy: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog, przyczyniając się do podnoszenia efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych.

PKP CARGO S.A. promuje partnerstwo w dialogu społecznym w sposób ciągły, m.in. podczas spotkań ze Stroną Społeczną oraz w kanałach komunikacji wewnętrznej: biuletyn INFO CARGO, Intranet (zakładka dedykowana tematom z zakresu dialogu społecznego – „Akademia Dialogu”).

Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. aktualizuje wewnętrzne regulacje określające zasady współpracy Partnerów Społecznych. Spółka tworzy również warunki sprzyjające szerzeniu i aktualizacji wiedzy w zakresie istotnym dla stron dialogu społecznego. Z tego względu przedstawicielom Strony Społecznej udostępniane są szkolenia nt. zmian prawa w tych obszarach, które mają bezpośredni wpływ na wspólnie realizowane procesy, np. nowelizacja ustawy o związkach zawodowych.

O ważnym miejscu dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. świadczy fakt, że inicjatywy w tym zakresie stanowią dla Spółki stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Zapewnienie właściwej atmosfery partnerskiego dialogu Spółka traktuje jako jedną z podstawowych składowych wewnętrznej Polityki CSR. Jest to zgodne zarówno ze Strategią PKP CARGO, jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, np. z Normą ISO 26000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”.

Istotniejsze inicjatywy w zakresie dialogu społecznego zrealizowane w 2019 r.:

- Cykliczne spotkania Sygnatariuszy ZUZP - regularne spotkania kwartalne oraz spotkania tematyczne i konsultacje zaowocowały m. in. podpisaniem trzech porozumień w obszarze wynagrodzeń oraz aneksu do porozumienia regulującego wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego w Spółce,
- Edukacja w obszarze dialogu oraz spraw pracowniczych realizowana poprzez spotkania nt. aktualnych zmian legislacyjnych, np. PPK – prezentacja poprowadzona przez ekspertów z Polskiego Funduszu Rozwoju, nowelizacja ustawy o związkach zawodowych – szkolenie i spotkania z ekspertem z zakresu prawa pracy,
- „Akademia Dialogu”: stała rubryka w biuletynie firmowym INFO CARGO oraz dedykowana zakładka w Intranecie. Komunikacja nt. dialogu społecznego w mediach wewnętrznych Spółki przy udziale zarówno przedstawicieli Zarządu oraz kierownictwa, jak też istotnym zaangażowaniu liderów organizacji związkowych, np. cykl artykułów w biuletynie firmowym,
- Audyt systemu wynagrodzeń w PKP CARGO S.A. przy udziale Strony Społecznej, a także warsztaty dedykowane Stronie Społecznej dot. wyników audytu systemu wynagradzania oraz kierunków zmian,
- Deklaracja Partnerstwa na rzecz bezpiecznego miejsca pracy podpisana przez Zarząd Spółki oraz Sygnatariuszy ZUZP. Deklaracja ta stanowi wyrażenie woli wspólnego wzmocnienia kultury bezpieczeństwa miejsca pracy w PKP CARGO S.A.,

- Udział przedstawicieli związków zawodowych w pracach zespołów roboczych realizujących Program Poprawy Bezpieczeństwa i Higieny pracy w PKP CARGO oraz w ramach Kampanii „Kierunek: Bezpieczni w pracy”.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych

Polityka Personalna PKP CARGO S.A.

W 2019 r. została opracowana Polityka Personalna, która zawiera zbiór standardów i najlepszych praktyk w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Wyznacza ona kierunki dalszych działań zmierzających do zapewnienia rozwoju, optymalnych warunków pracy, przyjaznej i otwartej atmosfery oraz możliwości zdobywania nowych i doskonalenia już posiadanych kompetencji przez każdego z pracowników. Łączy kolejarską tradycję z nowoczesnym podejściem do zarządzania kapitałem ludzkim. Bazuje na stosowaniu i doskonaleniu dobrych praktyk w zakresie: rekrutacji i zatrudniania, adaptacji, rozwijania kompetencji pracowników, przestrzegania zasad etycznych i zasad bezpieczeństwa pracy. Kształtowanie odpowiedzialnych relacji społecznych z pracownikami stanowi jeden z jej najważniejszych obszarów, który ma bezpośredni wpływ na realizację celów biznesowych. Istotnym elementem jest również partnerstwo w dialogu ze stroną społeczną, co wpływa na podniesienie efektywności całej Spółki.



Nabór pracowników

W 2019 r., analogicznie jak w 2018 r., realizowane były wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Poza prowadzeniem standardowych działań rekrutacyjnych, umożliwiających pozyskanie kadry z kompetencjami niezbędnymi do realizacji zadań biznesowych, zintensyfikowane zostały działania mające na celu pozyskanie kandydatów z potencjałem, bez doświadczenia zawodowego bądź z relatywnie krótką historią zatrudnienia. Aby zapewnić realizację wykonywanych zadań, oferta zatrudnienia skierowana była także do osób z niewielkim stażem pracy. W tym celu zintensyfikowane zostały prace nad wprowadzeniem rozwiązań systemowych, wspierających zatrudnienie nowych pracowników. Działania te weszły w zakres trzech głównych programów:

- Program staży zawodowych, którego celem było wyłonienie najlepszych stażystów o dużym potencjale rozwojowym, którym po zakończeniu stażu, zaproponowano zatrudnienie w Spółce na stanowiskach związanych z utrzymaniem i eksploatacją taboru.
- Program stypendialny skierowany był do uczniów przedostatnich i ostatnich klas szkół średnich o profilu technicznym. Działanie to miało na celu zasilenie kadry PKP CARGO S.A. zdolnymi i rojącymi absolwentami techników i szkół branżowych II stopnia, którzy po ukończeniu szkoły, zostaną zatrudnieni na stanowiskach związanych z podstawową działalnością Spółki.
- Program staży letnich skierowany był do studentów i absolwentów uczelni wyższych. W okresie wakacyjnym stażyści zapoznali się ze specyfiką pracy na stanowiskach eksperckich w obszarze zagadnień technicznych taboru kolejowego, a po zrealizowanym stażu, najbardziej zaangażowani, otrzymali propozycję zatrudnienia.

Analogicznie jak w roku 2018, w 2019 r. umożliwiono również nowym pracownikom, nieposiadającym kwalifikacji zawodowych uczestnictwo w rozbudowanym projekcie szkoleniowym, mającym na celu przygotowanie ich do pracy na stanowisku: maszynisty, rewidenta taboru czy manewrowego.

Ponadto, w ramach budowania wizerunku PKP CARGO S.A. jako atrakcyjnego pracodawcy, kontynuowana była współpraca z lokalnymi organizacjami, wspierającymi promocję zatrudnienia w danej lokalizacji. W 2019 roku Spółka uczestniczyła w Dniu Edukacji i Kariery, organizowanym w trakcie trwania Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2019 oraz w targach pracy organizowanych przez Powiatowy Urząd Pracy.

W 2019 r. kontynuowano również współpracę z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego, poprzez przygotowanie projektów nowych podstaw programowych kształcenia w zawodach kolejowych, czego efektem było utworzenie w Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 w Siedlcach klasy o profilu mechanik pojazdów kolejowych.

Program adaptacyjny

W 2019 r. kontynuowano program adaptacji zawodowej, 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. Optymalnie dobrany program przygotowania zawodowego umożliwił nowym pracownikom szybkie wdrożenie się w powierzone obowiązki. Tak przygotowany program adaptacji ma wpływ na zmniejszenie ryzyka rotacji pracowników. Aby rozwijać kwalifikacje i kompetencje personelu w zakresie wykonywanych obowiązków, organizowane były m.in.: pouczenia okresowe, instruktaże.

Szkolenia i Rozwój

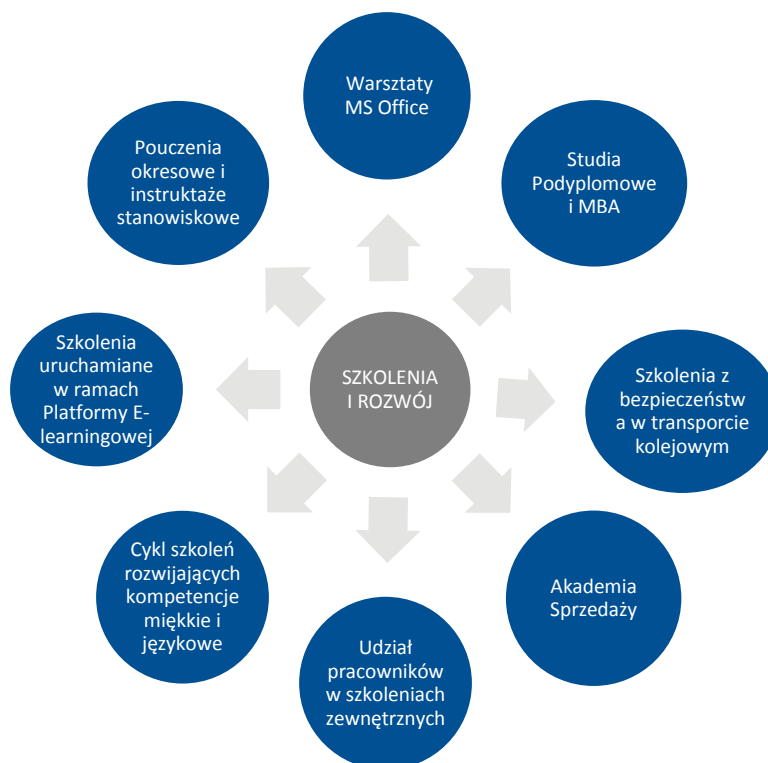
PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, które wspierałyby realizację celów biznesowych.

W 2019 roku kontynuowane były działania z roku poprzedniego, mające na celu rozwój kompetencji poprzez uczestnictwo wybranych pracowników w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych. Ponadto kadra kierownicza podnosiła swoje kompetencje w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych.

Dodatkowo dla pracowników Centrali Spółki, w 2019, kontynuowany był kurs nauki języków obcych, tj.: angielskiego, niemieckiego i rosyjskiego. Kurs ten stanowił odpowiedź na potrzeby biznesowe komórek organizacyjnych w tym zakresie, wynikających ze strategii Spółki.

Kontynuowane były i rozwijane również działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu. W 2019 dla pracowników odpowiedzialnych za obsługę klienta, kontynuowany był cykl szkoleń, rozwijających kompetencje miękkie w zakresie: budowania relacji, komunikacji, radzenia sobie ze stresem oraz asertywności.

Rysunek 43 Działania PKP CARGO S.A. w obszarze szkoleń i rozwoju



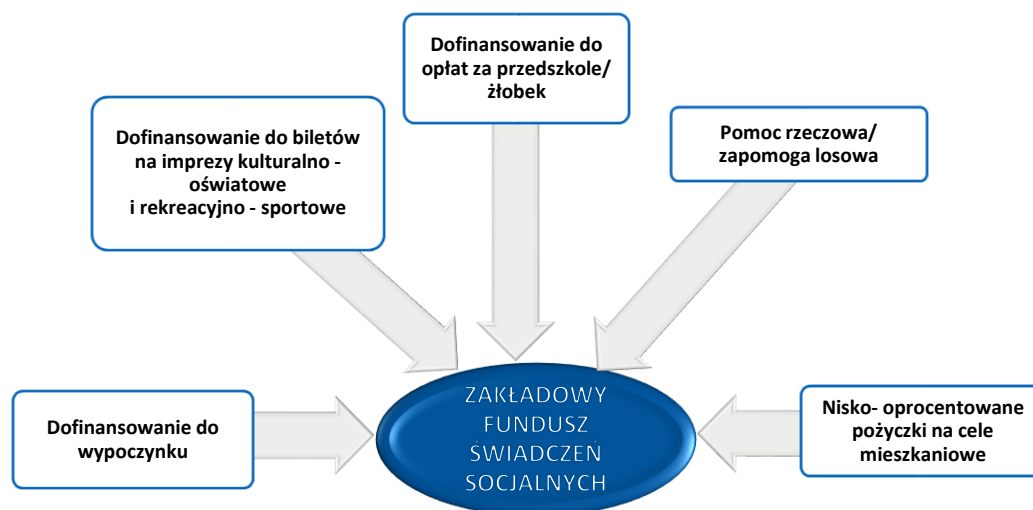
Źródło: Opracowanie własne

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). Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki na podstawie zakładowych regulaminów gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. 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.

Rysunek 44 Rodzaje świadczeń socjalnych w PKP CARGO S.A.



Źródło: Opracowanie własne

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabywania ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. W 2019 r. wykupiono łącznie uprawnień do ulgowych usług transportowych dla 22 621 osób, w tym:

- dla pracowników - 59 %,
- dla członków rodzin pracowników - 9%,
- dla emerytów i rencistów kolejowych - 32%.

Kilkaset osób rocznie (ok. 300) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

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 pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy.

Transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla realizacji europejskich celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Kolejowy transport towarów to prawie 9 x mniejsza emisja CO₂ niż towarowy transport drogowy. Kolej to najbardziej zdekarbonizowany, zmotoryzowany sposób podróżowania: emisje CO₂ z kolei stanowią mniej niż 3% emisji z całego transportu, mimo że przewożą one 17% transportu lądowego (wg CER Factsheet Klimat 2018). 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.

Realizowane przez PKP CARGO S.A. zadania skupiają się na sukcesywnym unowocześnianiu i odnawianiu parku lokomotyw spalinowych i elektrycznych, co prowadzi do zmniejszania emisji szkodliwych gazów i pyłów do środowiska, pozwala na oszczędzanie paliw i energii i zmniejszania emitowanego do środowiska hałasu.

Spółka inwestuje w zakup nowoczesnych lokomotyw. Na koniec roku 2019 posiadała w swojej flocie 18 nowoczesnych lokomotyw wielosystemowych Vectron MS EU46, które pozwalają przekraczać europejskie linie kolejowe bez zatrzymywania, co pozwala na oszczędność energii. Posiada również 3 nowoczesne sześciosiłowe lokomotywy elektryczne Dragon (ET25) oraz 7 szt. lokomotyw Dragon 2 (ET26). W 2019 r. podpisana została umowa na zakup kolejnych 24 lokomotyw.

PKP CARGO S.A. inwestuje także w nowoczesny park wagonowy. W 2019 r. odebranych zostało 50 wagonów-platform od firmy Tatravagónka a.s. (Słowacja). Docelowo planowany jest w najbliższych latach zakup 1106 platform. W ramach umowy z Tatravagónka a.s. do 2022 r. odebranych zostanie łącznie 936 wagonów do przewozów intermodalnych w trzech różnych konstrukcjach i długościach ładunkowych. Kontrakt z konsorcjum Wagony Świdnica/ASTRA Rail (Grupa Greenbreier) przewiduje zakup 220 platform. Nabywane platformy poprawiają efektywność przewozów, pozwalając na przewóz cięższych ładunków niż starsze wagony oraz są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe. Łącznie na wagony-platformy oraz lokomotywy Spółka planuje wydać prawie 572 mln zł, z czego 269 mln zł zostanie dofinansowane z UE.

Spółka PKP CARGO S.A. realizuje umowę, na podstawie której Newag Group S.A. w latach 2018-2021 wykona naprawy główne poziomu P5 połączone z modernizacją 60 lokomotyw spalinowych serii SM48. W wyniku modernizacji, która obejmuje m.in. budowę nowego nadwozia w technologii modułowej, wymianę agregatu prądotwórczego, aparatury hamulcowej oraz maszyn i urządzeń pomocniczych, zmieniona zostanie seria SM48 na ST48 oraz przeznaczenie lokomotyw z manewrowych na liniowe. W 2019 r. wykonano 20 takich modernizacji. W trakcie realizacji jest także umowa, na podstawie której w latach 2019-2020 Pesa Bydgoszcz S.A. wykonana naprawy poziomu P5 połączone z modernizacją 38 lokomotyw spalinowych serii ST44. Naprawy obejmą między innymi wymianę przestarzałego, dwusuwowego silnika spalinowego na silnik czterosuwowy, spełniający normy emisji spalin UICIII. W 2019 r. wykonano 9 takich modernizacji.

PKP CARGO S.A. wdraża także taborowe rozwiązania w zakresie optymalizacji zużycia energii, modernizując lokomotywy elektryczne poprzez montowanie nowoczesnej aparatury elektrycznej oraz prowadzi pilotaż wybranych lokomotyw, na których zamontowano liczniki energii elektrycznej prądu stałego. W ramach programu poprawy wyposażenia elektrycznego, w roku 2019 wykonanych zostało 20 napraw lokomotyw elektrycznych serii ET41 na poziomie P5 - połączonych z modernizacją.

Spółka wspiera także innowacyjne rozwiązania i prace badawczo-rozwojowe nad taborą 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. W czasie targów Inno Trans 2018 PKP CARGO S.A. podpisała umowę z Pesą Bydgoszcz S.A. w sprawie budowy dwunapędowej autonomicznej lokomotywy. Obecnie trwają ustalenia dotyczące założeń technicznych. W 2018 r. podpisana została z Jastrzębską Spółką Węglową oraz Fabryką Pojazdów Szynowych H.Cegielski list intencyjny na rzecz wspólnych, innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych, związanych z komercyjnym wykorzystaniem bezemisyjnego paliwa wodorowego w transporcie kolejowym.

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 w tym przypadku 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.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do poszanowania praw człowieka – polityka antymobbingowa

Prowadzona w PKP CARGO S.A. polityka antymobbingowa znajduje swoje odzwierciedlenie w regulacjach wewnętrznych, na podstawie których u pracodawców wchodzących w skład Spółki funkcjonują specjalnie powołane organy: Mężowie Zaufania oraz Komisje Antymobbingowe. Ich zadaniem jest ustalanie, rozpatrywanie spraw, jak również przedstawianie rekomendacji podjęcia działań mających na celu zapobieganie zjawisku mobbingu. Spoczywający na pracodawcach obowiązek przeciwdziałania mobbingowi znalazł również swoje odzwierciedlenie w postanowieniach regulaminów pracy, zmierzających do ochrony pracowników przed mobbingiem.

Zgodnie z przyjętymi w Spółce zasadami, pracownik ma możliwość zgłoszenia przypadku mobbingu, jak również uzyskania informacji i pomocy, przy zachowaniu poufności, do Męża Zaufania. Mężowie Zaufania współpracują w tym zakresie z Rzecznikiem Etyki, który jest odpowiedzialny za rozpatrywanie spraw związanych z przestrzeganiem zasad i standardów etycznych w PKP CARGO S.A., ponadto monitoruje normy etyczne oraz pełni funkcję doradczą dla pracowników i Zarządu Spółki. Rzecznik Etyki zachowując poufność i profesjonalizm, rozpatruje sygnały od pracowników, jak również rekomenduje działania mające na celu poprawę kultury etycznej w Spółce.

Rolą Komisji Antymobbingowej, jak również Męża Zaufania, jest przeciwdziałanie oraz zwalczanie przypadków mobbingu u pracodawcy. Do zadań Męża Zaufania należy przyjmowanie zgłoszeń i dokonywanie ich wstępnej oceny, jak również prowadzenie wstępnych rozmów z osobami zgłaszającymi przypadki mobbingu, a także proponowanie rozwiązania istniejącej sytuacji. Natomiast zadaniem Komisji jest w szczególności rozpoznawanie spraw określonych w konkretnych zgłoszeniach, po wyczerpaniu procedury przez Męża Zaufania, w tym ustalenie faktów, ocena sytuacji i podjęcie działań zmierzających do rozstrzygnięcia konfliktu wraz z rekomendacją dla pracodawcy zastosowania środków prewencyjnych, zapobiegających mobbingowi.

W celu podniesienia skuteczności działań oraz zapewnienia różnorodnych kanałów zgłaszania nieprawidłowości PKP CARGO korzysta z usług zewnętrznej firmy „Linia Etyki”, która obsługuje dedykowany adres e-mail, infolinię oraz platformę zgłoszeniową nieprawidłowości, za pośrednictwem której osoba zgłaszająca może uzyskać poradę oraz informację m. in. o tym, czym jest mobbing, czy dane zachowanie nosi znamiona, jak też przyjmuje zgłoszenia o innych zjawiskach nieetycznych.

W toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi Spółka kładzie szczególny nacisk na działania profilaktyczne. Temu służyły m. in. szkolenia dla członków Komisji Antymobbingowych i Mężów Zaufania oraz pozostałych pracowników, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk kierowniczych. Problematyka mobbingu jest ponadto sygnalizowana w trakcie szkoleń bhp.

Obok realizowanej polityki antymobbingowej Spółka prowadzi również całościową politykę przeciwdziałania innym zjawiskom niepożądanym w miejscu pracy, w tym dyskryminacji i molestowaniu. Z tego też względu dużą wagę przykładają do monitorowania i skutecznego ich eliminowania. Kształtowanie właściwych warunków pracy, stosunków międzyludzkich i postaw etycznych w środowisku pracy jest bowiem jednym z priorytetów prowadzonej polityki bezpiecznego i przyjaznego pracownikom miejsca pracy.



**Widzisz nieprawidłowości,
zareaguj!**

 <https://cargo.liniaetyki.pl>

 22 290 69 13

 cargo@liniaetyki.pl

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,
- rolę Sygnalisty,
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami 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;

Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A. jest realizacją polityki antykorupcyjnej Spółki.

Poprzez wdrożenie tej Procedury oraz Kodeksu etyki, władze Spółki dokładają należytej staranności, aby wzmocnić jej wizerunek na rynku, jako kompetentnej i rzetelnej, a zarazem wskazują na jej sprawne dostosowanie do zmieniających się wymagań, zmian prawa oraz nowych tendencji, jak również umożliwiają podjęcie odpowiednich działań w przypadku wystąpienia potencjalnych nieprawidłowości. Budowanie trwałych relacji wspólnie z Akcjonariuszami, Pracownikami, Klientami i Partnerami Biznesowymi oparte jest na uczciwości, przejrzystości i profesjonalizmie w działaniu. Jako największy przewoźnik towarowy w Polsce, a drugi w Europie realizując cele strategiczne, jakim jest budowa wartości dla akcjonariuszy, Spółka pamięta o łączeniu efektywności działania wraz z przestrzeganiem zasad etyki, zawartych w wewnętrznych regulacjach Spółki. Wspólnie z pionami biznesowymi definiujemy działania mające na celu minimalizację ryzyka.

Przestrzeganiem Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A. zajmuje się Compliance Officer. Wszelkie skargi/zawiadomienia dotyczące podejrzenia o korupcję wymagają natychmiastowego zgłoszenia do Compliance Officer’a anonimowo lub imiennie na specjalnie utworzony adres mailowy. Rozpatrując sygnały o potencjalnych nieprawidłowościach, PKP CARGO S.A. zapewnia ochronę przed udostępnieniem informacji osobom nieuprawnionym, komunikację zwrotną oraz rzetelność w wyjaśnianiu każdego sygnału zgodnie z Procedurą postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w PKP CARGO.

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 monitorowane są 24 wskaźniki. 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:

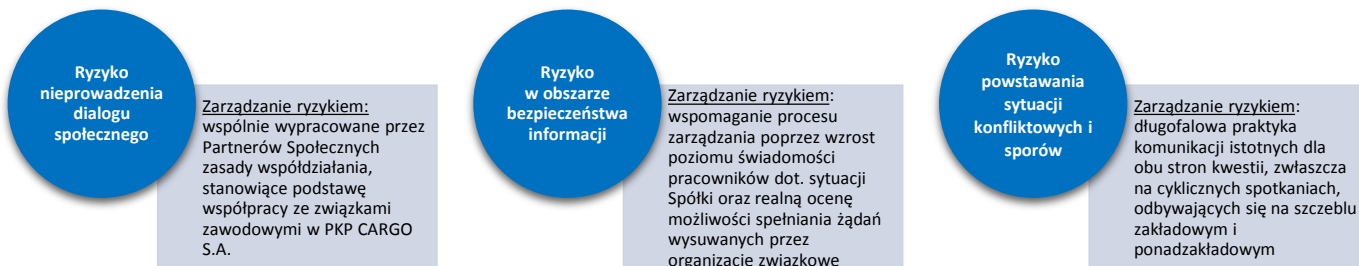
Ryzyka w ochronie środowiska

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.

Zarządzanie ryzykiem związanym z zagadnieniami dot. dialogu społecznego

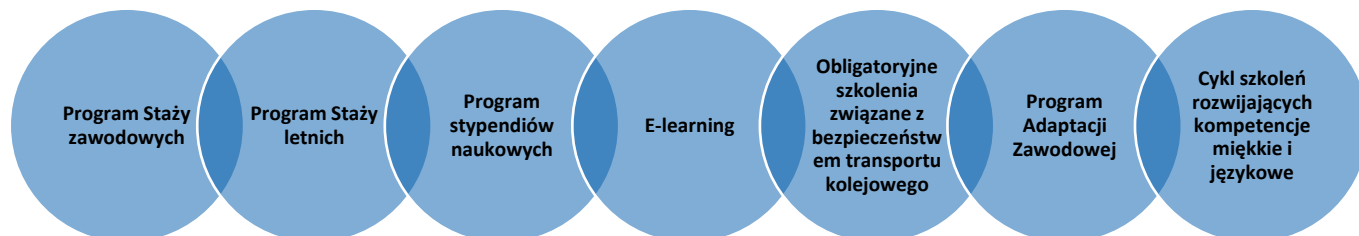


Zarządzanie ryzykiem związanym z właściwym wdrożeniem i realizacją Pracowniczych Planów Kapitałowych

- Wspólne postępowanie w przedmiocie wyboru instytucji finansowej w ramach grupy zakupowej obejmującej 23 podmioty należące do Grupy Kapitałowej PKP z jednoczesnym informowaniem Związków Zawodowych o kluczowych kwestiach dotyczących prowadzonego Postępowania,
- Akcja informacyjna o programie PPK skierowana do pracowników i współpracowników PKP CARGO S.A.,
- Wybór najkorzystniejszej oferty z uwzględnieniem kryteriów oceny ofert,
- Podpisanie w dniu 25.10.2019 r. Umowy o zarządzanie pracowniczym planem kapitałowym przez PPK in PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty, zarządzany i reprezentowany przez Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A.,
- Terminowe przekazywanie pierwszych wpłat w dniu 12.11.2019 r.,
- Bieżąca współpraca z instytucją finansową i monitoring dokonywanych operacji w procesie.

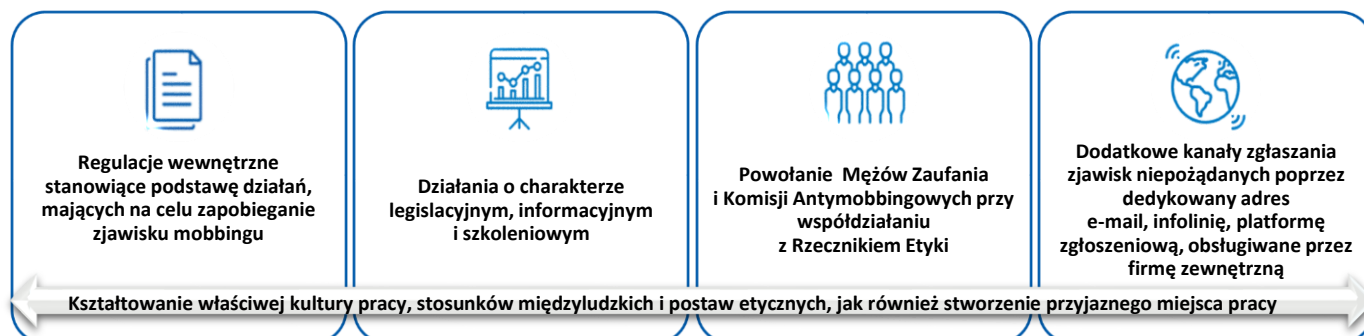
Zarządzanie ryzykiem związanym z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry oraz z niedoborem wyszkolonego personelu

Zapewnienie niezbędnych zasobów ludzkich dla potrzeb Spółki jest jednym z podstawowych celów obszaru zarządzania zasobami ludzkimi.



W 2019 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). Kontynuowana była współpraca z lokalnymi organizacjami, oraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej. Dodatkowo, realizowane były działania mające na celu rozwój kompetencji pracowników.

Zarządzanie ryzykiem związanym ze zjawiskiem mobbingu



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 23 marca 2020 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 obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE
oraz Sprawozdania Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2019**

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzone zgodnie z MSSF UE 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 za rok 2019 zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Zarząd Spółki

Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 marca 2020 roku

Warszawa, dnia 23 marca 2020 r.

Informacja Zarządu PKP CARGO S.A. sporządzona na podstawie oświadczenia Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 23 marca 2020 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie rocznego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE oraz rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 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 23 marca 2020 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie rocznego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzonego zgodnie z MSSF UE (dalej: „Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe”) oraz rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 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 zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i wewnętrznymi regulacjami PKP CARGO S.A. (dalej: „Spółka”) obowiązującymi na dzień dokonania wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie, oraz wskazuje, że:

- 1) jako firma audytorska do badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego oraz Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego została wybrana BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3355;
- 2) firma audytorska oraz członkowie zespołu wykonującego badanie spełniali warunki do sporządzenia bezstronnego i niezależnego sprawozdania z badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego oraz 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 Zarządu ds. Handlowych

Witold Bawor – Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Zenon Kozendra – Członek Zarządu –
Przedstawiciel Pracowników

Warszawa, dnia 23 marca 2020 roku

**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., w wykonaniu § 70 ust. 1 pkt 8) oraz § 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) Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII. kadencji został powołany 26 czerwca 2019 roku, a w jego skład wchodzi następujący członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.:
 - a) Dariusz Górski – Przewodniczący Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.;
 - b) Zofia Dzik – Członek Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.;
 - c) Małgorzata Kryszkiewicz – Członek Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.;
- 2) 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;
- 3) Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wykonywał zadania komitetu audytu przewidziane w obowiązujących przepisach.



Signed by /
Podpisano przez:

Małgorzata
Kryszkiewicz

Date / Data: 2020-
03-23 19:12

**OŚWIADCZENIE
RADY NADZORCZEJ PKP CARGO S.A.
dotyczące oceny Sprawozdania Zarządu
z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2019 oraz Skonsolidowanego
Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony
w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzonego 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) ocenia, że roczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzone zgodnie z MSSF UE (zwane dalej: „**Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym**”) oraz Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok 2019 (zwane dalej: „**Sprawozdaniem Zarządu**”) są zgodne z księgami, dokumentami oraz ze stanem faktycznym.

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. dokonała oceny Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz Sprawozdania Zarządu (zwanych dalej łącznie: „**Sprawozdaniem**”) na podstawie:

- treści Sprawozdań oraz sprawozdania niezależnego biegłego rewidenta z badania Sprawozdań wydanego bez zastrzeżeń,
- informacji ze spotkań i telekonferencji z przedstawicielami 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., jako organ nadzorczy, w ramach uprawnień przysługujących Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A., 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 2019 roku oraz wyniku finansowego i przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku, 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 PKP CARGO przepisami prawa oraz Statutem PKP CARGO S.A. (jednostki dominującej).

W opinii niezależnego biegłego rewidenta Sprawozdanie Zarządu (obejmujące Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. za rok 2019) zostało sporządzone zgodnie z art. 49 ustawy o rachunkowości (z dnia 17 stycznia 2019 r. Dz.U. z 2019 r. poz. 351 z późn. zm.) oraz § 71 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) i jest zgodne z informacjami zawartymi w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

Ponadto niezależny biegły rewident oświadczył, że w świetle uzyskanej podczas badania wiedzy o Grupie PKP CARGO i jej otoczeniu, nie stwierdził w Sprawozdaniu Zarządu istotnych zniekształceń.

Biorąc pod uwagę powyższe Rada Nadzorcza pozytywnie ocenia Sprawozdanie Zarządu oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.



Signed by /
Podpisano przez:

Małgorzata
Kryszkiewicz

Date / Data: 2020-
03-23 19:12