

WYPIS z PROTOKOŁU Nr. 19/2014
z posiedzenia Zarządu Spółki
PKP CARGO S.A.
w Warszawie
w dniu 13 marca 2014 r.

**Uchwała Nr 90../2014
Zarządu PKP CARGO S.A.
z dnia 13 marca 2014 r.**

w sprawie: Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za 2013 rok sporządzonego zgodnie z MSSF oraz Sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2013 roku.

Na podstawie §16 ust. 3 pkt 11 oraz § 25 ust. 3 pkt 21 Statutu PKP CARGO S.A. oraz § 7 ust. 2 pkt 4 i 6 w zw. z § 10 pkt 7 Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. a także art. 382 § 3 i art. 395 § 2 pkt 1 Kodeksu Spółek Handlowych, Zarząd PKP CARGO S.A. uchwala co następuje:

§1

1. Przyjmuje Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres od 1.01.2013 r. do 31.12.2013 roku składające się z:
 - 1) Sprawozdania z Całkowitych Dochodów za okres od 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2013 roku wykazującego zysk netto w wysokości 94.083 tys. zł (dziewięćdziesiąt cztery miliony osiemdziesiąt trzy tysiące złotych) oraz całkowite dochody w wysokości 107.521 tys. zł (sto siedem milionów pięćset dwadzieścia jeden złotych),
 - 2) Sprawozdania z Sytuacji Finansowej sporządzonego na dzień 31.12.2013 r. zamykającego się po stronie aktywów i pasywów sumą 5.394.671 tys. zł (pięć miliardów trzysta dziewięćdziesiąt cztery miliony sześćset siedemdziesiąt jeden tysięcy złotych),
 - 3) Sprawozdania ze Zmian w Kapitale Własnym od dnia 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2013 roku wykazującego zwiększenie stanu kapitału własnego o kwotę 324.467 tys. zł (trzysta dwadzieścia cztery miliony czterysta sześćdziesiąt siedem tysięcy złotych),
 - 4) Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych za okres od dnia 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2013 roku wykazującego zwiększenie stanu środków pieniężnych w wysokości 134.388 tys. zł (sto trzydzieści cztery miliony trzysta osiemdziesiąt osiem tysięcy złotych),
 - 5) Not objaśniających,

wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta.

2. Przyjmuje Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2013 roku.
3. Opinia i raport biegłego rewidenta stanowią załącznik nr 1 do niniejszej uchwały. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za 2013 rok sporządzone zgodnie z MSSF i Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2013 roku, o których mowa w § 1 ust.1 i 2, stanowią załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 2

1. Postanawia przedłożyć na posiedzenie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Sprawozdania wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta, o których mowa w § 1, do oceny w zakresie zgodności z księgami i dokumentami, jak i ze stanem faktycznym, a także wniosek, o którym mowa w § 3 ust.2, celem zaopiniowania.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, stanowi załącznik nr 2 do wniosku CFRK2-074/23/2014 na posiedzenie Zarządu PKP CARGO S.A.

§ 3

1. Postanawia wystąpić na Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. z wnioskiem o rozpatrzenie i zatwierdzenie Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za 2013 rok sporządzonego zgodnie z MSSF wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta i Sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2013 roku, o których mowa w § 1.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, stanowi załącznik nr 3 do wniosku CFRK2-074/23/2014 na posiedzenie Zarządu PKP CARGO S.A.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU
Adam Purwin
-1-



Rozdzielnik:

C, CF, CH,
CP, CU, CN, CR, CS,
CCR, CCZ, CFR, CFE, CCB.

Wypis sporządził

.....M. Hysocha.....

**Jednostkowy raport roczny
PKP CARGO S.A.
za 2013 rok**

Warszawa, 14 marca 2014

Pismo Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Szanowni Państwo,

Mam zaszczyt przekazać na Państwa ręce Raport Roczny PKP CARGO S.A. za 2013 rok. Jest to dokument wyjątkowy, bo PKP CARGO S.A. po raz pierwszy po giełdowym debiucie w październiku 2013 roku, przedstawia zbiorczą informację na temat wyników Spółki za 12 miesięcy. Dokument ten zawiera szereg optymistycznych informacji, pozwalających na rysowanie bardzo ciekawych perspektyw zarówno dla naszej Spółki oraz całego sektora kolejowych przewozów towarowych.

Rok 2013 był dla PKP CARGO S.A. rokiem przełomowym. Przeprowadziliśmy proces oferty publicznej o wartości 1,42 mld zł i z sukcesem zadebiutowaliśmy na giełdzie, stając się pierwszym w Unii Europejskiej narodowym przewoźnikiem świadczącym usługi kolejowych przewozów towarowych. Datę naszego debiutu traktuję symbolicznie jako początek nowego otwarcia w biznesie kolejowym i lepszych perspektyw dla tej branży w kolejnych latach. Sukces IPO PKP CARGO S.A. to przede wszystkim wyraz zaufania inwestorów do naszej spółki, co potwierdzają wyniki uzyskane w 2013 roku.

Silne, najmocniejsze od wielu lat, spowolnienie gospodarcze, wpłynęło na wyniki naszej Grupy. Dodatkowo ujęliśmy w naszych sprawozdaniach efekty podpisanego Paktu Gwarancji Pracowniczych, co przełożyło się w sposób bezpośredni na obniżenie wyniku operacyjnego o około 200 milionów złotych. W tych bardzo wymagających warunkach wypracowaliśmy zysk jednostkowy na poziomie 94,1 mln zł, a na poziomie skonsolidowanym 65,4 mln zł oraz skonsolidowaną marżę EBITDA na poziomie prawie 14% (po uwzględnieniu korekty o zdarzenia jednorazowe). Świadczy to o wysokim potencjale, którym dysponuje Grupa PKP CARGO.

W 2013 roku Grupa PKP CARGO przewiozła ponad 114 mln ton ładunków. Utrzymaliśmy status bezdyskusyjnego lidera rynku zarówno pod względem przewiezionej masy (49,1 proc. udziałów), jak i wykonanej pracy przewozowej (59,2 proc.). Daje nam to pozycję drugiego przewoźnika w Unii Europejskiej.

Ale nie zwalniamy tempa. Efekty trwających od lat inwestycji w modernizację taboru wzmocniliśmy w 2013 roku zmianami organizacyjnymi w Grupie i Spółce. Połączyliśmy nasze spółki zaplecza taborowego, tworząc Cargolok i Cargowag. Pozwoli to na efektywne zarządzanie procesem modernizacji, przeglądów okresowych

i napraw taboru. Umacniamy nasze szerokie kompetencje, wyróżniające nas wszechstronnością na tle innych przewoźników w Europie.

Rok 2013 to także okres, w którym zapadła strategiczna decyzja o obniżeniu stawek dostępu do infrastruktury – jednej z najbardziej istotnych pozycji naszych kosztów. Może to istotnie przyczynić się do wzrostu konkurencyjności kolejowych przewoźników w Polsce poprzez obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury, ale my jednocześnie szukamy dalszych oszczędności. Pod koniec 2013 roku podpisaliśmy korzystną umowę na dostawy energii elektrycznej, co w perspektywie następnych lat przyczyni się do optymalizacji kosztów.

Jesteśmy przygotowani na wyzwania jakie niesie najbliższa przyszłość. Nasilenie prac modernizacyjnych na liniach kolejowych prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe spowoduje spadek prędkości handlowej i konieczność alokacji zwiększonych zasobów kadrowych i taborowych. Nie mam wątpliwości, że okres wzmożonych prac modernizacyjnych przyniesie efekt w postaci wzrostu prędkości handlowej do standardów europejskich, co przełoży się na wykorzystanie naszego potencjału i jeszcze lepsze wyniki PKP CARGO S.A. w kolejnych latach.

Zdobywamy kolejne rynki zagraniczne poprzez pozyskiwanie certyfikatów na przewozy. Już dziś pociągi PKP CARGO S.A. mogą jeździć na terenie 7 krajów UE. Nasza dobra sytuacja finansowa oraz status spółki giełdowej pozwalają realnie myśleć o przejęciach i strategicznych aliansach.

Nasza strategia na następne lata opiera się na czterech filarach: optymalizacji działalności operacyjnej, utrzymaniu pozycji lidera w Polsce, wzrostu w interesujących pod względem marż segmentach na krajowym rynku oraz wzmocnieniu ekspansji zagranicznej.

Jestem przekonany, że synergia wynikająca z połączenia potencjału rynkowego PKP CARGO S.A., zaangażowania wysoko wykwalifikowanej kadry pracowników oraz mocnych relacji biznesowych z naszymi Klientami, przyczyni się do realizacji ambitnych celów - z korzyścią dla Spółki, Akcjonariuszy, Pracowników, rynku kolejowego i całej gospodarki.

Adam Purwin

Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.





PKP CARGO S.A.
Opinia i Raport
Niezależnego Biegłego Rewidenta
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2013 r.

Opinia zawiera 3 strony
Raport uzupełniający zawiera 11 stron
Opinia niezależnego biegłego rewidenta
oraz raport uzupełniający
z badania jednostkowego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2013 r.

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

Dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.

Opinia o jednostkowym sprawozdaniu finansowym

Przeprowadziliśmy badanie załączonego jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 („Spółka”), na które składa się jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2013 r., jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów, jednostkowe sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje i noty objaśniające.

Odpowiedzialność Zarządu oraz Rady Nadzorczej

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za prawidłowość ksiąg rachunkowych oraz sporządzenie i rzetelną prezentację tego jednostkowego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności. Zarząd Spółki jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzane jednostkowe sprawozdania finansowe były wolne od nieprawidłowości powstałych wskutek celowych działań lub błędów.

Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby jednostkowe sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w tej ustawie.

Odpowiedzialność Biegłego Rewidenta

Naszym zadaniem jest, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii o tym jednostkowym sprawozdaniu finansowym oraz prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia. Badanie jednostkowego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości, krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej. Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnego z zasadami etyki oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, że jednostkowe sprawozdanie finansowe i księgi rachunkowe stanowiące podstawę jego sporządzenia są wolne od istotnych nieprawidłowości.



Badanie polega na przeprowadzeniu procedur mających na celu uzyskanie dowodów badania dotyczących kwot i informacji ujawnionych w jednostkowym sprawozdaniu finansowym. Wybór procedur badania zależy od naszego osądu, w tym oceny ryzyka wystąpienia istotnej nieprawidłowości jednostkowego sprawozdania finansowego na skutek celowych działań lub błędów. Przeprowadzając ocenę tego ryzyka bierzemy pod uwagę kontrolę wewnętrzną związaną ze sporządzeniem oraz rzetelną prezentacją jednostkowego sprawozdania finansowego w celu zaplanowania stosownych do okoliczności procedur badania, nie zaś w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności działania kontroli wewnętrznej w jednostce. Badanie obejmuje również ocenę odpowiedności stosowanej polityki rachunkowości, zasadności szacunków dokonanych przez Zarząd Spółki oraz ocenę ogólnej prezentacji jednostkowego sprawozdania finansowego.

Wyrażamy przekonanie, że uzyskane przez nas dowody badania stanowią wystarczającą i odpowiednią podstawę do wyrażenia przez nas opinii z badania.

Opinia

Naszym zdaniem, załączone jednostkowe sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Spółki na dzień 31 grudnia 2013 r., wynik finansowy oraz przepływy pieniężne za rok obrotowy kończący się tego dnia, zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, jest zgodne z wpływającymi na treść jednostkowego sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami statutu Spółki oraz zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych, we wszystkich istotnych aspektach, ksiąg rachunkowych.

Inne kwestie

Dane porównawcze zostały przedstawione na podstawie jednostkowych historycznych informacji finansowych Spółki za lata obrotowe kończące się 31 grudnia 2012 r., 31 grudnia 2011 r. oraz 31 grudnia 2010 r. sporządzonych na potrzeby prospektu emisyjnego, zbadanych przez inny podmiot uprawniony do badania, który w dniu 30 kwietnia 2013 r. wydał opinię bez zastrzeżeń o tych jednostkowych historycznych informacjach finansowych.



Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Spółki

Zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości, stwierdzamy, że sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości oraz w rozporządzeniu 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 2009 r. Nr 33, poz. 259 z późniejszymi zmianami) i są one zgodne z informacjami zawartymi w jednostkowym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Nr ewidencyjny 3546
ul. Chłodna 51
00-867 Warszawa



.....
Monika Bartoszewicz
Kluczowy biegły rewident
Nr ewidencyjny 10268
Komandytariusz, Pełnomocnik

13 marca 2014 r.

RAPORT NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA



PKP CARGO S.A.

**Raport uzupełniający
z badania
jednostkowego sprawozdania
finansowego
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2013 r.**

**Raport uzupełniający zawiera 11 stron
Raport uzupełniający z badania
jednostkowego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2013 r.**

Spis treści

1.	Część ogólna raportu	3
1.1.	Dane identyfikujące Spółkę	3
1.1.1.	Nazwa Spółki	3
1.1.2.	Siedziba Spółki	3
1.1.3.	Rejestracja w Krajowym Rejestrze Sądowym	3
1.1.4.	Kierownik jednostki	3
1.2.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych	4
1.2.1.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta	4
1.2.2.	Dane identyfikujące podmiot uprawniony	4
1.3.	Informacje o jednostkowym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy	4
1.4.	Zakres prac i odpowiedzialności	5
2.	Analiza finansowa Spółki	7
2.1.	Ogólna analiza jednostkowego sprawozdania finansowego	7
2.1.1.	Jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej	7
2.1.2.	Jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów	9
2.2.	Wybrane wskaźniki finansowe	10
3.	Część szczegółowa raportu	11
3.1.	System rachunkowości	11
3.2.	Informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego	11
3.3.	Sprawozdanie z działalności Spółki	11

1. Część ogólna raportu

1.1. Dane identyfikujące Spółkę

1.1.1. Nazwa Spółki

PKP CARGO S.A.

1.1.2. Siedziba Spółki

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

1.1.3. Rejestracja w Krajowym Rejestrze Sądowym

Sąd rejestrowy:	Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Data:	17 lipca 2001 r.
Numer rejestru:	KRS 0000027702
Kapitał zakładowy na koniec okresu sprawozdawczego:	2.166.900.750,00 złotych

1.1.4. Kierownik jednostki

Funkcje kierownika jednostki sprawuje Zarząd Spółki.

W skład Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2013 r. wchodził:

- Adam Purwin – Członek Zarządu,
- Sylwester Sigiel – Członek Zarządu.

W dniu 28 stycznia 2013 r. Pan Wojciech Balczun – Prezes Zarządu Spółki – złożył pisemne oświadczenie o rezygnacji z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu Spółki.

W dniu 5 lutego 2013 r. zgodnie z uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia powierzono Panu Markowi Zaleśnemu – Członkowi Zarządu Spółki – pełnienie obowiązków Prezesa Spółki z mocą obowiązującą od 29 stycznia 2013 r.

W dniu 25 lutego 2013 r. zgodnie z uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia powołano Pana Łukasza Boronia na stanowisko Prezesa Zarządu Spółki oraz Pana Adama Purwina na stanowisko Członka Zarządu Spółki.

W dniu 13 marca 2013 r. Pan Marek Zaleśny złożył pisemne oświadczenie o rezygnacji z pełnionej funkcji Członka Zarządu Spółki.

W dniu 13 marca 2013 r. zgodnie z uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia, Pan Sylwester Sigiel objął stanowisko Członka Zarządu Spółki.

W dniu 18 listopada 2013 r. Pan Łukasz Boroń - Prezes Zarządu Spółki – złożył pisemne oświadczenie o rezygnacji z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu Spółki.

W dniu 6 lutego 2014 r. zgodnie z uchwałą Rady Nadzorczej, powołano Pana Adama Purwina na stanowisko Prezesa Zarządu Spółki.

W dniu 17 lutego 2014 r. Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Zarządu. Rezygnacja została złożona ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

1.2. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych

1.2.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko:	Monika Bartoszewicz
Numer w rejestrze:	10268

1.2.2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony

Firma:	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Adres siedziby:	ul. Chłodna 51, 00-867 Warszawa
Numer rejestru:	KRS 0000339379
Sąd rejestrowy:	Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Numer NIP:	527-26-15-362

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów, pod numerem 3546.

1.3. Informacje o jednostkowym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

Jednostkowe historyczne informacje finansowe sporządzone po raz pierwszy zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską za lata obrotowe kończące się 31 grudnia 2012 r., 31 grudnia 2011 r. oraz 31 grudnia 2010 r. na potrzeby prospektu emisyjnego, zostały zbadane przez Deloitte Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k. i uzyskały w dniu 30 kwietnia 2013 r. opinię biegłego rewidenta bez zastrzeżeń.

Jednostkowe sprawozdanie finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2012 r. sporządzone zgodnie z zasadami rachunkowości określonymi w ustawie o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (Dz. U z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”) zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k. i uzyskało opinię biegłego rewidenta bez zastrzeżeń.

Jednostkowe sprawozdanie finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2012 r. zostało zatwierdzone przez Walne Zgromadzenie w dniu 8 lipca 2013 r., które postanowiło, że zysk za ubiegły rok obrotowy zgodnie z ustawą o rachunkowości w kwocie 216.736.413,43 złotych będzie przeznaczony na kapitał zapasowy.

Jednostkowe sprawozdanie finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2012 r. zostało złożone w Sądzie Rejestrowym w dniu 12 lipca 2013 r.

1.4. Zakres prac i odpowiedzialności

Niniejszy raport został przygotowany dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 i dotyczy jednostkowego sprawozdania finansowego, na które składa się jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2013 r., jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów, jednostkowe sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje i noty objaśniające.

Badana jednostka sporządza jednostkowe sprawozdanie finansowe zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia z dnia 8 lipca 2013 r.

Badanie jednostkowego sprawozdania finansowego przeprowadzono zgodnie z umową z dnia 31 stycznia 2014 r., zawartą na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 17 grudnia 2013 r. odnośnie wyboru podmiotu uprawnionego do badania sprawozdania finansowego.

Badanie jednostkowego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej.

Badanie jednostkowego sprawozdania finansowego zostało przeprowadzone w Spółce w okresie od 10 grudnia 2013 r. do 20 grudnia 2013 r. oraz od 3 lutego 2014 r. do 14 lutego 2014 r.

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za prawidłowość ksiąg rachunkowych, sporządzenie i rzetelną prezentację jednostkowego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i z innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności.

Naszym zadaniem było, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii i sporządzenie raportu uzupełniającego, odnośnie tego jednostkowego sprawozdania finansowego oraz prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia.

Zarząd Spółki złożył w dniu wydania niniejszego raportu oświadczenie o rzetelności i jasności załączonego jednostkowego sprawozdania finansowego oraz niez zaistnieniu zdarzeń nieujawnionych w jednostkowym sprawozdaniu finansowym, wpływających w sposób znaczący na dane wykazane w jednostkowym sprawozdaniu finansowym za rok badany.

W trakcie badania jednostkowego sprawozdania finansowego Zarząd Spółki złożył wszystkie żądane przez nas oświadczenia, wyjaśnienia i informacje oraz udostępnił nam wszelkie dokumenty i informacje niezbędne do wydania opinii i przygotowania raportu.

Zakres planowanej i wykonanej pracy nie został w żaden sposób ograniczony. Zakres i sposób przeprowadzonego badania wynika ze sporządzonej przez nas dokumentacji roboczej, znajdującej się w siedzibie podmiotu uprawnionego.

Kluczowy biegły rewident oraz podmiot uprawniony spełniają wymóg niezależności od badanej Spółki w rozumieniu art. 56 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz.U. z 2009 r. Nr 77, poz. 649 z późniejszymi zmianami).

2. Analiza finansowa Spółki

2.1. Ogólna analiza jednostkowego sprawozdania finansowego

2.1.1. Jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej

AKTYWA	31.12.2013 zł '000	% aktywów	31.12.2012 zł '000	% aktywów
Aktywa trwałe				
Rzeczowe aktywa trwałe	3.533.830	65,5	3.488.757	67,5
Wartości niematerialne	58.545	1,1	61.766	1,2
Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych	243.164	4,5	251.958	4,9
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	7.440	0,1	6.029	0,1
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	1.201	0,1	1.980	0,1
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	61.239	1,1	84.902	1,6
Aktywa trwałe razem	3.905.419	72,4	3.895.392	75,4
Aktywa obrotowe				
Zapasy	46.277	0,9	56.346	1,1
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	477.236	8,8	449.001	8,7
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	-	379	0,0
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	689.157	12,8	658.382	12,7
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	24.743	0,5	16.945	0,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	229.232	4,2	94.844	1,8
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	22.607	0,4	-	-
Aktywa obrotowe razem	1.489.252	27,6	1.275.897	24,6
SUMA AKTYWÓW	5.394.671	100,0	5.171.289	100,0

PASYWA	31.12.2013	%	31.12.2012	%
	zł '000	pasywów	zł '000	pasywów
Kapitał własny				
Kapitał zakładowy	2.166.901	40,2	2.889.200	56,0
Kapitał zapasowy	651.472	12,1	77.809	1,5
Pozostałe składniki kapitału własnego	(9.901)	(0,2)	(23.339)	(0,5)
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	554.494	10,3	94.829	1,8
Kapitał własny razem	3.362.966	62,4	3.038.499	58,8
Zobowiązania				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	115.654	2,1	175.387	3,4
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	228.832	4,2	332.058	6,4
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	113.509	2,1	151.502	2,9
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	551.951	10,3	585.963	11,3
Pozostałe rezerwy długoterminowe	22.778	0,4	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1.032.724	19,1	1.244.910	24,0
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	59.733	1,1	59.733	1,2
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	108.770	2,0	112.597	2,2
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	604.599	11,2	605.406	11,7
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	165.790	3,1	89.172	1,7
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	39.640	0,7	-	-
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	20.449	0,4	20.972	0,4
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi klasyfikowanymi jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	998.981	18,5	887.880	17,2
Zobowiązania razem	2.031.705	37,6	2.132.790	41,2
SUMA PASYWÓW	5.394.671	100,0	5.171.289	100,0

2.1.2. Jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów

	1.01.2013 - 31.12.2013 zł '000	% przychodów ze sprzedaży	1.01.2012 - 31.12.2012 zł '000	% przychodów ze sprzedaży
DZIAŁALNOŚĆ KONTYNUOWANA				
Przychody z działalności operacyjnej				
Przychody ze sprzedaży	4.161.728	97,1	4.535.095	98,2
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	56.558	1,3	62.013	1,3
Pozostałe przychody operacyjne	69.245	1,6	20.324	0,4
	4.287.531	100,0	4.617.432	100,0
Koszty działalności operacyjnej				
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	(360.860)	8,4	(383.487)	8,3
Zużycie surowców i materiałów	(685.798)	16,0	(737.386)	16,0
Usługi obce	(1.418.734)	33,1	(1.534.415)	33,2
Podatki i opłaty	(34.354)	0,8	(33.500)	0,7
Koszty świadczeń pracowniczych	(1.551.037)	36,2	(1.395.623)	30,2
Pozostałe koszty rodzajowe	(45.643)	1,1	(69.243)	1,5
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(34.451)	0,8	(38.897)	0,8
Pozostałe koszty operacyjne	(49.203)	1,2	(101.036)	2,2
	(4.180.080)	97,5	(4.293.587)	93,0
Zysk z działalności operacyjnej	107.451	2,5	323.845	7,0
Przychody finansowe	45.759	1,1	71.921	1,6
Koszty finansowe	(38.268)	0,9	(57.624)	1,3
	-	-	-	-
Zysk przed opodatkowaniem	114.942	2,7	338.142	7,3
Podatek dochodowy	(20.859)	0,5	(81.999)	1,8
Zysk netto z działalności kontynuowanej	94.083	2,2	256.143	5,6
DZIAŁALNOŚĆ ZANIECHANA				
Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej	-	-	-	-
Zysk netto za rok obrotowy	94.083	2,2	256.143	5,6
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY				
Zyski (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	16.590	0,4	(46.825)	1,0
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	(3.152)	0,1	8.897	0,2
Pozostałe całkowite dochody netto za rok obrotowy	13.438	0,3	(37.928)	0,8
Całkowite dochody ogółem za rok obrotowy	107.521	2,5	218.215	4,7
Zysk przypadający na 1 akcję				
Z działalności kontynuowanej zwykły (zł)	2,17		5,91	
Z działalności kontynuowanej rozwodniony (zł)	2,15		5,91	

2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

	2013	2012
1. Rentowność sprzedaży netto		
$\frac{\text{zysk netto} \times 100\%}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	2,2%	5,6%
2. Rentowność kapitału własnego		
$\frac{\text{zysk netto} \times 100\%}{\text{kapitał własny} - \text{zysk netto}}$	2,9%	9,2%
3. Szybkość obrotu należności		
$\frac{\text{średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto} \times 365 \text{ dni}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	46 dni	42 dni
4. Stopa zadłużenia		
$\frac{\text{zobowiązania} \times 100\%}{\text{suma pasywów}}$	37,7%	41,2%
5. Wskaźnik płynności		
$\frac{\text{aktywa obrotowe}}{\text{zobowiązania krótkoterminowe}}$	1,5	1,4

- Przychody ze sprzedaży obejmują przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów.
- Średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto stanowi średnią arytmetyczną należności z tytułu dostaw i usług z początku i końca okresu sprawozdawczego, bez uwzględnienia odpisów aktualizujących ich wartość.

3. Część szczegółowa raportu

3.1. System rachunkowości

Spółka posiada aktualną dokumentację opisującą zasady rachunkowości, przyjęte przez Zarząd Spółki, w zakresie wymaganym przepisami art. 10 ustawy o rachunkowości.

W trakcie przeprowadzonego badania jednostkowego sprawozdania finansowego dokonaliśmy wyrywkowego sprawdzenia prawidłowości działania systemu rachunkowości.

W trakcie przeprowadzonych prac nie stwierdziliśmy znaczących nieprawidłowości dotyczących systemu rachunkowości, które nie zostałyby usunięte, a mogły mieć istotny wpływ na badane jednostkowe sprawozdanie finansowe. Celem naszego badania nie było wyrażenie kompleksowej opinii na temat funkcjonowania tego systemu rachunkowości.

Spółka przeprowadziła inwentaryzację składników majątkowych w terminach określonych w art. 26 ustawy o rachunkowości oraz dokonała rozliczenia i ujęcia w księgach jej wyników.

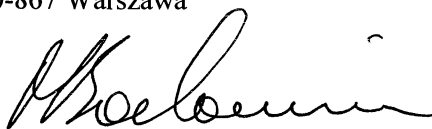
3.2. Informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego

Dane zawarte w informacjach dodatkowych do jednostkowego sprawozdania finansowego, zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające i noty, zostały przedstawione, we wszystkich istotnych aspektach, kompletnie i prawidłowo. Dane te stanowią integralną część jednostkowego sprawozdania finansowego.

3.3. Sprawozdanie z działalności Spółki

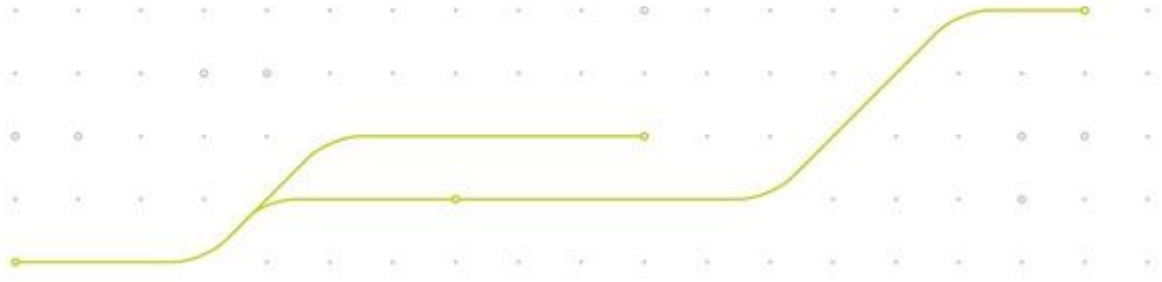
Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości oraz w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2009 r. Nr 33, poz. 259 z późniejszymi zmianami) i są one zgodne z informacjami zawartymi w jednostkowym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Nr ewidencyjny 3546
ul. Chłodna 51
00-867 Warszawa

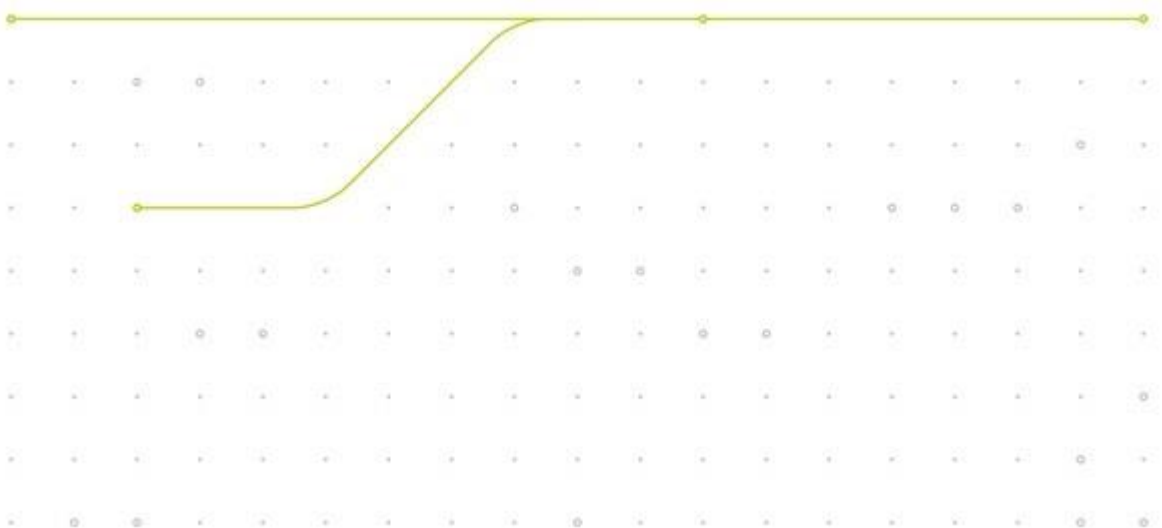


.....
Monika Bartoszewicz
Kluczowy biegły rewident
Nr ewidencyjny 10268
Komandytariusz, Pełnomocnik

13 marca 2014 r.



Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A.
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku
według MSSF w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Spis treści	Strona
Jednostkowe Sprawozdanie z Całkowitych Dochodów	3
Jednostkowe Sprawozdanie z Sytuacji Finansowej	5
Jednostkowe Sprawozdanie ze Zmian w Kapitale Własnym	7
Jednostkowe Sprawozdanie z Przepływów Pieniężnych	8
Noty objaśniające do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego	od 10
1. Informacje ogólne	10
2. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	13
3. Stosowane zasady rachunkowości	14
4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	27
5. Segmenty operacyjne	29
6. Przychody finansowe	31
7. Koszty finansowe	32
8. Pozostałe przychody i koszty operacyjne	33
9. Podatek dochodowy dotyczący działalności kontynuowanej	34
10. Działalność zaniechana	37
11. Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	38
12. Wynik netto na działalności kontynuowanej	38
13. Zysk na akcję	41
14. Rzeczowe aktywa trwałe	42
15. Wartości niematerialne	49
16. Jednostki zależne	51
17. Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych	53
18. Wspólne przedsięwzięcia	54
19. Pozostałe aktywa finansowe	57
20. Pozostałe aktywa niefinansowe	58
21. Zapasy	58
22. Należności z tytułu dostaw i usług i pozostałe należności	59
23. Kapitał akcyjny	61
24. Zyski zatrzymane i dywidendy	64
25. Kredyty i pożyczki otrzymane	64
26. Pozostałe rezerwy	68
27. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	69
28. Zobowiązania krótko i długoterminowe z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	70
29. Programy świadczeń pracowniczych	71
30. Instrumenty finansowe	77
31. Transakcje z podmiotami powiązanymi	91
32. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	94
33. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych	94
34. Transakcje niepieniężne	94
35. Umowy leasingu operacyjnego	95
36. Zobowiązania do poniesienia wydatków	95
37. Zobowiązania warunkowe	96
38. Zdarzenia po dniu bilansowym	97
39. Zatwierdzenie Jednostkowego Sprawozdania Finansowego	97

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2013 ROKU DO 31 GRUDNIA 2013 ROKU

	Nota	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2012 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
Działalność kontynuowana			
Przychody ze sprzedaży	5	4 161 728	4 535 095
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów		56 558	62 013
Pozostałe przychody operacyjne	8.1	69 245	20 324
Razem przychody z działalności operacyjnej		4 287 531	4 617 432
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	12.1	360 860	383 487
Zużycie surowców i materiałów	12.2	685 798	737 386
Usługi obce	12.3	1 418 734	1 534 415
Podatki i opłaty		34 354	33 500
Koszty świadczeń pracowniczych	12.4	1 551 037	1 395 623
Pozostałe koszty rodzajowe		45 643	69 243
Wartość sprzedanych towarów i materiałów		34 451	38 897
Pozostałe koszty operacyjne	8.2	49 203	101 036
Razem koszty działalności operacyjnej		4 180 080	4 293 587
Zysk na działalności operacyjnej		107 451	323 845
Przychody finansowe	6	45 759	71 921
Koszty finansowe	7	38 268	57 624
Zysk przed opodatkowaniem		114 942	338 142
Podatek dochodowy	9.1	20 859	81 999
Zysk netto z działalności kontynuowanej		94 083	256 143
Działalność zaniechana			
Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej		-	-
ZYSK NETTO	12	94 083	256 143
Zysk na akcję (w zł na jedną akcję)			
Z działalności kontynuowanej (zwykły):	13.1	2,17	5,91
Z działalności kontynuowanej (rozwodniony):	13.2	2,15	5,91

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2013 ROKU DO 31 GRUDNIA 2013 ROKU (cd.)

	Nota	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2012 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
ZYSK NETTO		94 083	256 143
Pozostałe całkowite dochody			
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		-	-
Efektywną część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		-	-
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów		-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		13 438	(37 928)
Zyski (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	29	16 590	(46 825)
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	9.2	(3 152)	8 897
		13 438	(37 928)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW		107 521	218 215

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2013 ROKU

	Nota	Stan na 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2012 (zbadane) tys. PLN
AKTYWA			
Aktywa trwałe			
Rzeczowe aktywa trwałe	14	3 533 830	3 488 757
Wartości niematerialne	15	58 545	61 766
Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych	18.1	243 164	251 958
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	19	7 440	6 029
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	20	1 201	1 980
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	9.4	61 239	84 902
Aktywa trwałe razem		3 905 419	3 895 392
Aktywa obrotowe			
Zapasy	21	46 277	56 346
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	22	477 236	449 001
Należności z tytułu podatku dochodowego	9.3	-	379
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	19	689 157	658 382
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	20	24 743	16 945
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	32	229 232	94 844
		1 466 645	1 275 897
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	11	22 607	-
Aktywa obrotowe razem		1 489 252	1 275 897
Aktywa razem		5 394 671	5 171 289

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2013 ROKU (cd.)

	Nota	Stan na 31/12/2013 (zbadane)	Stan na 31/12/2012 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał własny			
Kapitał zakładowy	23	2 166 901	2 889 200
Kapitał zapasowy	23.2	651 472	77 809
Pozostałe składniki kapitału własnego		(9 901)	(23 339)
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	24	554 494	94 829
Razem kapitał własny		3 362 966	3 038 499
Zobowiązania długoterminowe			
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	25	115 654	175 387
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	28	228 832	332 058
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	27	113 509	151 502
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	29	551 951	585 963
Pozostałe rezerwy długoterminowe	26	22 778	-
Rezerwa na podatek odroczony	9.4	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem		1 032 724	1 244 910
Zobowiązania krótkoterminowe			
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	25	59 733	59 733
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	28	108 770	112 597
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	27	604 599	605 406
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	29	165 790	89 172
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	9.3	-	-
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	25.3	39 640	-
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	26	20 449	20 972
		998 981	887 880
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi klasyfikowanymi jako przeznaczone do sprzedaży		-	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem		998 981	887 880
Zobowiązania razem		2 031 705	2 132 790
Pasywa razem		5 394 671	5 171 289

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA OKRES SPRAWOZDAWCZY KOŃCZĄCY SIĘ 31 GRUDNIA 2013 ROKU

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Przeszacowanie aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży	Zyski/straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski/ straty związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	Zyski zatrzymane/ Niepokryte straty	
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	
Stan na 1 stycznia 2012 roku	2 889 200	77 809	-	14 589	-	(161 314)	2 820 284
Wynik netto za rok obrotowy						256 143	256 143
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)				(37 928)			(37 928)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(37 928)	-	256 143	218 215
Emisja akcji							-
Wyplata dywidendy							-
Stan na 31 grudnia 2012 roku (zbadane)	2 889 200	77 809	-	(23 339)	-	94 829	3 038 499
Stan na 1 stycznia 2013 roku	2 889 200	77 809	-	(23 339)	-	94 829	3 038 499
Wynik netto za rok obrotowy						94 083	94 083
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)				13 438			13 438
Całkowite dochody razem	-	-	-	13 438	-	94 083	107 521
Emisja akcji	1	117 079					117 080
Obniżenie kapitału zakładowego	(722 300)	139 982				582 318	-
Podział Spółki		(150)					(150)
Wyplata dywidendy							-
Rezerwa na płatność w formie akcji		100 016					100 016
Pozostałe zmiany za rok obrotowy		216 736				(216 736)	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku (zbadane)	2 166 901	651 472	-	(9 901)	-	554 494	3 362 966

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2013 ROKU DO 31 GRUDNIA 2013 ROKU [METODA POŚREDNIA]

	Nota	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2012 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Wynik brutto za rok obrotowy		114 942	338 142
Korekty:			
Amortyzacja aktywów trwałych		347 460	385 142
Utrata wartości aktywów trwałych		13 400	(1 655)
(Zysk) / strata ze zbycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych		10 512	52 282
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej		(2 425)	21 536
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych		3 838	(34 417)
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy		(11 609)	(9 941)
Pozostałe korekty	33	116 605	(46 825)
Zmiany w kapitale obrotowym:			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności		(19 811)	76 509
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów		10 069	5 191
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów		(6 909)	23 250
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań		360	(100 642)
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań		-	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw		64 860	32 802
Środki pieniężne wygenerowane na działalności operacyjnej		641 292	741 374
Otrzymane / (Zapłacone) odsetki		3 734	3 565
Otrzymany / (Zapłacony) podatek dochodowy		31	(214)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej		645 057	744 725

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2013 ROKU DO 31 GRUDNIA 2013 ROKU [METODA POŚREDNIA] (cd.)

	Nota	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 (zbadane) tys. PLN
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych i prawnych		(384 565)	(598 168)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych		18 850	19 867
Wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		(500)	(2 066)
Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		9 559	-
Wydatki z tytułu nabycia pozostałych aktywów finansowych		-	-
Wpływy ze sprzedaży pozostałych aktywów finansowych		-	-
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		26 997	32 271
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		11 210	4 358
Wydatki z tytułu udzielonych pożyczek		(5 001)	(50 400)
Splata udzielonych pożyczek		52 222	-
Pozostałe wpływy/ (wydatki) z działalności inwestycyjnej		(75 918)	(47 008)
Środki pieniężne netto (wykorzystane) / wygenerowane w związku z działalnością inwestycyjną		(347 146)	(641 146)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wpływy z tytułu emisji akcji		-	-
Wydatki z tytułu leasingu finansowego		(115 053)	(136 248)
Zapłacone odsetki od leasingu		(10 228)	(15 223)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów/ pożyczek		-	136 648
Splata kredytów/ pożyczek		(59 733)	(32 046)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek		(8 981)	(10 810)
Dotacje otrzymane		944	-
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli		-	-
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool		39 640	-
Pozostałe wpływy/ (wydatki) dotyczące działalności finansowej		(10 112)	(8 257)
Środki pieniężne netto (wykorzystane) / wygenerowane w związku z działalnością finansową		(163 523)	(65 936)
Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		134 388	37 643
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	32	94 844	57 201
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych		-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	32	229 232	94 844

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

**NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO SPORZĄDZONEGO NA DZIEŃ
31 GRUDNIA 2013 ROKU**

1. Informacje ogólne

1.1. Informacje o Spółce

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repetitorium A Nr 1287/2001). Siedzibą Spółki jest Warszawa, ul Grójecka 17. Spółka jest 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 przez Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Spółce nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-23-81-960.

Na dzień sporządzenia niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego, skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki jest następujący:

Zarząd:

Adam Purwin	- Prezes Zarządu
Sylwester Sigiel	- Członek Zarządu ds. Handlowych

Rada Nadzorcza:

Jakub Karnowski	- Przewodniczący
Michał Karczyński	- Wiceprzewodniczący
Milena Pacia	- Członek
Krzysztof Czarnota	- Członek
Marek Podskalny	- Członek
Artur Kawaler	- Członek
Danuta Tyszkiewicz	- Członek
Kazimierz Jamrozik	- Członek
Konrad Anuszkiewicz	- Członek
Stanisław Knaflewski	- Członek
Paweł Ruka	- Członek

W dniu 6 lutego 2014 roku Rada Nadzorcza spółki PKP CARGO S.A. powołała na stanowisko Prezesa Zarządu Pana Adama Purwina. W okresie od dnia 25 lutego 2013 roku do dnia 5 lutego 2014 roku Pan Adam Purwin pełnił funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych, natomiast od 18 listopada 2013 roku pełnił nadzór nad sprawami oraz komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Prezesa Zarządu.

W dniu 17 lutego 2014 roku Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych. Rezygnacja została złożona ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku struktura akcjonariatu Spółki jest następująca:

Podmiot	Siedziba	Liczba akcji	% posiadanego kapitału	% posiadanych praw głosów
PKP S.A. ⁽¹⁾	Warszawa	22 411 844	51,71%	51,71%
ING OFE ⁽²⁾	Warszawa	2 860 827	6,60%	6,60%
EBOiR ⁽³⁾	Londyn	2 286 008	5,27%	5,27%
AMPLICO OFE ⁽⁴⁾	Warszawa	2 195 842	5,07%	5,07%
Pozostali akcjonariusze		13 583 494	31,35%	31,35%
Razem		43 338 015	100,00%	100,00%

⁽¹⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 31 października 2013 roku.

⁽²⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 8 listopada 2013 roku.

⁽³⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 5 listopada 2013 roku.

⁽⁴⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 2 stycznia 2014 roku.

W dniu 8 lipca 2013 roku zostały podjęte Uchwały przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie w zakresie zmiany kapitału własnego. Uchwały obejmują:

a) podniesienie kapitału zakładowego Spółki o kwotę 1 tysiąc złotych (poprzez emisję 1 akcji serii L) o cenie emisyjnej 117.080,5 tysięcy złotych; różnica pomiędzy wartością emisyjną a wartością nominalną akcji (w kwocie 117.079,5 tysięcy złotych) przekazano na kapitał zapasowy Spółki; akcja zostaje objęta przez PKP S.A. i pokryta aportem rzeczowego majątku trwałego (nieruchomości);

b) obniżenie kapitału podstawowego o kwotę 722.300,3 tysięcy złotych poprzez zmniejszenie wartości nominalnej akcji z 1.000 złotych na 750 złotych; z tej kwoty 582.317,8 tysięcy złotych zostało przekazane na pokrycie strat z lat ubiegłych (w sprawozdaniach finansowych przygotowywanych zgodnie z Polskimi Standardami Rachunkowości - "PSR"), a pozostała kwota (139.982,5 tysięcy złotych) została przeniesiona na kapitał zapasowy (z przeznaczeniem na pokrycie ewentualnych strat z przyszłych okresów sprawozdawczych);

c) podział akcji (split) w stosunku 1:15, po czym wartość nominalną jednej akcji zmieniono z 750 złotych na 50 złotych; wszystkie akcje imienne Spółki, oprócz akcji imiennej serii L, zostały zamienione na akcje na okaziciela;

d) przekazanie osiągniętego zysku wynikającego z zatwierdzonego sprawozdania finansowego (wg PSR) za rok zakończony 31 grudnia 2012 roku w wysokości 216.736,4 tysięcy złotych na kapitał zapasowy.

Powyższe zmiany zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 2 października 2013 roku.

W dniu 28 października 2013 roku Zarząd Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. postanowił dopuścić do obrotu giełdowego na rynku podstawowym GPW akcje spółki PKP CARGO S.A., a w dniu 30 października 2013 roku akcje Spółki zostały wprowadzone do obrotu giełdowego na rynku podstawowym w trybie zwykłym. W wyniku tej transakcji został sprzedany mniejszościowy pakiet akcji dotychczasowego właściciela.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku prawo własności 1.337.100 akcji Spółki było przedmiotem przewłaszczenia na Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Finansów z tytułu „Umowy przewłaszczenia akcji na zabezpieczenie” zawartej 12 marca 2002 roku w Warszawie pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Finansów a Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. wraz z późniejszymi zmianami.

Na podstawie tej samej umowy na dzień 31 grudnia 2012 roku PKP S.A. miała prawo użytkowania 100% akcji spółki PKP CARGO S.A.



PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

1.2. Informacje o Grupie Kapitałowej

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 15 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada 7 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 3 wspólnych przedsięwzięciach.

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych oraz inwestycjach w jednostki stowarzyszone i współzależne zostały zamieszczone w Notach 16, 17 i 18.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie jest ograniczony. W dniu 17 stycznia 2014 roku Nadzwyczajne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie podjęło decyzję o rozwiązaniu spółki.

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

Podstawowa działalność Spółki obejmuje:

1. Działalność związana z transportem i gospodarką magazynową, w tym:
 - a. transport kolejowy pasażerski międzymiastowy,
 - b. transport kolejowy towarów,
 - c. magazynowanie i przechowywanie paliw gazowych,
 - d. magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów,
 - e. działalność usługowa wspomagająca transport lądowy,
 - f. przeładunek towarów w pozostałych punktach przeładunkowych,
 - g. działalność pozostałych agencji transportowych.
2. Działalność związana z handlem hurtowym i detalicznym; naprawą pojazdów samochodowych, wyłączając motocykle,
3. Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna,
4. Działalność związana z budownictwem,
5. Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości,
6. Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca,
7. Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi,
8. Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją,
9. Inna działalność, w tym:
 - a. naprawa i konserwacja pozostałego sprzętu transportowego,
 - b. wytwarzanie i zaopatrywanie w parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych,
 - c. pozostałe pośrednictwo pieniężne,
 - d. pozostałe pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej nie klasyfikowane.

1.3. Waluta funkcjonalna i waluta sprawozdawcza

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Spółki. Dane w sprawozdaniach finansowych zostały wykazane **w tysiącach złotych**, chyba że w konkretnych sytuacjach zostały podane z większą dokładnością.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

2. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

2.1. Oświadczenie o zgodności

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe sporządzono w oparciu o Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej oraz związanych z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

Spółka prowadzi swoje księgi rachunkowe zgodnie z polityką (zasadami) rachunkowości określonymi przez Ustawę z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości („Ustawa”) z późniejszymi zmianami i wydanymi na jej podstawie przepisami („polskie standardy rachunkowości”, PSR) oraz zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości (MSR) / Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską (MSSF UE).

Pierwszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym Spółki zgodnym z MSSF UE jest Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. sporządzone za lata obrotowe zakończone 31 grudnia 2012 roku, 31 grudnia 2011 roku i 31 grudnia 2010 roku według MSSF w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską, które zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 30 kwietnia 2013 roku. Datą przejścia na MSSF był dzień 1 stycznia 2010 roku. Powyższe Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone na potrzeby prospektu emisyjnego, zatwierdzonego przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 4 października 2013 roku i jest dostępne na stronie internetowej Spółki.

2.2. Status zatwierdzenia Standardów w UE

Zatwierdzając niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółka nie zastosowała następujących standardów, zmian standardów i interpretacji, które zostały opublikowane i zatwierdzone do stosowania w UE, ale które nie weszły jeszcze w życie:

- **MSSF 10 „Skonsolidowane sprawozdania finansowe”**, obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSSF 11 „Wspólne ustalenia umowne”**, obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSSF 12 „Ujawnienie informacji na temat udziałów w innych jednostkach”**, obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSR 27 (znowelizowany w roku 2011) „Jednostkowe sprawozdania finansowe”**, obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSR 28 (znowelizowany w roku 2011) „Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach”**, obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **Zmiany do MSR 32 „Instrumenty finansowe: prezentacja”** – kompensowanie aktywów finansowych i zobowiązań finansowych, obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **Zmiany do MSR 39 „Instrumenty Finansowe: Ujmowanie i Wycena”** (nowelizacja instrumentów pochodnych a dalsze stosowanie rachunkowości zabezpieczeń) – obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku,
- **Zmiany do MSR 36 „Utrata wartości aktywów”** (ujawnienia wartości odzyskiwalnej dotyczące aktywów niefinansowych) - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku.

Według szacunków Spółki, wyżej wymienione standardy, interpretacje i zmiany do standardów nie miałyby istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe, jeżeli zostałyby zastosowane przez jednostkę na dzień bilansowy.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

2.3. Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR, ale jeszcze niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (RMSR), z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 13 marca 2014 roku nie zostały jeszcze przyjęte do stosowania:

- **MSSF 9 „Instrumenty finansowe”** (dostępny do zastosowania - brak daty obowiązkowego zastosowania),
- **Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” oraz MSSF 7 „Instrumenty finansowe: ujawnianie informacji”** (dostępny do zastosowania - brak daty obowiązkowego zastosowania),
- **Interpretacja KIMSF 21 „Opłaty publiczne”** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku.
- **Zmiana do MSR 19 „Świadczenia pracownicze”** zatytułowaną Programy określonych świadczeń: składki pracowników - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 lipca 2014 roku.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2010-2012** (doroczne ulepszenia MSSF 2010-2012 zawierają 8 zmian do 7 standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 lipca 2014 roku.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2011-2013** (doroczne ulepszenia MSSF 2011-2013 zawierają 4 zmiany standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 lipca 2014 roku.
- **MSSF 14 „Aktywa i Zobowiązania Regulacyjne”** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku.

Według szacunków Spółki, wyżej wymienione standardy, interpretacje i zmiany do standardów nie miałyby istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe, jeżeli zostałyby zastosowane przez jednostkę na dzień bilansowy.

3. Stosowane zasady rachunkowości

3.1. Kontynuacja działalności

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia Jednostkowego Sprawozdania Finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

3.2. Podstawa sporządzenia

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską (MSSF UE). Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży.

PKP CARGO S.A. jest jednostką dominującą Grupy Kapitałowej PKP CARGO („Grupa”, „Grupa PKP CARGO”) i sporządza Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało przygotowane w tysiącach złotych i zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 13 marca 2014 roku.

3.3. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych, udziały we wspólnych przedsięwzięciach

Inwestycje w jednostki zależne i stowarzyszone oraz wspólne przedsięwzięcia ujmowane są w cenie nabycia i pomniejszone o odpisy aktualizujące.

3.4. Ujmowanie przychodów

Przychodem jest wartość godziwa otrzymanych lub należnych korzyści ekonomicznych ze sprzedaży usług lub materiałów i towarów w ramach podstawowej działalności gospodarczej Spółki, pomniejszona o podatek VAT oraz rabaty.

3.4.1. Świadczenie usług

Jeżeli wynik transakcji dotyczącej świadczenia usług można oszacować w wiarygodny sposób, przychody z transakcji ujmuje się na podstawie stopnia zaawansowania realizacji transakcji na dzień bilansowy. Wynik transakcji można ocenić w wiarygodny sposób, jeżeli zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

- a) kwotę przychodów można wycenić w wiarygodny sposób;
- b) istnieje prawdopodobieństwo, że Spółka uzyska korzyści ekonomiczne z tytułu przeprowadzonej transakcji;
- c) stopień realizacji transakcji na dzień bilansowy może być określony w wiarygodny sposób; oraz
- d) koszty poniesione w związku z transakcją oraz koszty zakończenia transakcji mogą być wycenione w wiarygodny sposób.

3.4.2. Przychody z tytułu odsetek i dywidend

Przychód z dywidendy ujmowany jest w chwili ustanowienia prawa udziałowca do jej otrzymania (pod warunkiem, że zachodzi prawdopodobieństwo uzyskania przez Spółkę korzyści ekonomicznych oraz, że da się wiarygodnie wycenić wysokość przychodu).

Przychody z tytułu odsetek ujmuje się jeżeli zachodzi prawdopodobieństwo uzyskania przez Spółkę korzyści ekonomicznych i kwota przychodów może być ustalona w wiarygodny sposób.

Dochód odsetkowy rozlicza się w czasie w odniesieniu do nierozliczonej kwoty kapitału i przy zastosowaniu efektywnej stopy procentowej, stanowiącej stopę dyskontującą przyszłe wpływy pieniężne prognozowane na okres ekonomicznej użyteczności składnika aktywów finansowych do kwoty wartości bilansowej tego składnika aktywów w momencie początkowego ujęcia.

3.5. Leasing

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

3.5.1. Spółka jako leasingobiorca

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Spółkę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Spółki i wycenia w wartości godziwej w momencie ich nabycia, nie wyższej jednak niż wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych. Powstające z tego tytułu zobowiązanie wobec leasingodawcy jest prezentowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji zobowiązań z tytułu leasingu finansowego.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Przyjmuje się, że korzyści i ryzyka związane z posiadaniem aktywów są zazwyczaj przeniesione na Spółkę, jeśli spełniony jest przynajmniej jeden z warunków:

- na mocy umowy leasingowej następuje przeniesienie na leasingobiorcę własności danego składnika z końcem okresu leasingu,
- leasingobiorca ma możliwość zakupu składnika aktywów za cenę, która - według przewidywań - będzie na tyle niższa od wartości godziwej ustalonej na dzień, gdy prawo zakupu składnika będzie mogło zostać zrealizowane, iż w chwili rozpoczęcia leasingu istnieje wystarczająca pewność, że leasingobiorca z możliwości tej skorzysta,
- okres leasingu stanowi większą część ekonomicznego okresu użytkowania składnika aktywów,
- wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych na dzień rozpoczęcia leasingu wynosi zasadniczo prawie tyle, ile wynosi łączna wartość godziwa przedmiotu leasingu,
- aktywa będące przedmiotem leasingu mają na tyle specjalistyczny charakter, że tylko leasingobiorca może z nich korzystać bez dokonywania większych modyfikacji.

Płatności leasingowe dzielone są na część odsetkową i zmniejszenie zobowiązania z tytułu leasingu, tak by stopa odsetek od pozostającego zobowiązania była wielkością stałą. Koszty finansowe odnosi się bezpośrednio do rachunku zysków i strat, chyba że można je bezpośrednio przyporządkować do odpowiednich aktywów – wówczas są one kapitalizowane zgodnie z zasadami rachunkowości Spółki dotyczącymi kosztów finansowania zewnętrznego, przedstawionymi poniżej w Nocie 3.8. Płatności warunkowe z tytułu leasingu ujmuje się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

Płatności z tytułu leasingu operacyjnego odnosi się na wynik metodą liniową przez okres leasingu, z wyjątkiem przypadków, kiedy inna, systematyczna podstawa rozliczenia jest bardziej reprezentatywna dla wzorca czasowego rządzącego konsumpcją korzyści ekonomicznych wypływających z leasingu danego składnika aktywów. Płatności warunkowe z tytułu leasingu operacyjnego ujmuje się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

3.6. Waluty obce

Transakcje przeprowadzane w walucie innej niż waluta funkcjonalna (waluty obce) wykazuje się po kursie waluty obowiązującym na dzień transakcji. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według kursu obowiązującego na ten dzień. Niepieniężne pozycje wyceniane w wartości godziwej i denominowane w walutach obcych wycenia się po kursie obowiązującym w dniu ustalenia wartości godziwej. Pozostałe pozycje niepieniężne wyceniane są według kosztu historycznego.

3.7. Dotacje rządowe

Dotacje rządowe są ujmowane, jeżeli istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki.

Spółka może otrzymywać bezzwrotne dotacje rządowe, głównie w postaci bezpośrednich lub pośrednich dotacji do projektów inwestycyjnych. Dotacje zmniejszają wartość aktywów i są ujmowane w wynik okresu, jako zmniejszenie amortyzacji, uzależnione od oczekiwanego trybu uzyskiwania korzyści ekonomicznych z danego aktywa.

Dotacje rządowe należne jako kompensata już poniesionych kosztów lub strat lub jako forma bezpośredniego wsparcia finansowego dla Spółki bez ponoszenia w przyszłości związanych z tym kosztów ujmuje się w wyniku w okresie, kiedy stają się wymagalne.

Korzyści wynikające z otrzymania pożyczki rządowej poniżej oprocentowania rynkowego, traktowane są jako dotacje i mierzone są jako różnica pomiędzy wartością otrzymanej pożyczki i wartością godziwą pożyczki ustalona z zastosowaniem odpowiedniej rynkowej stopy procentowej.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

3.8. Koszty finansowania zewnętrznego

Koszty finansowania zewnętrznego bezpośrednio związanego z nabyciem lub wytworzeniem składników majątku wymagających dłuższego czasu w celu doprowadzenia ich do użytkowania, zalicza się do kosztów wytworzenia takich aktywów aż do momentu, w którym aktywa te są zasadniczo gotowe do zamierzonego użytkowania lub sprzedaży. Przychody z inwestycji uzyskane w wyniku krótkoterminowego inwestowania pozyskanych środków zewnętrznych przeznaczonych bezpośrednio na finansowanie nabycia lub wytworzenia składników majątku, pomniejszają wartość kosztów finansowania zewnętrznego podlegających kapitalizacji.

Wszelkie pozostałe koszty finansowania zewnętrznego są odnoszone bezpośrednio na wynik w okresie, w którym zostały poniesione.

3.9. Koszty świadczeń pracowniczych

Na koszty świadczeń pracowniczych składają się (a) koszty w okresie zatrudnienia tj. wynagrodzenia, narzuty na wynagrodzenia, ulgi na świadczenia przewozowe, świadczenia z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych - jako świadczenia krótkoterminowe oraz nagrody jubileuszowe - jako świadczenia długoterminowe, (b) koszty po okresie zatrudnienia tj. odprawy emerytalne i rentowe, ulgi na świadczenia przewozowe oraz świadczenia z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy („ZUZP”) i odpowiednimi przepisami prawa Spółka 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). W sprawozdaniu z sytuacji finansowej Spółka ujmuje wypłaty z powyższych świadczeń w wysokości 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. Ta metoda traktuje każdy okres świadczenia pracy jako dający prawo do dodatkowej części świadczenia i wycenia każdą część osobno tworząc ostateczne zobowiązanie, podlegające zdyskontowaniu. Wycena bazuje na założeniach demograficznych dotyczących wieku emerytalnego, przyszłego wzrostu płac, rotacji pracowników oraz na założeniach finansowych dotyczących przyszłych stóp procentowych (w celu ustalenia stopy dyskontowej).

Nagrody jubileuszowe są wypłacane pracownikom po przepracowaniu określonej liczby lat. Odprawy emerytalno-rentowe są wypłacane jednorazowo w momencie przejścia na emeryturę/rentę. Wysokość odpraw emerytalno – rentowych i nagród jubileuszowych zależy od stażu pracy oraz średniego wynagrodzenia pracownika. Spółka tworzy rezerwę na przyszłe zobowiązania z powyższych tytułów w celu przyporządkowania kosztów do okresów, których dotyczą. Zyski lub straty z wyceny aktuarialnej określonych świadczeń, poza nagrodami jubileuszowymi, wynikające ze zmian założeń aktuarialnych, a także różnic między stanami faktycznymi i założeniami ujmowane są w pozostałych całkowitych dochodach. Wielkości te nie są zreklasyfikowane do wyniku finansowego – są odnoszone na odrębną pozycję kapitału własnego.

Zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy, przepisami ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2000 roku Nr 84, poz. 948 z późn. zm.) oraz Porozumieniem w sprawie ulgowych usług transportowych, PKP CARGO S.A. zobowiązana jest wykupić uprawnienia do ulgowych przejazdów dla pracowników, emerytów i rencistów oraz osób pobierających kolejowe świadczenia przedemerytalne. Oszacowanie wartości dokonywane jest na każdy dzień bilansowy przez niezależnego aktuarium metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych, zwanych także metodą świadczeń narosłych w funkcji stażu pracy. Wartość prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej zobowiązań obliczona jest jako część przyszłych świadczeń oszacowana przy uwzględnieniu prognozowanej wysokości ceny ulgowych usług transportowych.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

PKP CARGO S.A. na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2000 roku nr 84, poz. 948 z późn. zm.) oraz przepisów ustawy z dnia 4 marca 1994 roku o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (tekst jednolity Dz.U. z 1996 roku nr 70, poz. 335 z późn. zm.) ponosi koszty związane z ZFŚS. Spółka w sprawozdaniu z sytuacji finansowej kompensuje zobowiązania oraz aktywa funduszu. Rezerwy aktuarialna na świadczenia wypłacane z ZFŚS są kalkulowane na świadczenia wypłacane po okresie zatrudnienia dla emerytów i rencistów.

Pracownikom Spółki przysługuje prawo do urlopów wypoczynkowych na warunkach określonych w przepisach Kodeksu Pracy. Na każdy dzień bilansowy w Spółce są szacowane wartości przyszłych zobowiązań krótkoterminowych z tytułu należnych a niewykorzystanych urlopów.

3.10. Świadczenia oparte na akcjach

Spółka prowadzi program płatności w formie akcji rozliczany w instrumentach kapitałowych (akcjami własnymi) zgodnie z MSSF 2 „Płatności w formie akcji”. Wartość godziwa świadczonej przez pracowników pracy, w zamian za przyznane akcje powiększa koszty danego okresu („Koszty świadczeń pracowniczych”) odpowiednio w korespondencji z kapitałami własnymi.

3.11. Opodatkowanie

Podatek dochodowy za okres sprawozdawczy obejmuje podatek bieżący i odroczony. Podatek ujmuje się w sprawozdaniu z całkowitych dochodów, z wyłączeniem zakresu, w którym odnosi się on bezpośrednio do pozycji ujętych w pozostałych całkowitych dochodach (pozostałych składnikach kapitału własnego).

3.11.1. Podatek bieżący

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie wyniku podatkowego (podstawy opodatkowania) danego okresu sprawozdawczego. Zysk (strata) podatkowa różni się od księgowego zysku (straty) netto 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.

3.11.2. Podatek odroczony

Podatek odroczony ujmuje się od różnic przejściowych między wartością bilansową składników aktywów i zobowiązań w sprawozdaniu finansowym a odpowiadającą im podstawą opodatkowania stosowaną do obliczania wysokości zysku opodatkowanego, a także od nierozliczonych strat podatkowych oraz niewykorzystanych ulg podatkowych. Rezerwy z tytułu podatku odroczonego ujmuje się zasadniczo dla wszystkich dodatnich różnic przejściowych. Składnik aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się w odniesieniu do wszystkich ujemnych różnic przejściowych do wysokości, do której jest prawdopodobne, iż zostanie osiągnięty dochód do opodatkowania, który pozwoli na potrącenie tych różnic przejściowych. Tego rodzaju aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego nie ujmuje się, jeżeli różnice przejściowe wynikają z wartości firmy lub z początkowego ujęcia (poza połączeniem jednostek) innych aktywów i zobowiązań w transakcji, która nie wpływa na zysk podatkowy ani księgowy.

Rezerwę z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się od dodatnich różnic przejściowych wynikających z inwestycji w jednostkach zależnych i stowarzyszonych oraz udziałów we wspólnych przedsięwzięciach, chyba że Spółka jest w stanie kontrolować odwrócenie różnicy przejściowej i jest prawdopodobne, że różnice przejściowe nie ulegną odwróceniu w dającej się przewidzieć przyszłości. Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego wynikające z ujemnych różnic przejściowych związanych z takimi inwestycjami i udziałami są ujmowane tylko do tego stopnia, że jest prawdopodobne, że będą wystarczające zyski podlegające opodatkowaniu, na podstawie których będzie można wykorzystać korzyści podatkowe wynikające z różnic przejściowych oraz że oczekuje się, iż różnice przejściowe ulegną odwróceniu w dającej się przewidzieć przyszłości.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Wartość składników aktywów z tytułu podatku odroczonego podlega analizie na każdy dzień bilansowy, a w przypadku gdy spodziewane przyszłe zyski podatkowe nie będą wystarczające dla realizacji składnika aktywów lub jego części, następuje jego odpis.

Podatek odroczone jest wyliczany przy użyciu stawek podatkowych, które będą obowiązywać w momencie, gdy pozycja aktywów zostanie zrealizowana lub zobowiązanie stanie się wymagalne. Wycena rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego odzwierciedla skutki podatkowe, które nastąpią odpowiednio do przewidywanego przez Spółkę sposobu realizacji lub rozliczenia na dzień bilansowy wartości bilansowych aktywów i zobowiązań.

3.12. Rzeczowe aktywa trwałe

Wartość początkowa środków trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z cłami importowymi, nie podlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie oraz jest pomniejszona o upusty, rabaty i powiększona o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego.

Płatności odroczone na okres dłuższy od typowego terminu spłaty dla kredytu kupieckiego są dyskontowane, a wartość początkowa środka trwałego jest równa bieżącej wartości wszystkich płatności. Różnica pomiędzy wartością początkową a sumą płatności ujmowana jest jako koszt dyskonta przez okres kredytowania.

Koszty konserwacji i napraw (koszty bieżącego utrzymania) obciążają rachunek zysków i strat w momencie ich poniesienia, za wyjątkiem kosztów napraw rewizyjnych i okresowych wagonów i lokomotyw, które stanowią istotny komponent i są amortyzowane w okresie pomiędzy kolejnymi naprawami.

Grunty własne nie podlegają amortyzacji. W przypadku nabytych praw wieczystego użytkowania na rynku wtórnym prezentowane są one jako grunty i nieamortyzowane.

Amortyzację ujmuje się w taki sposób, aby dokonać odpisu kosztu lub wyceny składnika aktywów (innych niż grunty oraz środki trwałe w budowie) do wartości rezydualnej przy użyciu metody liniowej. Szacowane okresy użytkowania, wartości rezydualne oraz metody amortyzacji są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego (z perspektywicznym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach) Amortyzacja dotycząca tych aktywów trwałych rozpoczyna się w momencie rozpoczęcia ich użytkowania, zgodnie z zasadami dotyczącymi pozostałych aktywów trwałych Spółki.

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

Składnik rzeczowych aktywów trwałych usuwa się z bilansu na moment zbycia lub gdy oczekuje się, iż nie uzyska się korzyści ekonomicznych z użytkowania składnika aktywów. Wszelkie zyski lub straty wynikające ze zbycia lub wycofania z użytkowania składników rzeczowych aktywów trwałych są ujmowane w wyniku okresu, w którym dane składniki aktywów zostały usunięte z bilansu (obliczone jako różnicę między wpływem ze sprzedaży a wartością bilansową tego składnika).

Środki trwałe w budowie powstające dla celów produkcyjnych, wynajmu lub administracyjnych prezentowane są w sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji zastosowano okresy ekonomicznego użytkowania następujących aktywów trwałych:

	Rok 2013	Rok 2012
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	od 5 do 75 lat	od 5 do 75 lat
Urządzenia techniczne i maszyny	od 2 do 30 lat	od 2 do 30 lat
Środki transportu	od 2 do 48 lat	od 2 do 48 lat
Inne środki trwałe	od 3 do 10 lat	od 3 do 10 lat

3.13. Nieruchomości inwestycyjne

Nieruchomości inwestycyjne to nieruchomości, które Spółka traktuje jako źródło przychodów z czynszów lub utrzymuje w posiadaniu ze względu na przyrost ich wartości. W Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej nieruchomości inwestycyjne wykazuje się w aktywach trwałych jako nieruchomości inwestycyjne.

Nieruchomości inwestycyjne początkowo wycenia się według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia. Przy początkowej wycenie uwzględnia się koszty przeprowadzonej transakcji.

Spółka jako metodę wyceny nieruchomości inwestycyjnych po początkowym ujęciu stosuje model ceny nabycia lub kosztu wytworzenia zgodnie z MSR 16.

3.14. Aktywa niematerialne

3.14.1. Nabyte aktywa niematerialne

Nabyte aktywa niematerialne o zdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności wykazuje się po koszcie pomniejszonym o umorzenie i skumulowaną utratę wartości. Amortyzację ujmuje się liniowo w szacowanym okresie ekonomicznej użyteczności. Oszacowany okres ekonomicznej użyteczności i metoda amortyzacji podlegają weryfikacji na koniec każdego okresu sprawozdawczego, a skutki zmian szacunków rozlicza się prospektywnie. Nabyte aktywa niematerialne o niezdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności wykazuje się po koszcie pomniejszonym o skumulowaną utratę wartości.

3.14.2. Zaprzestanie ujmowania aktywów niematerialnych

Zaprzestaje się ujmowania składnika aktywów niematerialnych po zbyciu lub w przypadku, kiedy jego dalsze użycie lub zbycie nie przyniesie jednostce korzyści ekonomicznych. Zyski lub straty wynikające z usuwania składnika aktywów niematerialnych z bilansu (obliczone jako różnica między wpływem ze sprzedaży a wartością bilansową tego składnika) ujmuje się w wynik okresu, w którym nastąpiło usunięcie.

3.15. Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

Na każdy dzień bilansowy Spółka dokonuje przeglądu wartości bilansowych posiadanego majątku trwałego i aktywów niematerialnych w celu stwierdzenia, czy nie występują przesłanki wskazujące na utratę ich wartości. Jeżeli stwierdzono istnienie takich przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna danego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu. W sytuacji, gdy nie jest możliwe oszacowanie wartości odzyskiwalnej składnika aktywów, przeprowadza się analizę wartości odzyskiwalnej dla grupy aktywów generujących przepływy pieniężne, do której należy dany składnik aktywów. Jeśli możliwe jest wskazanie wiarygodnej i jednolitej podstawy alokacji, składniki majątku trwałego Spółki alokowane są do poszczególnych jednostek generujących przepływy pieniężne lub do najmniejszych grup jednostek generujących takie przepływy, dla których można wyznaczyć wiarygodne i jednolite podstawy alokacji.

W przypadku aktywów niematerialnych o nieokreślonym okresie użytkowania oraz jeszcze nieprzyjętych do użytkowania, test utraty wartości przeprowadzany jest corocznie oraz dodatkowo wtedy, gdy występują przesłanki wskazujące na możliwość wystąpienia utraty wartości.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Wartość odzyskiwalna ustalana jest jako wyższa spośród dwóch wartości: wartość godziwa pomniejszona o koszty sprzedaży lub wartość użytkowa. Ta ostatnia wartość odpowiada wartości bieżącej szacunku przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy użyciu stopy dyskonta przed opodatkowaniem uwzględniającej aktualną rynkową wartość pieniądza w czasie oraz ryzyko specyficzne dla danego składnika aktywów.

Jeżeli wartość odzyskiwalna jest niższa od wartości bilansowej składnika aktywów (lub jednostki generującej przepływy pieniężne), wartość bilansową tego składnika lub jednostki pomniejsza się do wartości odzyskiwalnej. Stratę z tytułu utraty wartości ujmuje się niezwłocznie jako koszt okresu.

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega następnie odwróceniu, wartość netto składnika aktywów (lub jednostki generującej przepływy pieniężne) zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nie przekraczającej jednak wartości bilansowej tego składnika aktywów jaka byłaby ustalona, gdyby w poprzednich latach nie ujęto straty z tytułu utraty wartości składnika aktywów / jednostki generującej przepływy pieniężne. Odwrócenie straty z tytułu utraty wartości ujmuje się niezwłocznie w wynik.

3.16. Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży

Aktywa trwale i grupy do sprzedaży klasyfikuje się jako przeznaczone do sprzedaży, jeśli ich wartość bilansowa zostanie odzyskana raczej w wyniku transakcji zbycia niż w wyniku ich dalszego użytkowania. Warunek ten uznaje się za spełniony wyłącznie wówczas, gdy wystąpienie transakcji zbycia jest bardzo prawdopodobne, a składnik aktywów (lub grupa do sprzedaży) jest dostępny do natychmiastowego zbycia w swoim obecnym stanie. Klasyfikacja składnika aktywów jako przeznaczonego do sprzedaży zakłada zamiar kierownictwa Spółki do dokonania transakcji zbycia w ciągu roku od momentu zmiany klasyfikacji.

Jeżeli Spółka ma zamiar dokonać sprzedaży, która powodowałaby utratę kontroli nad jednostką zależną, wszystkie aktywa i zobowiązania tej jednostki zależnej są klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży jeżeli wszystkie wyżej wymienione kryteria są spełnione oraz niezależnie od tego czy Spółka zachowa udziały niedające kontroli po tej transakcji zbycia.

Aktywa trwale (i grupy do sprzedaży) sklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży wycenia się po niższej spośród dwóch wartości: pierwotnej wartości bilansowej lub wartości godziwej, pomniejszonej o koszty związane ze sprzedażą.

3.17. Zapasy

Zapasy wyceniane są według niższej z wartości: ceny nabycia lub kosztu wytworzenia i wartości odzyskiwalnej netto. 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.

Spółka tworzy odpisy aktualizujące na zapas w przypadku występowania zapasu zbędnego lub uszkodzonego oraz w przypadku, gdy cena sprzedaży netto tego zapasu jest niższa niż jego wartość bilansowa.

3.18. Rezerwy

Rezerwy tworzone są w przypadku, kiedy na Spółce ciąży istniejący obowiązek, prawny lub zwyczajowo oczekiwany, wynikający ze zdarzeń przeszłych i gdy prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku spowoduje konieczność wypływu środków uosabiających korzyści ekonomiczne 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).

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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.

3.18.1. Umowy rodzące obciążenia

Bieżące zobowiązania wynikające z umów rodzących obciążenia ujmuje się i wycenia jak rezerwy. Za umowę rodzącą obciążenia uważa się umowę zawartą przez Spółkę, wymuszającą nieuniknione koszty realizacji zobowiązań umownych, których wartość przekracza wysokość korzyści ekonomicznych przewidywanych w ramach umowy.

3.18.2. Restrukturyzacja

Rezerwa na koszty restrukturyzacji ujmowana jest tylko wtedy, gdy Spółka opracowała szczegółowy i formalny plan restrukturyzacji i ogłosiła wszystkim zainteresowanym stronom zamiar jego realizacji lub jego główne założenia. Wycena rezerwy restrukturyzacyjnej obejmuje wyłącznie bezpośrednie koszty restrukturyzacji, czyli kwoty niezbędne do przeprowadzenia restrukturyzacji i niezwiązane z bieżącą działalnością podmiotu.

3.18.3. Reklamacje

Zgodnie z najlepszą wiedzą Spółka tworzy rezerwę na reklamacje z tytułu szkód powstałych w czasie przewozu przesyłek towarowych lub nieprawidłowo obliczonych należności przewozowych, dodatkowych lub innych związanych z umową przewozu. Najczęstszą podstawą dochodzenia roszczeń o zapłatę odszkodowania z tytułu świadczonych usług przewozu są: utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki, przekroczenie terminu dostawy lub niewłaściwe zastosowanie postanowień obowiązujących tariff i umów. Za datę załatwienia reklamacji uznanej przyjmuje się dzień dokonania przelewu lub dzień, na który dokonano wzajemnego rozliczenia (np. kompensata).

3.19. Instrumenty finansowe

Aktywa i zobowiązania finansowe ujmuje się w chwili, gdy jednostka należąca do Spółki staje się stroną umowy instrumentu finansowego.

Pierwotnie wycenia się je w wartości godziwej. Koszty transakcji przypisywane bezpośrednio do zakupu lub emisji aktywów i zobowiązań finansowych (z wyjątkiem aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik) odpowiednio dodaje się do lub odejmuje od wartości godziwej aktywów lub zobowiązań finansowych w chwili początkowego ujęcia. Koszty transakcji bezpośrednio przypisywane nabyciu aktywów finansowych lub przejęciu zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik ujmuje się bezpośrednio w wynik.

3.20. Aktywa finansowe

Aktywa finansowe klasyfikuje się do następujących kategorii: aktywa wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW), inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności (UTW), dostępne do sprzedaży (DDS) oraz pożyczki i należności (PIN). Klasyfikacja zależy od charakteru i przeznaczenia aktywów finansowych i określa się ją w chwili początkowego ujęcia. Aktywa finansowe nabyte lub sprzedane w ramach standardowych transakcji ujmuje się i wyksięgowuje w dacie transakcji. Standardowe transakcje to transakcje nabycia lub sprzedaży aktywów finansowych wymagające dostarczenia tych aktywów w terminie ustalonym w regulacjach lub konwencjach przyjętych na rynku.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

3.20.1. Metoda efektywnej stopy procentowej

Metoda efektywnej stopy procentowej to sposób obliczania zamortyzowanego kosztu instrumentu dłużnego i alokacji dochodu odsetkowego na odpowiedni okres. Efektywna stopa procentowa to dokładna stopa dyskonta szacunkowych przyszłych wpływów pieniężnych (w tym wszystkich uiszczonych lub otrzymanych opłat i punktów stanowiących integralną część efektywnej stopy procentowej, kosztów transakcji i innych premii czy upustów) przez okres prognozowanej użyteczności instrumentu dłużnego lub - w razie konieczności - w krótszym okresie, do wartości bilansowej netto w chwili początkowego ujęcia.

Dochód jest ujmowany na bazie efektywnej stopy procentowej instrumentów dłużnych innych niż aktywa finansowe sklasyfikowane jako na WGPW.

3.20.2. Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW)

Aktywa finansowe są klasyfikowane jako wyceniane w WGPW kiedy te aktywa finansowe są przeznaczone do obrotu albo są wyznaczone do wyceny w WGPW.

Składnik aktywów finansowych klasyfikuje się jako przeznaczony do obrotu, jeżeli:

Składnik aktywów finansowych klasyfikuje się jako przeznaczony do obrotu, jeżeli:

- został zakupiony przede wszystkim w celu odsprzedaży w niedalekiej przyszłości; lub
- stanowi część określonego portfela instrumentów finansowych, którymi Spółka zarządza łącznie, zgodnie z bieżącym i faktycznym wzorcem generowania krótkoterminowych zysków; lub
- jest instrumentem pochodnym niewyznaczonym i niedziałającym jako zabezpieczenie.

Składnik aktywów finansowych inny niż przeznaczony do obrotu może zostać sklasyfikowany jako wyceniany w wartości godziwej przez wynik przy ujęciu początkowym, jeżeli:

- taka klasyfikacja eliminuje lub znacząco redukuje niespójność wyceny lub ujęcia występującą w innych okolicznościach; lub
- składnik aktywów finansowych należy do grupy aktywów lub zobowiązań finansowych, lub do obu tych grup objętych zarządzaniem, a jego wyniki wyceniane są w wartości godziwej zgodnie z udokumentowaną strategią zarządzania ryzykiem lub inwestycjami Spółki, w ramach której informacje o grupowaniu aktywów są przekazywane wewnętrznie; lub
- składnik aktywów stanowi część kontraktu zawierającego jeden lub więcej wbudowanych instrumentów pochodnych, a MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” dopuszcza klasyfikację całego kontraktu (składnika aktywów lub zobowiązań) jako wycenianego w wartości godziwej przez wynik.

Aktywa finansowe wyceniane w WGPW są wykazywane w wartości godziwej, a wszelkie zyski lub straty z tytułu przeszacowania ujmowane są w wynik. Zysk lub strata ujęty w wynik obejmuje wszelkie dywidendy lub odsetki uzyskane od aktywów finansowych i jest wykazywany na linii pozostałe przychody lub koszty finansowe w sprawozdaniu z całkowitych dochodów. Wartość godziwa jest ustalana w sposób opisany w Nocie 30.

3.20.3. Inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności (UTW)

Inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności to niepochodne aktywa finansowe o stałej lub mieszanej charakterystyce płatności i ustalonych terminach wymagalności, które Spółka zamierza i jest w stanie utrzymać do takiego terminu. Po początkowym ujęciu inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

3.20.4. Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży (DDS)

Aktywa finansowe DDS to niepochodne aktywa finansowe sklasyfikowane jako DDS lub niezaliczone do (a) pożyczek i należności, (b) UTW, (c) WGPW.

Dywidendę z instrumentów kapitałowych DDS ujmuje się w wynik w chwili nabycia przez Spółkę prawa do dywidendy. Inwestycje kapitałowe DDS nienotowane na aktywnym rynku, których wartości godziwej nie da się wiarygodnie wycenić oraz instrumenty pochodne powiązane z nimi i rozliczane w formie przekazania takich nienotowanych inwestycji kapitałowych, wycenia się po koszcie pomniejszonym o utratę wartości na koniec każdego okresu sprawozdawczego.

3.20.5. Pożyczki i należności

Pożyczki i należności to niepochodne instrumenty finansowe o stałych lub możliwych do określenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Pożyczki i należności (w tym: należności z tytułu dostaw i usług, salda bankowe i środki na rachunkach bankowych) wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości. Dochód odsetkowy ujmuje się stosując efektywną stopę procentową z wyjątkiem należności krótkoterminowych, przy których ujmowane odsetki byłyby nieznaczające.

3.20.6. Utrata wartości aktywów finansowych

Na koniec każdego okresu sprawozdawczego przeprowadza się analizę aktywów finansowych z wyjątkiem WGPW celem stwierdzenia występowania przesłanek utraty wartości. Uznaje się, że nastąpiła utrata wartości aktywów finansowych w przypadku wystąpienia obiektywnych przesłanek wskazujących, że w wyniku jednego lub kilku zdarzeń po dacie początkowego ujęcia danego składnika aktywów szacunkowe przyszłe przepływy pieniężne z inwestycji uległy zmniejszeniu.

W przypadku inwestycji kapitałowych DDS za obiektywną przesłankę utraty wartości uznaje się znaczący lub przedłużający się spadek wartości godziwej papierów wartościowych poniżej ich kosztu.

Dla wszystkich innych rodzajów aktywów finansowych obiektywne przesłanki utraty wartości mogą obejmować:

- znaczące trudności finansowe emitenta lub kontrahenta;
- naruszenie umowy, np. niewywiązanie się lub opóźnienie w płatności odsetek lub kapitału;
- prawdopodobieństwo upadłości lub restrukturyzacji finansowej firmy dłużnika;
- zniknięcie aktywnego rynku danego składnika aktywów finansowych wskutek trudności finansowych.

Dla należności z tytułu dostaw i usług, aktywów, które indywidualnie nie utraciły wartości dodatkowo przeprowadza się zbiorową ocenę występowania przesłanek utraty wartości. Obiektywne przesłanki utraty wartości dotyczące portfela należności obejmują doświadczenia Spółki z egzekwowaniem płatności, zwiększenie liczby płatności opóźnionych w zakresie od 6 miesięcy do 12 miesięcy oraz powyżej 12 miesięcy w portfelu oraz zauważalne zmiany krajowych lub lokalnych warunków ekonomicznych korelujące z niewywiązywaniem się z zapłaty należności.

Utrata wartości składnika aktywów finansowych wycenianego zgodnie z zasadami zamortyzowanego kosztu będzie równa różnicy między wartością bilansową tego składnika aktywów a wartością bieżącą prognozowanych przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych według jego pierwotnej efektywnej stopy procentowej.

Utrata wartości składnika aktywów finansowych wycenianego po koszcie będzie równa różnicy między wartością bilansową tego składnika aktywów a wartością bieżącą prognozowanych przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych według bieżącej rynkowej stopy zwrotu podobnego składnika aktywów finansowych. Taki odpis nie ulega odwróceniu w późniejszych okresach.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Wartość bilansowa składnika aktywów finansowych ulega bezpośredniemu obniżeniu o kwotę odpisu z tytułu utraty wartości przy pomocy konta odpisy aktualizujące.

Jeżeli utrata wartości aktywów finansowych wycenianych po koszcie zamortyzowanym ulegnie zmniejszeniu w kolejnym okresie rozliczeniowym, a zmniejszenie to można obiektywnie powiązać ze zdarzeniem, które nastąpiło po ujęciu utraty wartości, odpis z tego tytułu ulega odwróceniu przez wynik finansowy w kwocie bilansowej inwestycji na dzień odwrócenia odpisu z tytułu utraty wartości nieprzekraczającej kosztu zamortyzowanego obliczonego bez uwzględnienia utraty wartości.

3.20.7. Usunięcie aktywów finansowych z bilansu

Spółka usuwa z bilansu składnik aktywów finansowych tylko w przypadku, gdy prawa umowne do przepływów pieniężnych generowanych przez ten składnik wygasną lub gdy przeniesie dany składnik aktywów oraz wszystkie związane z nim rodzaje ryzyka i korzyści wynikające z praw własności na inną jednostkę. W przypadku, gdy Spółka nie przenosi wszystkich rodzajów ryzyka i korzyści wynikających z praw własności ani ich nie zachowuje, ale nadal sprawuje kontrolę nad przeniesionym składnikiem aktywów, ujmuje zachowane udziały w tym składniku i związane z nimi zobowiązania, które będzie musiała uiścić. Jeżeli Spółka zachowuje wszystkie rodzaje ryzyka i korzyści wynikające z prawa własności do przeniesionego składnika aktywów, nadal ujmuje ten składnik oraz zabezpieczone finansowanie zewnętrzne na poczet otrzymanych korzyści.

W chwili całkowitego usunięcia składnika aktywów z bilansu różnicę między jego wartością bilansową a sumą otrzymanej i należnej zapłaty oraz skumulowanego zysku lub straty ujętych w pozostałych całkowitych dochodach ujmuje się w wynik.

3.21. Zobowiązania finansowe i instrumenty kapitałowe

3.21.1. Klasyfikacja: instrumenty dłużne lub kapitałowe

Instrumenty dłużne i kapitałowe wyemitowane przez Spółkę klasyfikuje się jako zobowiązania finansowe lub kapitał własny na podstawie postanowień umownych i definicji zobowiązania finansowego i instrumentu kapitałowego.

3.21.2. Zobowiązania finansowe

Zobowiązania finansowe klasyfikuje się jako „wyceniane w WGPW” lub jako „pozostałe zobowiązania finansowe”.

3.21.2.1. Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW

Do tej kategorii zalicza się zobowiązania finansowe przeznaczone do obrotu lub wyznaczone jako wyceniane w WGPW.

Zobowiązanie finansowe klasyfikuje się jako przeznaczone do obrotu, jeżeli:

- zostało podjęte przede wszystkim w celu odkupu w krótkim terminie;
- stanowi część określonego portfela instrumentów finansowych, którymi Spółka zarządza łącznie zgodnie z bieżącym i faktycznym wzorcem generowania krótkoterminowych zysków; lub
- jest instrumentem pochodnym niesklasyfikowanym i niedziałającym jako zabezpieczenie.

Zobowiązania finansowe inne niż zobowiązania finansowe przeznaczone do obrotu mogą zostać wyznaczone jako wyceniane w WGPW na moment początkowego ujęcia, jeżeli:

- taka klasyfikacja eliminuje lub znacząco redukuje niespójność wyceny lub ujęcia, jaka wystąpiłaby w innych warunkach; lub
- składnik aktywów finansowych należy do grupy aktywów lub zobowiązań finansowych, lub do obu tych grup objętych zarządzaniem, a jego wyniki wyceniane są w wartości godziwej zgodnie z udokumentowaną strategią zarządzania ryzykiem lub inwestycjami Spółki, w ramach której informacje o grupowaniu aktywów są przekazywane wewnętrznie; lub
- stanowi część kontraktu zawierającego jeden lub więcej wbudowanych instrumentów pochodnych, a MSR 39 dopuszcza klasyfikację całego kontraktu (składnika aktywów lub zobowiązań) do pozycji wycenianych w WGPW.



PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW są wykazywane w wartości godziwej, a wszelkie zyski lub straty z tytułu przeszacowania ujmują się w wynik. Zysk lub strata ujęty w wyniku obejmuje wszelkie odsetki zapłacone od zobowiązań finansowych i jest wykazywane w pozycji pozostałe przychody lub koszty finansowe w sprawozdaniu z całkowitych dochodów. Wartość godziwa jest ustalana w sposób opisany w Nocie 30.

3.21.2.2. Pozostałe zobowiązania finansowe

Po początkowym ujęciu pozostałe zobowiązania finansowe (w tym kredyty i pożyczki, zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz inne zobowiązania) wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej.

3.21.2.3. Umowy gwarancji finansowej

Umowa gwarancji finansowej to umowa nakładająca na spółkę obowiązek dokonania określonych płatności kompensujących posiadaczowi stratę poniesioną wskutek niewywiązania się określonego dłużnika z obowiązku płatności wynikającego z warunków danego instrumentu dłużnego.

Umowy gwarancji finansowej emitowane przez Spółkę wycenia się początkowo w wartości godziwej, a jeżeli nie zostały sklasyfikowane jako WGPW, wycenia się je następnie według wyższej z następujących kwot:

- wartości zobowiązania umownego określonej zgodnie z MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”;
- początkowo ujętej kwoty, pomniejszonej, tam gdzie ma to zastosowanie, o łączną amortyzację ujętą zgodnie z zasadami ujmowania przychodów.

3.21.2.4. Usunięcie zobowiązań finansowych z bilansu

Spółka usuwa zobowiązania finansowe z bilansu wyłącznie w przypadku ich wypełnienia, umorzenia lub wygaśnięcia. Różnicę między wartością bilansową usuniętego zobowiązania finansowego a zapłatą uiszczoną lub należną ujmują się w wynik.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

Stosując opisane w Nocie 3 zasady rachunkowości obowiązujące w Spółce, Zarząd Spółki zobowiązany jest do dokonywania szacunków, osądów i założeń dotyczących kwot wyceny poszczególnych składników aktywów i zobowiązań. Szacunki i związane z nimi założenia opierają się o doświadczenia historyczne i inne czynniki uznawane za istotne. Rzeczywiste wyniki mogą odbiegać od przyjętych wartości szacunkowych.

4.1. Profesjonalny osąd w rachunkowości

W przypadku, gdy dana transakcja nie jest uregulowana w żadnym standardzie bądź interpretacji, Zarząd, kierując się subiektywną oceną, określa i stosuje polityki rachunkowości, które zapewnią, iż Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe będzie zawierać właściwe i wiarygodne informacje oraz będzie:

- prawidłowo, jasno i rzetelnie przedstawiać sytuację majątkową i finansową Spółki, wyniki jej działalności i przepływy pieniężne,
- odzwierciedlać treść ekonomiczną transakcji,
- obiektywne,
- sporządzone zgodnie z zasadą ostrożnej wyceny oraz
- kompletne we wszystkich istotnych aspektach.

4.2. Niepewność szacunków

Poniżej przedstawiono podstawowe założenia dotyczące przyszłości oraz inne podstawy szacunku niepewności na dzień bilansowy, mające znaczący wpływ na ryzyko istotnych korekt wartości bilansowej aktywów i zobowiązań w następnym roku obrotowym.

4.2.1. Okresy użytkowania ekonomicznego rzeczowych aktywów trwałych

Zarząd określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych rzeczowych aktywów trwałych. Szacunek ten opiera się na oczekiwanym okresie ekonomicznej użyteczności tych aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę spodziewanego okresu użytkowania (np. zmiany technologiczne, wycofanie z użytkowania itp.) mogą się zmienić stawki amortyzacji. W konsekwencji zmieni się wartość odpisów amortyzacyjnych i wartość księgowa netto rzeczowych aktywów trwałych.

4.2.2. Wartości rezydualne taboru

Spółka na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej użytkuje własne lub leasingowane lokomotywy i wagony (tabor). Podejście komponentowe dla rzeczowego majątku trwałego wymaga wyodrębnienia wartości rezydualnej, która nie jest amortyzowana w ramach całkowitej wartości początkowej składnika rzeczowego majątku trwałego. Wartość rezydualna została ustalona na podstawie średniej ceny złomu na dzień przejścia spółki PKP CARGO S.A. na MSSF. Wartość podlega okresowemu przeglądowi i w przypadku istotnych zmian cen złomu jest aktualizowana.

4.2.3. Wycena instrumentów finansowych

Nota 30 zawiera szczegółowe informacje na temat głównych założeń stosowanych przy określaniu wartości godziwej instrumentów finansowych.

4.2.4. Utrata wartości ośrodków wypracowujących środki pieniężne oraz pojedynczych składników środków trwałych i wartości niematerialnych

Zgodnie z założeniami opisanymi w Nocie 3.15. Spółka przeprowadza testy na utratę wartości rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych. Główne założenia przyjęte w celu ustalenia wartości odzyskiwalnej będące przedmiotem szacunku to ocena przesłanek wskazujących na utratę wartości, model testu na utratę wartości, stopy dyskontowe, stopy wzrostu.

4.2.5. Odpisy aktualizujące wartość pożyczek udzielonych i należności własnych



PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Metodologia przyjęta w celu ustalenia wartości odpisu aktualizującego została opisana w Nocie 3.20.6., natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w nocie 22 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

4.2.6. Odpis na wolno rotujące i przestarzałe zapasy

Metodologia stosowana do ustalenia wartości odzyskiwalnej netto zapasów została opisana w Nocie 3.17., natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w nocie 21 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

4.2.7. Podatek dochodowy odroczony

Założenia przyjęte w celu rozpoznania aktywów z tytułu podatku odroczonego opisano w Nocie 3.11.2., natomiast wyliczenie aktywa/ rezerwy z tytułu podatku odroczonego zostały przedstawione w nocie 9 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

4.2.8. Świadczenia pracownicze

Głównymi założeniami dotyczącymi rezerw na świadczenia pracownicze będące przedmiotem szacunku to stopy dyskontowe, wzrost płac, oczekiwany przeciętny okres zatrudnienia. Szczegóły dotyczące sposobu tworzenia tych rezerw opisano w Nocie 3.9., natomiast wyniki wyliczenia rezerw na świadczenia pracownicze zostały przedstawione w nocie 29 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

Rezerwy na świadczenia pracownicze wynikające z programu płatności w formie akcji (PGP) przyznanych pracownikom w ramach porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy podpisanego przez strony 2 września 2013 roku zostały oszacowane przez Spółkę na dzień 30 października 2013 roku. Wynik wyliczenia rezerwy na PGP został zaprezentowany w nocie 29.2 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

4.2.9. Rezerwy

Rezerwy dotyczące świadczeń z tytułu rozwiązania stosunku pracy oraz restrukturyzacji: stopy dyskontowej i inne założenia. Założenia przyjęte dla wyceny rezerw na roszczenia i sprawy sądowe zostały opisane w Nocie 3.18. Wyniki wyliczenia rezerwy na te tytuły zostały przedstawione w nocie 26 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

4.2.10. Klasyfikacja umów leasingu finansowego

Spółka zawiera umowy leasingu dotyczące środków trwałych. Klasyfikacja tych umów jako leasingu finansowego jest przedmiotem szacunku Zarządu. Szczegółowe zasady klasyfikacji umów leasingu zostały opisane w Nocie 3.5. Informacja dotycząca leasingu finansowego jest ujęta w nocie 28 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego, natomiast informacja dotycząca leasingu operacyjnego jest ujęta w nocie 35 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

5. Segmenty operacyjne

5.1. Produkty i usługi segmentu operacyjnego

Spółka nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada tylko jeden produkt któremu przypisane są wszystkie świadczone przez Spółkę usługi. Spółka prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Spółki analizuje dane finansowe w układzie w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym.

5.2. Informacje geograficzne

Spółka definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. W wyniku przeprowadzonej w tym przekroju analizy ustalono następujące wnioski:

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską nie przekroczyła 11,5% całkowitych przychodów. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 10% przychodów ze sprzedaży usług.

Poniżej przedstawiono przychody Spółki od klientów zewnętrznych w rozbiciu na lokalizacje:

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Polska	3 686 896	3 974 567
Niemcy	202 461	234 334
Czechy	97 752	65 275
Słowacja	51 803	91 657
Cypr	48 436	57 238
Pozostałe kraje	74 380	112 024
Razem	4 161 728	4 535 095

5.3. Informacje o wiodących klientach

Spółka nie przedstawia informacji o wiodących klientach, gdyż przychody od żadnego z klientów Spółki jednostkowo nie przekraczają 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług i sprzedaży towarów i materiałów.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

5.4. Struktura przychodów ze sprzedaży

W ramach prowadzonej działalności krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych Spółka wyróżnia grupy świadczonych usług zaprezentowanych w niniejszej nocie. Zarząd Spółki nie dokonuje jednak oceny wyników działalności Spółki ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu poniższego podziału, a więc poszczególne grupy usług zaprezentowane poniżej nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne PKP CARGO S.A.

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Przychody przewozowe oraz spedycja kolejowa	3 992 095	4 333 085
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-
Przychody bocznicowe i trakcyjne	94 500	102 270
Przychody przeładunkowe	-	-
Pozostałe przychody (*)	75 133	99 740
Razem	4 161 728	4 535 095

(*) Pozycja pozostałych przychodów za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku prezentuje głównie przychody z tytułu wynajmu taboru - kwota 36.408 tysięcy złotych oraz przychody z tytułu napraw taboru 10.698 tysięcy złotych, natomiast za rok zakończony 31 grudnia 2012 roku prezentuje 55.967 tysięcy złotych przychodów z tytułu wynajmu taboru oraz 10.617 tysięcy złotych z tytułu napraw taboru.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

6. Przychody finansowe

Przychody odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Przychody odsetkowe:		
Lokaty i rachunki bankowe	27 017	32 271
Wadia i zabezpieczenia	394	708
Udzielone pożyczki	1 193	76
Pozostałe	347	24
	28 951	33 079
Dywidendy z inwestycji kapitałowych	11 210	4 358
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	40 161	37 437

Przychody odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Przychody odsetkowe:		
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	-	-
Pożyczki i należności (obejmujące gotówkę na rachunku bankowym i lokaty bankowe)	28 604	33 054
Pozostałe	347	25
Inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności	-	-
	28 951	33 079
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	11 210	4 358
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	40 161	37 437

Pozostałe przychody finansowe

Zyski z udziałów i akcji:

Zyski ze sprzedaży udziałów i akcji	3 438	-
Rozwiązane odpisy aktualizujące na udziały i akcje	-	-
	3 438	-
Zyski z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW	2 160	65
Pozostałe przychody finansowe:		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	34 417
Inne		2
Razem przychody finansowe	45 759	71 921

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

7. Koszty finansowe

Koszty odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Odsetki od kredytów i kredytów w rachunku bieżącym	8 981	10 810
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	10 228	15 223
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	9 962	7 459
Odsetki od wadliów i gwarancji	254	665
Pozostałe	1 559	1 119
Koszty odsetkowe razem	30 984	35 276

Koszty odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Zobowiązania finansowe wyceniane wg zamortyzowanego kosztu	29 425	34 157
Pozostałe	1 559	1 119
Razem koszty odsetkowe	30 984	35 276

Pozostałe koszty finansowe

Straty z udziałów i akcji:		
Strata ze sprzedaży udziałów i akcji	933	4 389
Utworzone odpisy aktualizujące na udziały i akcje	2 239	17 147
	3 172	21 536
Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW	-	-
Pozostałe koszty finansowe:		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	3 838	-
Pozostałe koszty finansowe	274	812
Razem koszty finansowe	38 268	57 624

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

8. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

8.1. Pozostałe przychody operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Zyski ze zbycia aktywów:		
Zysk ze sprzedaży majątku trwałego	4 420	4 709
Zyski ze sprzedaży nieruchomości inwestycyjnych	-	-
	<u>4 420</u>	<u>4 709</u>
Rozwiązane odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	2 643	6 425
Pozostałe (w tym na odsetki od należności)	1 370	85
	<u>4 013</u>	<u>6 510</u>
Pozostałe przychody operacyjne:		
Otrzymany zwrot zapłaconej kary UOKiK	46 000	-
Rozwiązanie rezerwy na karę UOKiK	9 945	-
Rozwiązanie rezerwy na pozostałe kary	1 655	-
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	2 462	7 644
Dodatnie różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	364	-
Dotacje	-	-
Inne	386	1 461
Razem pozostałe przychody operacyjne	<u>69 245</u>	<u>20 324</u>

8.2. Pozostałe koszty operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Straty ze zbycia aktywów:		
Strata ze sprzedaży majątku trwałego	-	-
Strata ze sprzedaży nieruchomości inwestycyjnych	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>
Utworzone odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	7 212	10 770
Pozostałe (w tym na odsetki od należności)	890	2 930
	<u>8 102</u>	<u>13 700</u>
Pozostałe koszty operacyjne:		
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	16 134	61 569
Rezerwa na kary UOKiK	1 786	16 576
Rezerwa na pozostałe kary	17 708	-
Koszty sądowe i egzekucyjne	611	540
Koszty świadczeń przejazdowych dla nie pracowników	1 832	2 814
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	1 081	41
Ujemne różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	-	4 434
Spisane należności handlowe	-	19
Pozostałe	1 949	1 343
Razem pozostałe koszty operacyjne	<u>49 203</u>	<u>101 036</u>

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

9. Podatek dochodowy dotyczący działalności kontynuowanej

9.1. Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Bieżący podatek dochodowy:		
Bieżące obciążenie podatkowe	348	(166)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	-
Inne	-	-
	348	(166)
Odroczony podatek dochodowy:		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	20 511	82 165
Podatek odroczony przeniesiony z kapitału na wynik	-	-
Odpisy (odwrócenia wcześniej dokonanych odpisów) od aktywów z tytułu podatku odroczonego)	-	-
Inne	-	-
	20 511	82 165
Koszt podatkowy ogółem ujęty w bieżącym roku z działalności kontynuowanej	20 859	81 999

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie obowiązujących przepisów podatkowych. Zastosowanie tych przepisów różnicuje zysk (stratę) podatkowy od księgowego zysku (straty) netto, w związku z wyłączeniem przychodów niepodlegających opodatkowaniu i kosztów 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. Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów.

W zakresie podatku dochodowego, Spółka podlega przepisom ogólnym. Spółka nie stanowi podatkowej grupy kapitałowej, jak również nie prowadzi działalności w specjalnej strefie ekonomicznej, co różnicowałoby zasady określania obciążeń podatkowych w stosunku do przepisów ogólnych w tym zakresie. Rok podatkowy jak i bilansowy pokrywają się z rokiem kalendarzowym.

Uzgodnienie wyniku podatkowego do wyniku księgowego kształtuje się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Zysk przed opodatkowaniem z działalności kontynuowanej	114 942	338 142
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	21 839	64 247
Efekt przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych	(14 052)	(3 286)
Efekt kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów (NKUP) według przepisów podatkowych	13 072	21 038
Efekt strat podatkowych odliczonych w okresie (na które nie utworzono aktywa)	-	-
Efekt zawiązania/ rozwiązania odpisu na aktywo z tytułu strat podatkowych	-	-
Pozostałe	-	-
	20 859	81 999
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	-
Koszt podatku dochodowego ujęty w wynik z działalności kontynuowanej	20 859	81 999

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stawka podatkowa zastosowana w powyższym uzgodnieniu za rok 2013 wynosi 19% i stanowi ona podatek dochodowy od osób prawnych zgodnie z przepisami podatkowymi w Polsce.

9.2. Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Podatek odroczony		
Z tytułu dochodów i kosztów ujętych w pozostałych całkowitych dochodach:		
Przeszacowanie wartości godziwej aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży	-	-
Przeszacowanie wartości godziwej instrumentów finansowych wyznaczonych jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych	-	-
Przeszacowania składników aktywów trwałych	-	-
Zyski/ straty aktuarialne świadczeń po okresie zatrudnienia	3 152	(8 897)
	3 152	(8 897)
Z tytułu dochodów i kosztów przeniesionych z kapitału na wynik:		
Z zabezpieczenia przepływów pieniężnych	-	-
Z aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży	-	-
Ze zbycia jednostek działających za granicą	-	-
Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	3 152	(8 897)

9.3. Bieżące należności i zobowiązania z tytułu podatku dochodowego

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Bieżące należności z tytułu podatku dochodowego		
Należny zwrot podatku	-	379
Bieżące zobowiązania z tytułu podatku dochodowego		
Podatek dochodowy do zapłaty	-	-

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

9.4. Saldo podatku odroczonego

Poniżej znajduje się analiza aktywów (rezerw) z tytułu odroczonego podatku w Jednostkowym Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej:

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	217 250	201 627
Rezerwy z tytułu podatku odroczonego	(156 011)	(116 725)
	61 239	84 902

Rok zakończony 31/12/2013	Stan na początek okresu tys. PLN	Ujęte w wynik tys. PLN	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach tys. PLN	Stan na koniec okresu tys. PLN
Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:				
Rzeczowe aktywa trwałe (w tym leasing)	(109 269)	(47.662)	-	(156 931)
Zobowiązania długoterminowe	(4 718)	1 687	-	(3 031)
Zapasy - odpisy aktualizujące	4 640	(312)	-	4 328
Należności - odpisy aktualizujące	6 535	3 077	-	9 612
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(3 203)	1 105	-	(2 098)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	4	(4)	-	-
Rezerwy na świadczenia pracownicze	128 276	28 465	(3 152)	153 589
Pozostałe rezerwy	835	301	-	1 136
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	473	5 181	-	5 654
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(941)	(1 724)	-	(2 665)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	7 072	946	-	8 018
Ujemne różnice kursowe	12 486	(3 139)	-	9 347
Dodatnie różnice kursowe	(8)	8	-	-
Pozostałe	-	(423)	-	(423)
	42 182	(12 494)	(3 152)	26 536
Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi				
Straty podatkowe (*)	42 720	(8 017)	-	34 703
Ulgi podatkowe	-	-	-	-
Pozostałe	-	-	-	-
	42 720	(8 017)	-	34 703
Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego	84 902	(20 511)	(3 152)	61 239

(*) aktywo z tytułu odroczonego podatku ze strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentuje stratę Spółki (w kwocie 182.649,9 tysięcy złotych), której termin ważności upływa w 2014 roku.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Rok zakończony 31/12/2012	Stan na	Ujęte w	Ujęte w	Stan na
	początek okresu	wynik	pozostałych	koniec okresu
	tys. PLN	tys. PLN	całkowitych	tys. PLN
			dochodach	
			tys. PLN	
Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:				
Rzeczowe aktywa trwałe (w tym leasing)	(73 108)	(36 161)	-	(109 269)
Zobowiązania długoterminowe	(1 702)	(3 016)	-	(4 718)
Zapasy - odpisy aktualizujące	4 693	(53)	-	4 640
Należności - odpisy aktualizujące	5 668	867	-	6 535
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(1 810)	(1 393)	-	(3 203)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	5	(1)	-	4
Rezerwy na świadczenia pracownicze	113 724	5 655	8 897	128 276
Pozostałe rezerwy	595	240	-	835
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	1 131	(658)	-	473
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	-	(941)	-	(941)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	6 521	551	-	7 072
Ujemne różnice kursowe	21 665	(9 179)	-	12 486
Dodatnie różnice kursowe	(441)	433	-	(8)
	<u>76 941</u>	<u>(43 656)</u>	<u>8 897</u>	<u>42 182</u>
Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi				
Straty podatkowe	81 229	(38 509)	-	42 720
Ulgi podatkowe	-	-	-	-
Pozostałe	-	-	-	-
	<u>81 229</u>	<u>(38 509)</u>	<u>-</u>	<u>42 720</u>
Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego	<u>158 170</u>	<u>(82 165)</u>	<u>8 897</u>	<u>84 902</u>

9.5. Nieujęte aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego i niewykorzystane ulgi podatkowe

Na dzień 31 grudnia 2013 roku jak i na dzień 31 grudnia 2012 roku nie wystąpiły nieujęte aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego i niewykorzystane ulgi podatkowe.

10. Działalność zaniechana

W latach 2013 - 2012 Spółka nie zaniechała działalności wymagającej ujęcia w niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

11. Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży

Na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz 31 grudnia 2012 roku aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży prezentowały się następująco:

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Grunty przeznaczone do sprzedaży	10 041	-
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	-	-
Urządzenia techniczne i maszyny	-	-
Środki transportu	12 566	-
Inne środki trwałe	-	-
Pozostałe aktywa (w tym np. udziały i akcje)	-	-
Razem	22 607	-
Zobowiązania związane z aktywami przeznaczonymi do sprzedaży	-	-

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka dysponowała częścią zbędnych środków trwałych, wobec których podjęto decyzję o ich sprzedaży w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Grupa aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży obejmowała 77 lokomotyw, które ze względu na swoje wyeksploatowanie nie są użytkowane, a także 4 nieruchomości gruntowe. Lokomotywy zostaną sprzedane na organizowanych przez Spółkę aukcjach, z przeznaczeniem ich zełomowania przez nabywcę. Spółka aktywnie poszukuje również nabywców na w/w nieruchomości gruntowe. Z uwagi na fakt, iż szacowana wartość godziwa nieruchomości gruntowych jest niższa od ich wartości księgowej składniki objęto odpisem aktualizującym ich wartość w wysokości 2.185 tysięcy złotych.

W dniu 23 stycznia 2014 roku PKP CARGO S.A. sprzedało do PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. pierwszą z czterech przeznaczonych do sprzedaży nieruchomości gruntowych.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Spółka nie posiadała istotnych aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży.

12. Wynik netto na działalności kontynuowanej

Zysk netto za rok obrotowy z działalności kontynuowanej:

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Zysk netto za rok obrotowy z działalności kontynuowanej	94 083	256 143

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zysk netto za rok obrotowy z działalności kontynuowanej został określony poprzez odjęcie / dodanie między innymi następujących pozycji:

12.1. Koszty amortyzacji

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	326 090	365 926
Amortyzacja aktywów niematerialnych	21 370	19 216
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące:		
Rzeczowe aktywa trwałe	11 215	(1 655)
Aktywa niematerialne	-	-
Aktywa przeznaczone do sprzedaży	2 185	-
Razem amortyzacja	360 860	383 487

12.2. Zużycie materiałów i energii

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zużycie paliwa	214 769	251 878
Zużycie materiałów	44 668	36 873
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	425 783	450 051
Zawiązane/ (rozwiązane) odpisy aktualizujące	(1 643)	(280)
Pozostałe (w tym inwentaryzacja)	2 221	(1 136)
Razem zużycie materiałów i energii	685 798	737 386

12.3. Usługi Obce

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	945 915	984 517
Usługi remontowe	79 660	90 510
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	154 134	191 266
Usługi transportowe	92 035	103 099
Usługi telekomunikacyjne	15 530	18 011
Usługi prawne, doradcze i podobne	16 116	10 811
Usługi informatyczne	47 209	52 833
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	35 158	37 805
Usługi przeładunkowe	16 328	15 097
Pozostałe usługi	16 649	30 466
Razem usługi obce	1 418 734	1 534 415

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

12.4. Świadczenia pracownicze

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Wynagrodzenia (*)	1 161 303	1 013 699
Koszty ubezpieczeń społecznych (**)	236 277	206 029
Koszty odpisów na ZFŚS	28 827	30 169
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	34 206	38 486
Świadczenia po okresie zatrudnienia	8 645	2 482
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	66 144	99 546
Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych (***)	15 635	5 212
Razem koszty świadczeń pracowniczych	1 551 037	1 395 623

(*) Kwota Wynagrodzeń zawiera kwoty 130.766 tysięcy złotych oraz 29.795,7 tysięcy złotych prezentujące odpowiednio koszt jednorazowych świadczeń pracowniczych, które będą wypłacane w akcjach pracowniczych (PGP) przyznanych pracownikom w ramach porozumienia, podpisanego przez strony w dniu 2 września 2013 roku oraz koszt jednorazowej premii przyznanej w ramach porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy, podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 roku.

(**) Kwota Kosztów ubezpieczeń społecznych zawiera kwoty 26.153,2 tysięcy złotych oraz 6.178,6 tysięcy złotych prezentujące odpowiednio składki z tytułu ubezpieczeń społecznych opłaconych ze środków pracodawcy wynikające z jednorazowych świadczeń pracowniczych, które będą wypłacane w akcjach pracowniczych (PGP) przyznanych pracownikom w ramach porozumienia, podpisanego przez strony w dniu 2 września 2013 roku oraz jednorazowej premii przyznanej w ramach porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy, podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 roku.

(***) Kwota Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych zawiera 14.421,3 tysięcy złotych odszkodowań wypłaconych pracownikom z tytułu nieświadczenia pracy w okresie zatrudnienia – obowiązkowe urlopy (60% wynagrodzenia).

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

13. Zysk na akcję

Zysk wykorzystany do obliczenia zysku podstawowego i rozwodnionego zysku na akcję:

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Zysk z działalności kontynuowanej	94 083	256 143
Zysk z działalności zaniechanej	-	-
Zysk wykorzystany do wyliczenia podstawowego zysku na akcję z działalności kontynuowanej	94 083	256 143

13.1. Podstawowy zysk na akcję

	Rok zakończony 31/12/2013 PLN	Rok zakończony 31/12/2012 PLN
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	43 338 006	43 338 000
Podstawowy zysk na akcję (PLN na akcję)		
Z działalności kontynuowanej	2,17	5,91
Z działalności zaniechanej	-	-

Zysk netto przypadający na jedną akcję za każdy okres ustalany jest jako iloraz zysku netto za dany okres i średniej ważonej liczby akcji występujących w tym okresie. Średnia ważona liczba akcji występujących w okresie uwzględnia akcje własne.

W dniu 8 lipca 2013 roku Spółka przeprowadziła procedurę podziału (split) wartości nominalnej akcji w stosunku 1:15. Po podziale wartość nominalna 1 akcji wynosi 50 złotych (wcześniej 750 złotych). Przeprowadzona operacja nie miała wpływu na wysokość kapitału zakładowego. W celu zapewnienia porównywalności danych wartość zysku przypadającego na jedną akcję za rok zakończony 31 grudnia 2012 roku została wyliczona z uwzględnieniem podziału akcji.

13.2. Rozwodniony zysk przypadający na jedną akcję

	Rok zakończony 31/12/2013 PLN	Rok zakończony 31/12/2012 PLN
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	43 821 559	43 338 000
Rozwodniony zysk na akcję (PLN na akcję)		
Z działalności kontynuowanej	2,15	5,91
Z działalności zaniechanej	-	-

Zgodnie z MSR 33 Spółka sporządza kalkulację rozwodnionego zysku na jedną akcję, uwzględniając potencjalne akcje emitowane warunkowo w ramach programu motywacyjnego - programu świadczeń pracowniczych (PGP) opisanego w notcie 29.2. Rozwodnioną liczbę akcji wyliczono jako średnią ważoną liczbę akcji zwykłych skorygowaną w taki sposób, jak gdyby nastąpiła zamiana na akcje wszystkich powodujących rozwodnienie potencjalnych akcji zwykłych. Liczbę akcji oszacowano na podstawie ceny sprzedaży akcji oferowanych w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. na poziomie 68 złotych za jedną akcję.

Średnia ważona liczba akcji służąca do obliczenia rozwodnionego zysku na akcję została obliczana przy uwzględnieniu dodatkowej emisji akcji z dnia 26 lipca 2013 roku (15 dodatkowych akcji po podziale akcji) oraz 1.470.807 akcji jakie mogą otrzymać uprawnieni pracownicy Spółki oraz spółek zależnych w ramach programu PGP podpisanego 2 września 2013 roku.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

14. Rzeczowe aktywa trwałe

Wartości bilansowe:	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Grunty	127 256	105 616
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	397 647	334 525
Urządzenia techniczne i maszyny	79 402	78 320
Środki transportu	2 905 053	2 941 576
Inne środki trwałe	5 816	8 046
Środki trwałe w budowie	18 654	20 674
	3 533 830	3 488 757

w tym w leasingu finansowym:	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Grunty	-	-
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	-	-
Urządzenia techniczne i maszyny	15 391	17 562
Środki transportu	258 634	279 897
Inne środki trwałe	4	507
Środki trwałe w budowie	-	-
	274 029	297 966

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

	Grunty	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Wartość brutto						
Stan na 31 grudnia 2011 roku	105 616	323 673	134 872	3 476 777	15 823	4 056 761
<i>Zwiększenia:</i>						
Nabycie	-	52 725	13 787	600 915	3 380	670 807
Leasing finansowy	-	-	6 337	24 683	430	31 450
Aport	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	-	825	-	-	-	825
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	-	(176)	(1 439)	(41)	(1 656)
Aport	-	-	(1 166)	(37)	-	(1 203)
Likwidacja	-	(12 006)	(2 240)	(148 436)	(446)	(163 128)
Przeklasyfikowania do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	-	-	(533)	(82)	(310)	(925)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	105 616	365 217	150 881	3 952 381	18 836	4 592 931
<i>Zwiększenia:</i>						
Nabycie	-	23 127	12 675	276 950	1 270	314 022
Leasing finansowy	-	-	4 025	-	-	4 025
Aport	33 866	81 601	1 608	-	5	117 080
Pozostałe	-	626	2 450	771	-	3 847
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	(17 780)	(128)	(367)	(40)	(18 315)
Aport	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	-	(2 411)	(957)	(149 330)	(100)	(152 798)
Przeklasyfikowania do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(12 226)	-	-	(15 506)	-	(27 732)
Pozostałe	-	-	-	-	(1 678)	(1 678)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	127 256	450 380	170 554	4 064 899	18 293	4 831 382

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

	Grunty tys. PLN	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej tys. PLN	Urządzenia techniczne i maszyny tys. PLN	Środki transportu tys. PLN	Inne środki trwałe tys. PLN	Razem tys. PLN
Skumulowane umorzenie						
Stan na 31 grudnia 2011 roku	-	20 610	51 918	783 815	7 160	863 503
<i>Zwiększenia</i>						
koszty amortyzacji	-	12 415	22 354	327 018	4 139	365 926
pozostałe	-	566				566
<i>Zmniejszenia</i>						
sprzedaż	-	-	(69)	(201)	(17)	(287)
aport	-	-	(59)			(59)
likwidacja	-	(2 899)	(1 178)	(101 690)	(315)	(106 082)
przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	-	(406)	(22)	(177)	(605)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	-	30 692	72 560	1 008 920	10 790	1 122 962
<i>Zwiększenia</i>						
koszty amortyzacji	-	14 721	21 593	287 009	2 767	326 090
pozostałe	-	531	-	-	-	531
<i>Zmniejszenia</i>						
sprzedaż	-	(3 503)	(112)	(234)	(22)	(3 871)
aport	-	-	-	-	-	-
likwidacja	-	(1 008)	(2 889)	(132 908)	(1 060)	(137 865)
przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	(2 941)	-	(2 941)
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku	-	41 433	91 152	1 159 846	12 475	1 304 906

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

	Grunty	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Skumulowana utrata wartości						
Stan na 31 grudnia 2011 roku	-	-	-	3 540	-	3 540
Zwiększenia						
ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Zmniejszenia						
odwrócenia odpisu	-	-	-	(1 655)	-	(1 655)
przeklasyfikowanie do aktywów	-	-	-	-	-	-
przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2012 roku	-	-	-	1 885	-	1 885
Zwiększenia						
ujęcie odpisu	-	11 300	-	-	-	11 300
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Zmniejszenia						
odwrócenia odpisu	-	-	-	(1 885)	-	(1 885)
przeklasyfikowanie do aktywów	-	-	-	-	-	-
przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku	-	11 300	-	-	-	11 300

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Środki trwałe w budowie		
Wartość na początek okresu	20 674	38 818
Zwiększenia	205 220	464 727
Zmniejszenia - przekazanie na środki trwałe	(205 304)	(482 554)
Zmniejszenia - zaniechanie inwestycji	(136)	(317)
Stan na koniec okresu	20 454	20 674

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Skumulowana utrata wartości środków trwałych w budowie		
Wartość na początek okresu	-	-
Zwiększenia	1 800	-
Zmniejszenia	-	-
Stan na koniec okresu	1 800	-

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Wartość wydatków poniesionych na nabycie rzeczowych aktywów trwałych w roku 2013 wyniosła 384.565 tysięcy złotych, natomiast w roku 2012 wyniosła 598.168 tysięcy złotych.

14.1. Utrata wartości ujęta w roku bieżącym

W 2013 roku w wyniku inwentaryzacji środków trwałych Spółka stwierdziła, iż część z nich utraciła swoją przydatność w wyniku zaprzestania wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej. Dotyczyło to głównie zaliczonych do środków trwałych inwestycji w dzierżawionych obiektach, które to w wyniku rozwiązania umów dzierżawy zostały zdane do właściciela. Składniki majątkowe zostały objęte odpisem aktualizującym w wysokości ich wartości netto, z przeznaczeniem ich do likwidacji księgowej. Odpis w wysokości 11.300 tysięcy złotych ujęty został w pozycji amortyzacji i odpisów aktualizujących.

Spółka objęła odpisem aktualizującym również wartość rozpoczętej i niezakończzonej inwestycji w rejonie Ostaszewa Toruńskiego z uwagi na zmianę strategii w zakresie dalszego wykorzystywania nieruchomości położonych w tym rejonie. Uwzględniając powyższe na dzień 31 grudnia 2013 roku objęto ją odpisem aktualizującym w wysokości 1.800 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Spółka posiadała składniki majątkowe (lokomotywy) objęte odpisem aktualizującym w związku z zaprzestaniem ich wykorzystywania w działalności gospodarczej. Odpis utworzono na wartość netto przewyższającą wartość rezydualną tych lokomotyw. W wyniku ustania przesłanek w 2013 roku rozwiązano pozostałą wartość odpisu aktualizującego w wysokości 1.885 tysięcy złotych.

Ponadto, Spółka objęła odpisem aktualizującym także aktywa zakwalifikowane jako przeznaczone do sprzedaży, o których bliżej mowa w notce 11.

14.2. Aktywa Spółki zabezpieczające zobowiązania

Spółce przyznano linię kredytową oraz kredyty inwestycyjne, w wyniku czego banki posiadają następujące zabezpieczenia na majątku Spółki:

Stan na dzień 31 grudnia 2013 roku

Kredyt inwestycyjny na kwotę 53.000 tysięcy złotych z datą spłaty 5 października 2015 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii ET22

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 9 szt. lokomotyw do kwoty 63.600 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 44.963 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 36.400 tysięcy złotych z datą spłaty 21 marca 2016 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii ET22

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 10 szt. lokomotyw do kwoty do kwoty 43.680 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 31.821 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 36.600 tysięcy złotych z datą spłaty 31 marca 2016 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii EU 07

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 15 szt. lokomotyw do kwoty 43.920 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 36.794 tysięcy złotych



PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kredyt inwestycyjny na kwotę 49.200 tysięcy złotych z datą spłaty 31 grudnia 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw spalinowych serii ST 45

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 9 szt. lokomotyw do kwoty 63.960 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 57.379 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 60.000 tysięcy złotych z datą spłaty 31 października 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw spalinowych serii ST 44

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 13 szt. lokomotyw do kwoty 90.000 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 77.235 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 39.000 tysięcy złotych z datą spłaty 30 czerwca 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii ET22

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 14 szt. Lokomotyw do kwoty 46.800 tysięcy złotych
2. Przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 42.322 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 16.667 tysięcy złotych z datą spłaty 21 sierpnia 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie zakupu nieruchomości, która jest siedzibą Spółki w Warszawie

Zabezpieczenie spłaty stanowi hipoteka na finansowanej nieruchomości do kwoty 20.000 tysięcy złotych

Stan na dzień 31 grudnia 2012 roku

Kredyt inwestycyjny na kwotę 53.000 tysięcy złotych z datą spłaty 5 października 2015 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii ET22

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 14 szt. lokomotyw do kwoty 63.600 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 54.903 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 36.400 tysięcy złotych z datą spłaty 21 marca 2016 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii ET22

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 14 szt. lokomotyw do kwoty do kwoty 43.680 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 40.521 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 36.600 tysięcy złotych z datą spłaty 31 marca 2016 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii EU 07

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 21 szt. lokomotyw do kwoty 43.920 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 39.455 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 49.200 tysięcy złotych z datą spłaty 31 grudnia 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw spalinowych serii ST 45

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 10 szt. lokomotyw do kwoty 63.960 tysięcy złotych
2. przelew z praw mowy ubezpieczenia do kwoty 64.230 tysięcy złotych

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kredyt inwestycyjny na kwotę 60.000 tysięcy złotych z datą spłaty 31 października 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw spalinowych serii ST 44

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 15 szt. lokomotyw do kwoty 90.000 tysięcy złotych
2. przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 85.500 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 39.000 tysięcy złotych z datą spłaty 30 czerwca 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie modernizacji lokomotyw elektrycznych serii ET22

Zabezpieczenie spłaty stanowi:

1. zastaw rejestrowy 17 szt. Lokomotyw do kwoty 46.800 tysięcy złotych
2. Przelew z praw umowy ubezpieczenia do kwoty 48.122 tysięcy złotych

Kredyt inwestycyjny na kwotę 16.667 tysięcy złotych z datą spłaty 21 sierpnia 2017 roku

Cel kredytu: finansowanie zakupu nieruchomości, która jest siedziba Spółki w Warszawie

Zabezpieczenie spłaty stanowi hipoteka na finansowanej nieruchomości do kwoty 20.000 tysięcy złotych

Umowy leasingu finansowego (na dzień 31 grudnia 2013 roku, na dzień 31 grudnia 2012 roku)

Zabezpieczeniem umów leasingowych zawartych przez PKP CARGO S.A. jest składnik aktywów będący przedmiotem finansowania. Dodatkowo umowy leasingowe zabezpieczone są poprzez akt dobrowolnego poddania się egzekucji w formie aktu notarialnego, zgodnie z art. 777 §1 pkt. 4 i 5 k.p.c., a także w nielicznych przypadkach poprzez weksel in blanco lub umowę cesji z kontraktów.

14.3. Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Spółka zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) z siedzibą w Warszawie dwie umowy o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach prowadzonych przez Spółkę prac inwestycyjnych. Pierwsza umowa, zawarta 15 października 2012 roku, dotyczy budowy i wyposażenia kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo. Na dzień 31 grudnia 2013 roku łączne nakłady poniesione przez Spółkę na budowę terminala wyniosły 18.828 tysięcy złotych, w ramach których Spółka otrzymała wpływ środków pieniężnych z tytułu dotacji w kwocie 944 tysięcy złotych. Spółka wystąpiła także z kolejnymi wnioskami do CUPT o refundację poniesionych dotychczas nakładów o łącznej wartości 2.735 tysięcy złotych, a z następnymi zamierza wystąpić w najbliższym okresie. Uwzględniając dotychczasowe doświadczenie i praktykę w realizacji umów o dofinansowanie Spółka uznała, iż na dzień 31 grudnia 2013 roku posiada wystarczającą pewność, iż spełni warunki w zakresie refundacji i otrzyma dotację rządową w łącznej wysokości nie mniejszej niż 8.797 tysięcy złotych. Wartość należnej dotacji została uwzględniona jako pomniejszenie wartości poniesionych nakładów na budowę terminala.

Druga umowa, zawarta 24 października 2013 roku dotyczy zakupu i dostawy nowobudowanych wagonów serii Sggrss, na mocy której Spółce zostanie udzielone dofinansowanie w kwocie nieprzekraczającej 28.508 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2013 roku wartość poniesionych przez Spółkę nakładów na realizację przedmiotowego zakupu wynosi 11.440 tysięcy złotych. Dnia 14 stycznia 2014 roku Spółka złożyła do CUPT wniosek na płatność w wysokości 3.342 tysięcy złotych. Z uwagi na wystarczającą pewność, iż Spółka otrzyma przedmiotowy zwrot, należna kwota dotacji została ujęta jako pomniejszenie wartości początkowej środków trwałych.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku nie wystąpiły niespełnione warunki związane z pomocą rządową.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

15. Wartości niematerialne

Wartości bilansowe	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Licencje	31 492	43 943
Wartości niematerialne w budowie	27 053	17 823
	58 545	61 766

	Licencje - oprogramowanie komputerowe tys. PLN	Wartości niematerialne w budowie tys. PLN	Razem tys. PLN
Wartość brutto			
Stan na 31 grudnia 2011 roku	80 846	8 320	89 166
Zwiększenia - nabycie	-	24 648	24 648
Zwiększenia w wyniku prac we własnym zakresie	-	-	-
Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania	14 527	(15 145)	(618)
Zwiększenia - leasing	618	-	618
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-
Inne – likwidacja	(37)	-	(37)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	95 954	17 823	113 777
Zwiększenia - nabycie	-	18 149	18 149
Zwiększenia w wyniku prac we własnym zakresie	-	-	-
Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania	8 919	(8 919)	-
Zwiększenia - leasing	-	-	-
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-
Inne – likwidacja	(15)	-	(15)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	104 858	27 053	131 911

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

	Licencje - oprogramowanie komputerowe tys. PLN	Razem tys. PLN
Skumulowane umorzenie		
Stan na 31 grudnia 2011 roku	32 833	32 833
Koszty amortyzacji	19 215	19 215
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-
Inne – likwidacja	(37)	(37)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	52 011	52 011
Koszty amortyzacji	21 370	21 370
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-
Inne – likwidacja	(15)	(15)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	73 366	73 366

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji zastosowano następujące okresy ekonomicznego użytkowania aktywów niematerialnych:

Licencje na oprogramowanie komputerowe

od 2 lat do 10 lat

15.1. Istotne aktywa niematerialne

Najistotniejszymi pozycjami wartości niematerialnych i prawnych są licencje na oprogramowanie do zintegrowanego systemu zarządzania przedsiębiorstwem firmy SAP. Wartość netto przedmiotowego oprogramowania wynosiła odpowiednio 11.871 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz 17.458 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2012 roku.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

16. Jednostki zależne

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz na dzień 31 grudnia 2012 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
1	CARGOSPED Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna w zakresie przewozów kruszywa oraz przewozów intermodalnych zarówno krajowych jak i międzynarodowych	Warszawa	100%	100%
2	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna odpadów i złomu	Małaszewicze	100%	100%
3	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	Żurawica	100%	100%
4	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100%	100%
5	PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Zduńska - Wola	100%	100%
6	PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie ⁽⁴⁾	Spedycja poza granicami Polski	Bratysława	51%	51%
7	PS TRADE TRANS Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna	Warszawa	56%	56%
8	PKP CARGOWAG Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100%	100%
9	PKP CARGO WAGON Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Toruń	-	100%
10	PKP CARGO WAGON -Kraków Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Kraków	-	100%
11	WAGREM Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie naprawy, konserwacji oraz remontów taboru kolejowego	Kluczbork	-	100%
12	PKP CARGO WAGON - Tarnowskie Góry Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Tarnowskie Góry	-	100%
13	PKP CARGO WAGON – Jaworzyna Śląska Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Jaworzyna Śląska	-	100%
14	PKP CARGO TABOR – Pomorski Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie naprawy i konserwacji remontów pozostałego sprzętu transportowego	Tczew	-	100%
15	GORZÓW WAGONY Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie naprawy i konserwacji remontów pozostałego sprzętu transportowego	Gorzów Wielkopolski	-	100%

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

16	PKP CARGOLOK Sp. z o.o. ⁽²⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100%	100%
17	PKP CARGO TABOR – Ostrów Wielkopolski Sp. z o.o. ⁽²⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Ostrów Wielkopolski	-	100%
18	CARGOTOR Sp. z o.o. ⁽³⁾	Zarządzanie infrastrukturą logistyczną w postaci bocznic kolejowych i torów	Warszawa	100%	-

⁽¹⁾ W ramach procesu łączenia jednostek zależnych PKP CARGO S.A. w dniu 1 października 2013 roku zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym połączenie spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (spółka przejmująca) z następującymi spółkami:

- PKP CARGO WAGON Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu
- PKP CARGO WAGON-Kraków Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie
- PKP CARGO WAGON-Tarnowskie Góry Sp. z o.o. z siedzibą w Tarnowskich Górach
- PKP CARGO WAGON-Jaworzyna Śląska Sp. z o.o. z siedzibą w Jaworzynie Śląskiej
- PKP CARGO TABOR-Pomorski Sp. z o.o. z siedzibą w Tczewie
- GORZÓW WAGONY Sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim
- WAGREM Sp. z o.o. z siedzibą w Kluczborku.

⁽²⁾ oraz PKP CARGOLOK Sp. z o.o. (spółka przejmująca) z PKP CARGO TABOR-Ostrów Wielkopolski Sp. z o.o. z siedzibą w Ostrowie Wielkopolskim. Połączenia spółek odbyły się w trybie art. 492 § 1 kodeksu spółek handlowych tj. poprzez przeniesienie całego majątku spółek przejmowanych na spółkę przejmującą.

⁽³⁾ Spółka CARGOTOR Sp. z o.o. została zawiązana w dniu 10 października 2013 roku i zarejestrowana w KRS w dniu 13 listopada 2013 roku.

⁽⁴⁾ W dniu 17 stycznia 2014 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło uchwałę o rozwiązaniu spółki PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego.

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do PS Trade Trans sp. z o.o.) są następujące:

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
19	Trade Trans Karya Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Lublin	60%	60%
20	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicz	64%	64%
21	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Rozliczenia finansowe	Warszawa	100%	100%
22	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Przeładunek, usługi handlowe	Werchrata	75%	75%

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do Cargosped sp. z o.o.) są następujące:

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2012	Stan na 31/12/2012
23	Cargosped Terminal Braniewo sp. o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100%	100%

17. Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych

Szczegółowe informacje o podmiotach stowarzyszonych Spółki na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz na dzień 31 grudnia 2012 roku przedstawiają się następująco:

	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
1	COSCO POLAND Sp. z o.o.	Obsługa morsko-lądowa kontenerowych ładunków	Gdynia	20%	20%
2	POL – RAIL S.r.l.	Transport kolejowy międzynarodowy	Rzym	22%	22%
3	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Obsługa spedycyjna	Gdynia	44%	44%
4	Zakład Przewozów i Spedycji SPEDKOKS Sp. z o.o. ⁽²⁾	Obsługa spedycyjna i transport kolejowy	Dąbrowa Górnicza	-	49%

⁽¹⁾ W dniu 23 czerwca 2008 roku Sąd Rejonowy w Gdańsku wydał postanowienie o ogłoszeniu upadłości obejmującej likwidację Międzynarodowej Spedycji Mitrans sp. z o. o. Z dniem 8 stycznia 2013 roku NZW podjęło uchwałę w sprawie dalszego funkcjonowania spółki uwzględniającej rozwiązanie spółki i otwarcie procesu likwidacji spółki oraz powołano likwidatora.

⁽²⁾ Udziały Spółki SPEDKOKS Sp. z o.o. należące do PKP CARGO S.A. (49%) zostały sprzedane z dniem 25 października 2013 roku.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Informacje na temat jednostek stowarzyszonych pośrednio (należące do PS Trade Trans sp. z o.o.) są następujące:

	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
5	POL – RAIL S.r.l.	Transport kolejowy	Rzym	25,0%	25,0%
6	Retrans Cargo Sp. Z o.o. Szczecin	Transport kolejowy	Szczecin	26,5%	23,9%
7	Rail Cargo Service Sp. z o.o. Wrocław	Transport kolejowy, usługi informatyczne	Wrocław	20,0%	20,0%
8	Rail Cargo Spedition GmbH Wiedeń	Transport kolejowy	Wiedeń	37,7%	37,7%
9	S.C. Trade Trans Terminal SRL Curtici	Przeładunek, transport i spedycja	Curtici (Rumunia)	23,9%	35,0%

Informacje na temat jednostek stowarzyszonych pośrednio (należące do Cargosped sp. z o.o.) są następujące:

10	Gdański Terminal Kontenerowy S.A.	Przeładunek, magazynowanie, transport i spedycja	Gdańsk	41,9%	24,1%
----	-----------------------------------	--	--------	-------	-------

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka nie posiada istotnych akcji lub udziałów w spółkach stowarzyszonych lub spółkach stowarzyszonych pośrednio.

18. Wspólne przedsięwzięcia

Spółka posiada udziały we wspólnych przedsięwzięciach (współkontrolowane jednostki) oraz współkontroluje pośrednio następujące jednostki:

	Nazwa wspólnego przedsięwzięcia (współkontrolowanej jednostki)		Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
1	CNR CARGO WAGON Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Spółka celowa, prowadzi działalność badawczą w zakresie wagonów oraz zasadności nawiązania współpracy w tym zakresie z partnerem chińskim	Warszawa	-	50%
2	PKP CARGO CFL International S.A.	Działalność spedycyjna i transportowa	Bratysława (Słowacja)	50%	50%

⁽¹⁾ Spółka CNR CARGO WAGON Sp. z o.o. została wykreślona z Krajowego Rejestru Przedsiębiorców z dniem 2 grudnia 2013 roku.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Spółka posiada również pośrednio poprzez spółki zależne PS Trade Trans sp. z o.o. oraz Cargosped sp. z o.o. udziały w spółkach kontrolowanych jednostkach, odpowiednio:

	Nazwa wspólnego przedsięwzięcia (współkontrolowanej jednostki)	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
3	Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	Obsługa terminalowa w transporcie intermodalnym, usługi przeładunku zabezpieczenia wysyłki towarów paletyzowanych, masowych towarów hutniczych	Sławków	50,0%	50,0%
4	Cargosped Składy Celne Sp. z o.o.	Składowanie towarów na składzie celnym, przechowywanie towarów w magazynie krajowym oraz obsługa składowanych towarów	Gdańsk	50,0%	50,0%

18.1. Wartość udziałów i akcji w jednostkach powiązanych

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
CARGOSPED Sp. z o.o.	20 599	20 599
PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	40 439	40 439
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	6 666	6 666
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	12 676	12 676
PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o.	13 893	13 893
PKP CARGO Internacional a.s. z siedzibą w Bratysławie	-	2 239
PS TRADE TRANS Sp. z o.o.	58 814	58 814
PKP CARGOWAG Sp. z o.o.	70 288	7 754
PKP CARGO WAGON Sp. z o.o.	-	7 902
PKP CARGO WAGON -Kraków Sp. z o.o.	-	4 815
WAGREM Sp. z o.o.	-	11 821
PKP CARGO WAGON - Tarnowskie Góry Sp. z o.o.	-	10 446
PKP CARGO WAGON – Jaworzyna Śląska Sp. z o.o.	-	3 672
PKP CARGO TABOR – Pomorski Sp. z o.o.	-	14 945
GORZÓW WAGONY Sp. z o.o.	-	8 934
PKP CARGOLOK Sp. z o.o.	16 319	9 944
PKP CARGO TABOR – Ostrów Wielkopolski Sp. z o.o.	-	6 375
CARGOTOR Sp. z o.o.	500	-
COSCO POLAND Sp. z o.o.	1 100	1 100
POL – RAIL S.r.l.	1 870	1 870
Zakład Przewozów i Spedycji SPEDKOKS Sp. z o.o.	-	6 017
CNR CARGO WAGON Sp. z o.o.	-	1 000
Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o.	-	37
Razem	243 164	251 958

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

18.2 Inwestycje w jednostki powiązane

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Inwestycje w jednostkach zależnych		
Bilans otwarcia	241 933	242 872
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	(6 340)	(1 018)
Zwiększenia	500	4 383
nabycie (w tym aporty wniesione, konwersje wierzytelności itp.)	500	4 383
Inne	-	-
Zmniejszenia	2 239	5 322
sprzedaż	-	-
inne	2 239	5 322
Bilans zamknięcia	240 194	241 933
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	(8 579)	(6 340)
Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych		
Bilans otwarcia	8 987	13 376
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	-	-
Zwiększenia		
nabycie (w tym aporty wniesione, konwersje wierzytelności itp.)	-	-
Inne	-	-
Zmniejszenia	6 017	4 389
sprzedaż	6 017	4 389
inne	-	-
Bilans zamknięcia	2 970	8 987
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	-	-
Inwestycje w jednostkach współzależnych		
Bilans otwarcia	1 000	500
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	-	-
Zwiększenia		500
nabycie	-	500
inne	-	-
Zmniejszenia	1 000	-
sprzedaż	-	-
inne	1 000	-
Bilans zamknięcia	-	1 000
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	-	-

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka utworzyła dodatkowy odpis aktualizujący na udziały w spółce PKP CARGO International a.s. w związku z podjęciem decyzji w sprawie likwidacji spółki.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

19. Pozostałe aktywa finansowe

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Instrumenty finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy		
Swap procentowy (IRS)	-	-
Swap walutowy	-	-
Forwardy i spoty walutowe	2 224	65
Terminowe transakcje stopy procentowej (FRA)	-	-
Inne	-	-
	<u>2 224</u>	<u>65</u>
Inwestycje w udziały i akcje		
Udziały i akcje w jednostkach polskich	6 020	6 020
Udziały i akcje w jednostkach zagranicznych	9	9
	<u>6 029</u>	<u>6 029</u>
Pożyczki i należności wykazane po koszcie zamortyzowanym		
Udzielone pożyczki	4 371	50 400
Lokaty od 3 m-cy do 1 roku	604 359	607 917
Należności z tytułu PGP (*)	79 614	-
	<u>688 344</u>	<u>658 317</u>
Razem	<u>696 597</u>	<u>664 411</u>
Aktywa krótkoterminowe	689 157	658 382
Aktywa długoterminowe	7 440	6 029
Razem	<u>696 597</u>	<u>664 411</u>

W roku zakończonym 31 grudnia 2013 roku, Spółka nie dokonała żadnego dodatkowego odpisu aktualizującego na pozostałe aktywa finansowe będące inwestycjami w udziały spółek. Odpis aktualizujący na dzień 31 grudnia 2013 roku wynosi 11.824,8 tysięcy złotych.

W roku zakończonym 31 grudnia 2012 roku, Spółka w wyniku przeprowadzonego testu na utratę wartości dokonała odpisu aktualizującego na pozostałe aktywa finansowe będące inwestycjami w udziały spółek. Odpis aktualizujący w wysokości 11.824,8 tysięcy złotych obniżył wartość tej pozycji do kwoty netto 6.029,4 tysiąca złotych.

W 2013 roku PKP CARGO S.A. udzieliła 4 pożyczek Spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO na łączną kwotę 5.001 tysięcy złotych. Pożyczki zostały udzielone na okres od 12 do 30 miesięcy. Na dzień 31 grudnia 2013 roku saldo udzielonych pożyczek wynosiło 4.371 tysięcy złotych. Pożyczki zostały udzielone na warunkach rynkowych.

W grudniu 2012 roku PKP CARGO S.A. udzieliła pożyczki spółce z grupy kapitałowej PKP S.A. na kwotę 50.000 tysięcy złotych z terminem spłaty do 31 maja 2013 roku. W grudniu 2012 roku PKP CARGO udzieliła spółce zależnej PKP CARGO WAGON - Szczecin Sp. z o.o. pożyczki w kwocie 400 tysięcy złotych na okres 6 miesięcy. Pożyczki zostały udzielone na warunkach rynkowych. Pożyczki zostały spłacone w roku 2013.

(*) Kwota 79.614,1 tysięcy złotych prezentuje wartość środków pieniężnych wpłaconych przez PKP CARGO S.A. oraz spółki zależne objęte programem PGP na rachunki uprawnionych pracowników w domu maklerskim, jako wpłata na objęcie akcji przez uprawnionych pracowników. Koszt transakcji płatności w formie akcji dla pracowników spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO został poniesiony przez spółki Grupy, które były zobowiązane do zapłaty za akcje PKP CARGO S.A. przyznane

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

pracownikom spółek zależnych. Środki pieniężne przekazane do domu maklerskiego zostaną zwrócone PKP CARGO S.A. w momencie zarejestrowania podwyższenia kapitału zakładowego Spółki jako zapłata za akcje pracownicze.

20. Pozostałe aktywa niefinansowe

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zaliczki na zakup środków trwałych	1 059	950
Czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów	24 414	17 102
Pozostałe	471	873
	25 944	18 925
Aktywa krótkoterminowe	24 743	16 945
Aktywa długoterminowe	1 201	1 980
Razem	25 944	18 925

W ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów największymi pozycjami są: koszty usług informatycznych (o wartości 7.148 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz 9.726 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2012 roku), koszty przedpłaconych czynszów (o wartości 2.648 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz 3.452 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2012 roku), koszty wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników (na dzień 31 grudnia 2013 o wartości 9.750 tysięcy złotych a na dzień 31 grudnia 2012 roku nie wystąpiły).

21. Zapasy

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Materiały brutto	69 054	80 766
Odpis aktualizujący materiały	(22 777)	(24 420)
Materiały netto	46 277	56 346

W 2013 roku Spółka rozwiązała odpis aktualizujący na kwotę 20.215 tysięcy złotych, a zawiązała na kwotę 18.572 tysiące złotych. Utworzenie odpisu aktualizującego dotyczyło części zamiennych do taboru kolejowego, złomu stalowego i kolorowego oraz innych odzysków pochodzących z likwidacji środków trwałych. Rozwiązanie odpisu aktualizującego dotyczyło wydania do zużycia oraz regeneracji części zamiennych dla taboru kolejowego, a także sprzedaży złomu.

W 2012 roku rozwiązano odpis aktualizujący na kwotę 10.543 tysięcy złotych, a zawiązano na kwotę 10.263 tysiące złotych. Utworzenie odpisu dotyczyło części zamiennych do taboru kolejowego oraz złomu stalowego i kolorowego. Rozwiązanie odpisu aktualizującego dotyczyło wydania do zużycia i wydania do regeneracji części zamiennych dla taboru oraz sprzedaży złomu.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

22. Należności z tytułu dostaw i usług i pozostałe należności

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Należności z tytułu dostaw i usług	542 106	513 130
Odpis aktualizujący należności	(81 417)	(68 415)
	460 689	444 715
Należności z tyt. sprzedaży niefinansowych akt.trw.	24	10
Rozrachunki publiczno prawne	4 480	4 091
Należności z tyt. umów o dofinansowanie	10 782	-
Pozostałe rozrachunki	1 261	185
Razem	477 236	449 001

22.1. Należności z tytułu dostaw i usług

Spółka prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności. W ramach wewnętrznej polityki stosowanie odroczonego terminu płatności uwarunkowane jest akceptowalną kondycją kontrahenta oraz pozytywną historią współpracy. 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, blokad na rachunkach bankowych oraz weksli.

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych uruchamiane są procedury windykacji, a w razie potrzeby następuje wstrzymanie dostawy usług do czasu spłaty przez klienta zadłużenia.

Spółka tworzy odpisy aktualizujące wartość należności do wysokości nie pokrytej gwarancją lub innym zabezpieczeniem w stosunku do należności kwestionowanych przez dłużników oraz z których zapłatą dłużnik zalega oraz w wysokości wiarygodnie oszacowanej kwoty odpisu w stosunku do należności o znacznym stopniu prawdopodobieństwa nieściągalności.

Przed rozpoczęciem współpracy z nowym klientem na zasadach odroczonego terminu płatności, Spółka stosuje system oceny wiarygodności finansowej do oceny zdolności kredytowej tego klienta. Przedmiotowa weryfikacja stosowana jest również dla stałych klientów PKP CARGO S.A. Stali klienci Spółki podlegają weryfikacji wiarygodności finansowej co najmniej raz w roku. Poniżej przedstawione salda należności z tytułu dostaw i usług, zawierają należności, które są przeterminowane na koniec okresu sprawozdawczego i na które Spółka nie utworzyła odpisów, ponieważ nie nastąpiła istotna zmiana jakości tego zadłużenia (obejmującego naliczone odsetki) i nadal uznaje się je za ściągalne, gdyż dotyczą klientów z dobrą historią współpracy.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Analiza wiekowa należności przeterminowanych, ale nieobjętych odpisem z tytułu utraty wartości

Należności z tytułu dostaw i usług	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Należności nieprzeterminowane	422 086	417 158
Należności przeterminowane		
do 90 dni	37 803	25 352
od 91-365 dni	670	1 934
powyżej 365 dni	130	272
Razem	460 689	444 716
Średni wiek należności (dni)	39	35

Zmiany stanu odpisów aktualizujących na należności zagrożone

Należności z tytułu dostaw i usług	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Stan na początek okresu sprawozdawczego	68 415	48 391
Zawiązanie odpisu z tytułu utraty wartości należności	43 437	40 254
Wykorzystanie w ciągu roku	(2 923)	(3 331)
Rozwiązanie odpisów z tytułu utraty wartości	(27 512)	(16 899)
Koszty odsetkowe	-	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	81 417	68 415

W ramach polityki tworzenia odpisów aktualizujących należności Spółka ocenia indywidualnie ściągalność należności od dłużników, którzy zostali postawieni w stan upadłości lub likwidacji, którzy zostali objęci postępowaniem układowym lub ugodowym, którzy kwestionują saldo należności, bądź których należności są dochodzone na drodze sądowej.

Wartość odpisów aktualizujących należności utworzonych indywidualnie według stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku wyniosła 14.379 tysięcy złotych, natomiast wartość odpisów aktualizujących należności utworzonych indywidualnie według stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku wyniosła 17.025 tysiąca złotych.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

23. Kapitał akcyjny

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Kapitał akcyjny składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 166 901	2 889 200
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i niezarejestrowane	-	-
Kapitał zakładowy / akcyjny razem	2 166 901	2 889 200

Na dzień 31 grudnia 2013 roku kapitał akcyjny składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda, natomiast na dzień 31 grudnia 2012 roku kapitał akcyjny składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 1.000 złotych każda akcja.

23.1. Akcje zwykłe mające pełne pokrycie w kapitale

	Liczba akcji szt.	Kapitał podstawowy tys. PLN
Stan na 31 grudnia 2011 roku	2 889 200	2 889 200
brak zmian	-	-
Stan na 31 grudnia 2012 roku	2 889 200	2 889 200
emisja akcji - rejestracja 2 października 2013 roku	1	1
obniżenie kapitału podstawowego - rejestracja 2 października 2013 roku	-	(722 300)
Kapitał zakładowy po zmianach	2 889 201	2 166 901
Pozostałe zmiany:		
podział akcji 1:15 (split) - rejestracja 2 października 2013 roku	43 338 015	2 166 901
Stan na 31 grudnia 2013 roku	43 338 015	2 166 901

W ciągu roku obrotowego objętego niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym zakończonym 31 grudnia 2013 roku wystąpiły następujące zmiany w kapitale zakładowym Spółki:

- w dniu 8 lipca 2013 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło decyzję w sprawie podniesienia kapitału zakładowego Spółki o kwotę 1.000 złotych (poprzez emisję 1 akcji serii L) o cenie emisyjnej 117.080,5 tysięcy złotych; różnica pomiędzy wartością emisyjną a wartością nominalną akcji (w kwocie 117.079,5 tysięcy złotych) przekazano na kapitał zapasowy Spółki; akcja zostaje objęta przez PKP S.A. i pokryta aportem rzeczowego majątku trwałego (nieruchomości),

- w dniu 8 lipca 2013 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło decyzję w sprawie obniżenia kapitału zakładowego Spółki o kwotę 722.300,3 tysięcy złotych poprzez zmniejszenie wartości nominalnej akcji z 1.000 złotych na 750 złotych; z tej kwoty 582.317,8 tysięcy złotych zostało przekazane na pokrycie strat z lat ubiegłych (w sprawozdaniach finansowych przygotowywanych zgodnie z PSR), a pozostała kwota (139.982,5 tysięcy złotych) została przeniesiona na kapitał zapasowy (z przeznaczeniem na pokrycie ewentualnych strat z przyszłych okresów sprawozdawczych),

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

- w dniu 8 lipca 2013 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło decyzję w sprawie podziału akcji Spółki (split) w stosunku 1:15 (jeden do piętnastu) poprzez ustalenie nowej wartości nominalnej jednej akcji Spółki w wysokości 50 złotych w miejsce dotychczasowej wartości nominalnej jednej akcji wynoszącej 750 złotych oraz proporcjonalne zwiększenie ogólnej liczby akcji Spółki w ten sposób, że każda jedna akcja Spółki o wartości nominalnej 750 złotych została wymieniona na 15 akcji Spółki o wartości nominalnej 50 złotych każda. W wyniku dokonanego podziału kapitał zakładowy Spółki dzieli się na 43.338.015 akcji.

W dniu 8 lipca 2013 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie scalenia serii akcji. W wyniku podjętej uchwały wszystkie serie akcji Spółki, za wyjątkiem akcji serii L zostały scalone poprzez oznaczenie nową serią A. Oznaczenie akcji serii L zostało zmienione na akcję serii B. W wyniku dokonanej zmiany kapitał zakładowy Spółki dzieli się na 43.338.000 akcji zwykłych na okaziciela serii A oraz 15 akcji zwykłych imiennych serii B.

Powyższe zmiany zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 2 października 2013 roku.

W dniu 28 października 2013 roku Zarząd Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. postanowił dopuścić do obrotu giełdowego na rynku podstawowym GPW akcje PKP CARGO S.A., a w dniu 30 października 2013 roku akcje Spółki zostały wprowadzone do obrotu giełdowego na rynku podstawowym w trybie zwykłym. W wyniku tej transakcji został sprzedany mniejszościowy pakiet akcji dotychczasowego właściciela.

W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na zgromadzeniu akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

23.2. Kapitał zapasowy

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Kapitał zapasowy, w tym:	651 472	77 809
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	175 730	58 651
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	36 497	19 158
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	199 248	-
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	139 982	-
Rezerwa na płatność w formie akcji	100 015	-

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

Kwoty ujęte w kapitale zapasowym nie podlegają podziałowi, poza kwotami wynikającymi z wypracowanych przez Spółkę zysków pomniejszonych o obowiązkowy odpis na pokrycie strat (wynikający z art. 396 KSH).

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W ciągu roku obrotowego objętego niniejszym Sprawozdaniem Finansowym zakończonym 31 grudnia 2013 roku wystąpiły następujące zmiany w kapitale zapasowym Spółki:

	Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	Odpisy z zysku na pokrycie strat (ustawowo)	Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	Kapitał utworzony z umorzenia akcji	Rezerwa na płatność w formie akcji	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Stan na 31 grudnia 2011 roku	58 651	19 158	-	-	-	77 809
Brak zmian						
Stan na 31 grudnia 2012 roku	58 651	19 158	-	-	-	77 809
Emisja akcji serii L	117 079					117 079
Obniżenie kapitału podstawowego				139 982		139 982
Przeniesienie wyniku finansowego roku 2012 (*)		17 339	199 398			216 737
Rezerwa na program płatność w formie akcji					100 015	100 015
Podział Spółki			(150)			(150)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	175 730	36 497	199 248	139 982	100 015	651 472

(*) wynik za rok 2012 wynikający ze sprawozdania finansowego sporządzonego zgodnie z PSR.

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

Odpisy z zysku na pokrycie strat tworzony ustawowo zgodnie z KSH art. 396 na pokrycie strat lat przyszłych.

Kapitał utworzony z umorzenia akcji jest to kapitał utworzony z obniżenia kapitału zakładowego Spółki w roku 2013 i przeznaczony na pokrycie strat.

Rezerwa na płatność w formie akcji wynika z Programu Gwarancji Pracowniczych (PGP). W dniu 2 września 2013 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych (PGP). Pracownicy Spółki oraz pracownicy spółek Grupy PKP CARGO S.A. w ramach PGP otrzymają jednorazowe świadczenie w formie akcji. Szacowany łączny koszt premii prywatyzacyjnej wraz z obowiązkowymi składkami po stronie PKP CARGO S.A. dla pracowników PKP CARGO S.A. to 156.919,2 tysięcy złotych, z czego 90.622,6 tysięcy złotych stanowi rezerwę utworzoną w ciężar kapitału zapasowego na świadczenia jakie zostaną wypłacone pracownikom PKP CARGO S.A. Dodatkowo w ciężar kapitału zapasowego utworzono rezerwę w kwocie 9.392,39 tysięcy zł prezentującą wartość świadczenia w formie akcji jakie zostanie wypłacone pracownikom spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Program świadczeń pracowniczych został opisany w Nocie 29.2.

Na podstawie Uchwały Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 18 października 2013 roku doszło do podziału Spółki PKP CARGO S.A. poprzez wydzielenie części majątku Spółki i przeniesienie do nowo utworzonej spółki Windykacja

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kolejowa Sp. z o.o. Podział został dokonany w trybie art. 529 § 1 pkt 4) KSH tj. przez przeniesienie części majątku na nowo zawiązaną Spółkę w zamian za 3.000 jej udziałów o wartości łącznej wartości nominalnej 150 tysięcy złotych, które zostały objęte w całości przez PKP S.A. Podział został dokonany poprzez obniżenie kapitału zapasowego spółki PKP CARGO S.A. Działalność spółki Windykacja Kolejowa będzie skupiona na dochodzeniu wszelkich roszczeń odszkodowawczych oraz związanych z nimi pozostałych roszczeń przysługujących PKP CARGO S.A. jako przewoźnikowi kolejowemu w kwestii potencjalnych odszkodowań z tytułu zbyt wysokich stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także dochodzeniem innych roszczeń przysługujących PKP CARGO S.A. wobec Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego.

24. Zyski zatrzymane i dywidendy

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Zyski zatrzymane	554 494	94 829
	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Stan na początek okresu sprawozdawczego	94 829	(161 314)
Wypłata dywidendy	-	-
Powiązany podatek dochodowy	-	-
Obniżenie kapitału zakładowego	582 318	-
Podział zysku za rok 2012	(216 736)	-
Wynik netto za rok obrotowy	94 083	256 143
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	554 494	94 829

25. Kredyty i pożyczki otrzymane

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Kredyty i pożyczki otrzymane – po koszcie zamortyzowanym		
Kredyty w rachunku bieżącym	-	-
Kredyty bankowe - zabezpieczone na majątku	175 387	235 120
Kredyty bankowe – pozostałe	-	-
Inne	-	-
	175 387	235 120
Zobowiązania krótkoterminowe	59 733	59 733
Zobowiązania długoterminowe	115 654	175 387
Razem	175 387	235 120

Zabezpieczenia na majątku Spółki z tytułu otrzymanych kredytów zostały opisane w Nocie 14.2.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

25.1. Podsumowanie umów kredytowych

Umowy kredytów inwestycyjnych były zawierane na finansowanie modernizacji lokomotyw oraz finansowanie zakupu nieruchomości. Stopą referencyjną dla umów kredytowych jest WIBOR 1M oraz 3M powiększony o marżę. Umowy są zawierane na okres do 5 lat. Spłata zawartych umów jest dokonywana w złotych polskich. Umowy kredytów inwestycyjnych zabezpieczone są zastawem rejestrowym na przedmiocie finansowania, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany. Kredyt na zakup nieruchomości jest zabezpieczony hipoteką.

Stan na dzień 31 grudnia 2013 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocent.	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w zł	Zobowiązanie w zł
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	05.10.2015	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	53 000	53 000	19 180
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	36 400	36 400	16 270
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych EU07, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	36 600	36 600	20 137
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	39 000	39 000	29 659
kredyt inwestycyjny	FM Bank PBP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	60 000	60 000	38 562
kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST45, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	49 200	49 200	39 360
kredyt inwestycyjny	Bank Millennium S.A.	PLN	WIBOR 3M + marża	21.08.2017	Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych.	16 667	16 667	12 219
Razem								175 387

3 grudnia 2013 roku Spółka podpisała z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym z siedzibą w Luksemburgu umowę kredytu do kwoty 200.000 tysięcy złotych z przeznaczeniem na inwestycje w zakresie taboru kolejowego. Spółka ma możliwość skorzystania z kredytu w terminie 24 miesięcy od dnia podpisania umowy. Termin spłaty kredytu będzie dostosowany do okresu amortyzacji finansowanego środka trwałego, jednak nie będzie dłuższy niż 15 lat. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka nie skorzystała z możliwości wykorzystania otrzymanego kredytu.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stan na dzień 31 grudnia 2012 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocent.	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w zł	Zobowiązanie w zł
kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	05.10.2015	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	53 000	53 000	29 860
kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	36 400	36 400	23 590
kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych EU07, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	36 600	36 600	29 089
kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST45, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	49 200	49 200	49 200
kredyt inwestycyjny	Polski Bank Przedsiębiorczości S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	60 000	60 000	49 683
kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany.	39 000	39 000	38 143
kredyt inwestycyjny	Bank Millennium S.A.	PLN	WIBOR 3M + marża	21.08.2017	Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych.	16 667	16 667	15 555
Razem								235 120

25.2. Naruszenie postanowień umowy kredytowej

W okresie objętym niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym nie doszło do naruszeń zawartych w umowach kowenantów.

25.3. Pozostałe zobowiązania finansowe

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Ujemna wycena pochodnych instrumentów finansowych		
Swap procentowy (IRS)	-	-
Swap walutowy	-	-
Forwardy i spoty walutowe	-	-
Terminowe transakcje stopy procentowej (FRA)	-	-
Inne	-	-
Pozostałe zobowiązania finansowe		
Cash pool	39 640	-
	-	-
Razem	39 640	-
Zobowiązania krótkoterminowe	39 640	-
Zobowiązania długoterminowe	-	-
	39 640	-

W dniu 10 grudnia 2013 roku wybrane spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO w tym PKP CARGO S.A. zawarły umowę o zarządzanie środkami pieniężnymi, tzw. cash pool, która oparta została na kredycie w rachunku bieżącym PKP CARGO S.A. Celem umowy jest optymalizacja zarządzania przepływami pieniężnymi, a tym samym zapewnienie wypłacalności wszystkich spółek. Każda ze spółek w ramach swoich indywidualnych rachunków może zadłużyć się maksymalnie do kwoty ustanowionego dla nich indywidualnego limitu płynności, przy czym łączne zadłużenie wszystkich spółek nie może przekroczyć jednorazowo kwoty 100.000 tysięcy złotych.

W sytuacji kiedy PKP CARGO S.A. pożycza środki pieniężne swoim spółkom zależnym saldo cash pool wykazywane jest w pozostałych aktywach finansowych, natomiast w sytuacji pożyczania środków pieniężnych od swoich spółek zależnych Spółka wykazuje pozostałe zobowiązania finansowe.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

26. Pozostałe rezerwy

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Rezerwa na kary UOKiK	22 778	16 576
Pozostałe rezerwy	20 449	4 396
	43 227	20 972
Rezerwy krótkoterminowe	20 449	20 972
Rezerwy długoterminowe	22 778	-
	43 227	20 972

Pozostałe rezerwy	rezerwa na kary UOKiK tys. PLN	pozostałe rezerwy tys. PLN	Razem rezerwy tys. PLN
Stan na 31 grudnia 2012 roku	16 576	4 396	20 972
Zawiązanie rezerw	16 148	17 708	33 856
Rozwiązanie	(9 946)	(1 655)	(11 601)
Wykorzystanie	-	-	-
Koszty odsetek	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku	22 778	20 449	43 227

Rezerwa na karę UOKiK

Rezerwa reprezentuje karę pieniężną w kwocie 16.576 tysięcy złotych nałożoną w dniu 31 grudnia 2012 roku przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (na podstawie decyzji nr RWR, 44/2012). Podstawą wydania decyzji było stwierdzenie stosowania przez PKP CARGO S.A. praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwości konkurencji ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Dnia 17 stycznia 2013 roku zostało złożone do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (za pośrednictwem Prezesa UOKiK) odwołanie, w którym spółka PKP CARGO S.A. wnosi m.in. o zmianę zaskarżonej decyzji w całości, poprzez niestwierdzenie stosowania zarzucanej praktyki. Decyzja UOKiK jest nieprawomocna. W wyniku ponownej kalkulacji rezerwy na rozpoznane i policzalne ryzyko związane z postępowaniem UOKiK Spółka dokonała rozwiązania rezerwy o kwotę 9.946 tysięcy złotych.

Dodatkowo Spółka utworzyła również rezerwę na karę nałożoną przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (na podstawie decyzji DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 roku) w wysokości 1.786 tysięcy złotych z tytułu zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2004 roku dotyczącej nieuzasadnionego różnicowania upustów przy przewozach węgla. W dniu 10 sierpnia 2012 roku Spółka złożyła odwołanie od decyzji Prezesa UOKiK do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie. Decyzja UOKiK jest nieprawomocna. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka dokonała kalkulacji potencjalnego ryzyka związanego z postępowaniem UOKiK i dokonała zawiązania rezerwy w wysokości nałożonej kary.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W dniu 3 października 2013 roku Sąd Najwyższy uchylił wyroki Sądu Okręgowego w Warszawie, Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie oddalające odpowiednio odwołanie PKP CARGO S.A. od decyzji nr DOK-3/2009 i apelację od wyroku Sądu Apelacyjnego. W wyniku powyższego Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów dokonał zwrotu zapłaconej przez PKP CARGO S.A. kary w wysokości 60.362 tysięcy złotych. Z uwagi na fakt, że sprawa została przekazana przez Sąd Najwyższy do ponownego rozpoznania sądowi pierwszej instancji, Zarząd PKP CARGO S.A. dokonał szacunku rezerwy na karę jaką może nałożyć UOKiK z praktyk opisanych w decyzji DOK-3/2009. Wartość nowo utworzonej rezerwy wynosi 14.362 tysiące złotych na dzień 31 grudnia 2013 roku.

Pozostałe rezerwy

Zdaniem Zarządu Spółki kwoty pozostałych rezerw na dzień 31 grudnia 2013 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. W przypadku nałożenia jakichkolwiek kar, ich wysokość uzależniona jest od przyszłych zdarzeń, których wynik jest niepewny, zatem w konsekwencji wysokość rezerw może ulec zmianie w okresach przyszłych.

27. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	237 317	267 931
Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów	22 808	9 360
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych akt.trw	203 294	242 435
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje i wadia)	28 906	23 371
Rozrachunki kapitałowe - umorzenie akcji	-	-
Zobowiązania publiczno prawne	107 417	94 865
Rozrachunki z pracownikami	73 099	75 214
Pozostałe rozrachunki	591	2 250
Rozliczenia z Vat	44 676	41 482
	718 108	756 908
 Zobowiązania krótkoterminowe	 604 599	 605 406
Zobowiązania długoterminowe	113 509	151 502
Razem	718 108	756 908

W przypadku zobowiązań krótkoterminowych średni termin zapłaty za zakup usług i materiałów przez PKP CARGO S.A. wynosi 30 dni od daty otrzymania faktury. Zdarzają się sporadycznie umowy z terminem płatności dłuższym niż 30 dni lecz wówczas PKP CARGO S.A. nie jest obciążane odsetkami ustawowymi z tytułu zapłaty powyżej 30 dni mając na uwadze zapisy wynikające z Ustawy z dnia 12 czerwca 2003 roku o terminach zapłaty w transakcjach handlowych (Dz. U. z dnia 8 sierpnia 2003 roku) W ciągu ostatnich 3 lat PKP CARGO S.A. regulowało zobowiązania zgodnie z terminami płatności wynikającymi z zawartych umów.

Zobowiązania długoterminowe dotyczą w szczególności płatności w ratach za zakupy rzeczowego majątku trwałego (modernizacji rzeczowego majątku trwałego). Płatności są realizowane w terminach zdefiniowanych harmonogramem.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

28. Zobowiązania krótko i długoterminowe z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu

28.1. Ogólne warunki leasingu

W ramach umów leasingu finansowego Spółka użytkuje wagony towarowe, urządzenia przeładunkowe, sprzęt komputerowy, samochody oraz lokomotywę. Umowy są zawierane na okres od 3 do 7 lat. Spółka ma możliwość zakupu użytkowanego sprzętu za kwotę jego wartości rezydualnej na koniec obowiązywania umowy. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF, natomiast dla umów zawartych w PLN WIBOR 1M i 3M.

28.2. Zobowiązania z tytułu leasingu

	Minimalne opłaty leasingowe	
	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	116 143	123 134
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	236 294	319 831
Powyżej 5 lat	2 691	31 226
	355 128	474 191
Minus przyszłe obciążenia finansowe	(17 526)	(29 536)
Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	337 602	444 655

	Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	
	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	108 770	112 597
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	226 152	301 297
Powyżej 5 lat	2 680	30 761
Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	337 602	444 655

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Uwzględnione w sprawozdaniu finansowym jako:		
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	108 770	112 597
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	228 832	332 058
	337 602	444 655

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

29. Programy świadczeń pracowniczych

Wycenę aktuariálną oparto o następujące podstawowe założenia:

	Wycena na dzień	
	31/12/2013	31/12/2012
	%	%
Stopy dyskonta	4,00	3,80
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe	1,50	1,50
Zakładany wzrost ceny uprawnień na świadczenia pracownicze	1,5 – 3,6	1,5 – 3,6
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	3,60	3,60
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	2,50	2,50
Inflacja (rocznie)	2,50	2,50

Kwoty ujęte w **wyniku** w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych kształtują się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	9 494	11 062
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	7 511	10 814
– świadczenia przejazdowe	1 999	(27 426)
<u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	34 317	99 511
<u>Świadczenia krótkoterminowe</u>		
– pozostałe świadczenia dla pracowników	12 823	5 585
Razem zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	66 144	99 546
– rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP) - utworzona w ciężar kosztów wynagrodzeń oraz kosztów ubezpieczeń społecznych	66 297	-
Razem	132 441	99 546

Kwoty ujęte w wyniku odnoszą się do pozycji Koszty świadczeń pracowniczych

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kwoty ujęte w **pozostałych całkowitych dochodach** w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych kształtują się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	3 987	29 012
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(17 555)	33 708
– świadczenia przejazdowe	(3 022)	(15 895)
Razem	(16 590)	46 825

Kwota ujęta w **Jednostkowym Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań podmiotu dotyczących programów świadczeń pracowniczych przedstawia się następująco:

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	138 591	143 261
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	142 316	160 647
– świadczenia przejazdowe	36 055	39 539
<u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	303 317	313 347
<u>Świadczenia krótkoterminowe</u>		
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	31 165	18 341
– rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP)	66 297	-
Razem	717 741	675 135
w tym:		
– część długoterminowa	551 951	585 963
– część krótkoterminowa	165 790	89 172

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zmiany wartości bieżącej zobowiązań z tytułu określonych świadczeń w okresie bieżącym kształtowały się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Bilans otwarcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	675 135	598 547
Koszt bieżącego zatrudnienia	85 151	30 782
Koszty pozostałych świadczeń pracowniczych	12 823	-
Koszty przeszłego zatrudnienia, do których prawa zostały nabyte	-	-
Koszty odsetkowe	22 267	29 582
Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia	(16 590)	46 825
Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe	12 200	74 224
Świadczenia wypłacone	(73 245)	(69 783)
Redukcja/ zmiana programu	-	(35 042)
Bilans zamknięcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	717 741	675 135

(Zyski) / straty aktuarialne powstałe w 2013 roku wynikają z następujących tytułów:

	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<u>Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia</u>			
– odprawy emerytalne i rentowe	5 847	(1 860)	3 987
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(14 237)	(3 318)	(17 555)
– świadczenia przejazdowe	(2 132)	(890)	(3 022)
<u>Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe</u>			
– nagrody jubileuszowe	15 275	(3 075)	12 200
Razem	4 753	(9 143)	(4 390)

(Zyski) / straty aktuarialne powstałe w 2012 roku wynikają z następujących tytułów:

	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<u>Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia</u>			
– odprawy emerytalne i rentowe	(9 726)	38 738	29 012
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(3 854)	37 562	33 708
– świadczenia przejazdowe	(22 600)	6 705	(15 895)
<u>Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe</u>			
– nagrody jubileuszowe	12 653	61 571	74 224
Razem	(23 527)	144 576	121 049

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Średni ważony okres obowiązywania zobowiązań z tytułu rezerw aktuarialnych wynosi odpowiednio dla rezerw na nagrody jubileuszowe 13,71 lat, dla rezerw na odprawy emerytalne 7,74 lat, dla rezerw na odprawy rentowe 15,12 lat, dla rezerw na ZFŚS 36,81 lat oraz dla rezerw na świadczenia przejazdowe 39,26 lat.

29.1. Analiza wrażliwości świadczeń pracowniczych

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości sald rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na dzień 31 grudnia 2013 roku dla kluczowych założeń na podstawie których przeprowadzono wycenę aktuarialną. Jako kluczowe założenia przyjęto: stopę dyskontową, wskaźnik wzrostu wynagrodzeń, współczynnik mobilności pracowniczej.

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%
Nagrody jubileuszowe	303 317	(7 792)	8 138	8 261	(8 029)	(8 444)	8 715
Odprawy emerytalne	135 111	(4 597)	4 867	4 941	(4 736)	(4 995)	5 233
Odprawy rentowe	3 480	(75)	78	79	(77)	(81)	83
ZFŚS	142 316	(7 742)	8 552	8 543	(7 806)	(1 294)	1 377
Świadczenia przejazdowe	36 055	(2 075)	2 295	2 319	(2 114)	(490)	520
Razem	620 279	(22 281)	23 930	24 143	(22 762)	(15 304)	15 928

	Stan na 31/12/2012 tys. PLN	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%
Nagrody jubileuszowe	313 347	(7 949)	8 667	8 776	(8 288)	(8 747)	9 170
Odprawy emerytalne	139 575	(4 694)	5 185	5 251	(4 892)	(5 178)	5 507
Odprawy rentowe	3 686	(78)	85	86	(82)	(86)	90
ZFŚS	160 647	(9 000)	9 972	9 941	(9 058)	(775)	838
Świadczenia przejazdowe	39 539	(2 302)	2 550	2 571	(2 340)	(257)	278
Razem	656 794	(24 023)	26 459	26 625	(24 660)	(15 043)	15 883

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

29.2. Świadczenia pracownicze - płatności w formie akcji własnych

W roku 2013 spółka PKP CARGO S.A. dokonała transakcji płatności w formie akcji własnych rozliczanej w instrumentach kapitałowych.

W dniu 2 września 2013 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych (PGP). Zgodnie z podpisanym porozumieniem pracownicy Spółki oraz pracownicy spółek Grupy PKP CARGO S.A. w ramach PGP otrzymają jednorazowe świadczenie w formie akcji. Prawo do jednorazowego świadczenia posiadają pracownicy PKP CARGO S.A., którzy na moment podpisania porozumienia byli zatrudnieni w Spółce oraz w PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o., PKP CARGO Tabor – Karsznice Sp. z o.o., PKP CARGOWAG Sp. z o.o. oraz PKP CARGOLOK Sp. z o.o. z wyłączeniem Członków Zarządu oraz członków zarządów spółek zależnych objętych PGP. Warunkiem wypłacenia akcji Spółki pracownikom Spółki było wprowadzenie akcji PKP CARGO S.A. do publicznego obrotu na rynku GPW.

Wysokość jednorazowego świadczenia wynosi równowartość dla uprawnionych pracowników o stażu pracy na kolei:

- a) powyżej 5 do 15 lat – 0,8 przeciętnego wynagrodzenia w Spółce,
 - b) powyżej 15 do 30 lat – 1,2 przeciętnego wynagrodzenia w Spółce,
 - c) powyżej 30 lat – 1,8 przeciętnego wynagrodzenia w Spółce,
- pomniejszoną o składkę na ubezpieczenia społeczne, zaliczkę na podatek dochodowy od osób fizycznych oraz pozostałe odliczenia. Jednorazowe świadczenie zostanie wypłacone w akcjach Spółki nowej emisji. W celu sfinansowania objęcia akcji Spółka przyzna uprawnionym pracownikom premię pieniężną, która będzie mogła być wykorzystana wyłącznie na pokrycie nabycia akcji pracowniczych.

Liczba akcji pracowniczych do objęcia będzie równa ilorazowi kwoty jednorazowego świadczenia oraz ceny sprzedaży akcji Spółki przez PKP S.A. w ofercie publicznej tj. 68 złotych za akcję. Maksymalną liczbę akcji jakie zostaną wyemitowane w ramach PGP szacuje się na 1.470.807 akcji. Różnica pomiędzy jednorazowym świadczeniem a iloczynem akcji pracowniczych przysługujących uprawnionemu pracownikowi i ich ceny sprzedaży zostanie wypłacona w gotówce.

W celu realizacji prawa pracowników do otrzymania akcji nastąpi podwyższenie kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję nowych akcji z wyłączeniem prawa poboru. Uprawnieni pracownicy mogą zapisywać się na akcje do dnia 28 lutego 2014 roku.

Akcje pracownicze będą podlegały zakazowi zbywalności w okresie 2 lat od dnia pierwszego notowania nowych akcji. Akcje pracownicze będą jednak uczestniczyć w podziale dywidendy. Upływ okresu ograniczenia zbywalności akcji pracowniczych upływa 30 października 2015 roku.

Szacowany łączny koszt przyznanej pracownikom premii prywatyzacyjnej wraz z obowiązkowymi składkami po stronie PKP CARGO S.A. wynosi 156.919 tysięcy złotych. Kwota 90.623 tysięcy złotych została ujęta w ciężar kapitału zapasowego jako rezerwa na świadczenia, które zostaną wypłacone pracownikom PKP CARGO S.A. w formie akcji, natomiast kwota 66.297 tysięcy złotych została ujęta jako krótkoterminowa rezerwa z tytułu świadczeń pracowniczych na składki w zakresie ubezpieczeń społecznych oraz podatku dochodowego, które PKP CARGO S.A. odprowadzi w imieniu uprawnionych pracowników. Dodatkowo w ciężar kapitału zapasowego została utworzona rezerwa w kwocie 9.392 tysięcy złotych prezentująca wartość świadczenia w formie akcji jakie zostanie wypłacone pracownikom spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kwota ujęta w **Jednostkowym Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań Spółki dotyczących Programu Gwarancji Pracowniczych przedstawia się następująco:

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Kapitał zapasowy	100 015	-
w tym:		
Kapitał zapasowy (rezerwa na akcje pracowników PKP CARGO S.A.)	90 623	-
Kapitał zapasowy (rezerwa na akcje pracowników spółek zależnych)	9 392	-
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	66 297	-

Kwoty ujęte w **Jednostkowym Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów** w wyniku okresu w odniesieniu do Program Gwarancji Pracowniczych kształtują się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Koszty świadczeń pracowniczych - wynagrodzenia	130 766	-
Koszty świadczeń pracowniczych - koszty ubezpieczeń społecznych	26 153	-
Razem	156 919	-

W roku 2012 nie wystąpiły w Spółce płatności w formie akcji.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30. Instrumenty finansowe

30.1. Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

W latach objętych sprawozdaniem PKP CARGO S.A. narażone było na następujące typy ryzyka finansowego:

- a) ryzyko płynności.
- b) ryzyko rynkowe, w tym:
 - ryzyko walutowe;
 - ryzyko stopy procentowej;
- c) ryzyko kredytowe.

Spółka 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 zarządza ryzykami rynkowymi wynikającymi z powyższych czynników w oparciu o wewnętrzne procedury, które określają zasady pomiaru poszczególnych ekspozycji, parametry i horyzont czasowy.

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

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka stosowała w 2013 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Ze względu na stały kurs pary walutowej EUR/CHF nie były stosowane wobec niej transakcje zarządzania ryzykiem walutowym. Spółka stosowała transakcje natychmiastowej wymiany walut na parze walutowej EUR/CHF.

Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem płynności, ryzykiem walutowym, ryzykiem stopy procentowej oraz ryzykiem kredytowym zostały zawarte odpowiednio w notach 30.3, 30.4, 30.5 oraz 30.6.

30.1.1. Zarządzanie kapitałem własnym

PKP CARGO S.A. zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych przez Spółkę umów kredytowych dopuszcza maksymalny poziom zadłużenia netto do wysokości 60% sumy bilansowej (tym samym poziom kapitału własnego nie może być niższy niż 40% sumy bilansowej). Poziom zadłużenia netto jest przez Spółkę monitorowany na koniec każdego kwartału.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej na koniec roku kształtuje się następująco:

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Kapitał (i)	3 362 966	3 038 499
Zadłużenie (ii)	2 031 705	2 132 790
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	229 232	94 844
Zadłużenie netto	1 802 473	2 037 946
Suma bilansowa	5 394 671	5 171 289
Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej	33%	39%

(i) Spółka jako kapitał rozumie kapitały własne.

(ii) Zadłużenie rozumiane jest jako zadłużenie dług- i krótkoterminowe.

Zarządzanie kapitałem własnym prowadzone jest na poziomie Grupy Kapitałowej PKP CARGO i ma na celu zapewnienie zdolności Grupy do kontynuowania działalności.

30.2. Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Instrumenty finansowe w podziale na kategorie	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Aktywa finansowe		
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	2 224	65
Instrumenty finansowe zabezpieczające	-	-
Aktywa finansowe utrzymywane do terminu wymagalności	-	-
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	-	-
Pożyczki i należności	1 378 289	1 197 886
Razem aktywa według kategorii	1 380 513	1 197 951
Zobowiązania finansowe		
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	-	-
Zobowiązania z tytułu instrumentów pochodnych wyznaczone jako instrumenty zabezpieczające - rachunkowość zabezpieczeń	-	-
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	678 446	754 846
Instrumenty finansowe zabezpieczające	-	-
Zobowiązania wyłączone z zakresu MSR 39 (leasing finansowy)	337 602	444 655
Razem zobowiązania według kategorii	1 016 048	1 199 501

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Instrumenty finansowe w podziale na klasy	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Należności handlowe	460 689	444 715
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	24	10
Udzielone pożyczki	4 371	50 400
Należności z tytułu PGP	79 614	-
Lokaty bankowe	604 359	607 917
Środki pieniężne	229 232	94 844
Aktywa z wyceny instrumentów pochodnych i wbudowanych, w tym:		
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie wartości godziwej	-	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych	-	-
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	2 224	65
Razem aktywa finansowe	1 380 513	1 197 951
Emisja dłużnych papierów wartościowych	-	-
Kredyty i pożyczki	175 387	235 120
Zobowiązania handlowe	260 125	277 291
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	203 294	242 435
Leasing finansowy	337 602	444 655
Cash pooling	39 640	-
Wycena instrumentów pochodnych i wbudowanych, w tym		
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie wartości godziwej	-	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych	-	-
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	-	-
Razem zobowiązania finansowe	1 016 048	1 199 501

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.3. Zarządzanie ryzykiem walutowym

W okresie objętym niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym Spółka narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Spółki wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego.

W wyniku przeprowadzanej na dzień bilansowy wyceny należności i zobowiązań wyrażonych w walutach obcych, a także wyniku bieżących realizacji rozliczeń w walutach obcych powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w okresie roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku Spółki na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Niezrealizowane różnice kursowe z tytułu zobowiązań leasingowych PKP CARGO S.A. powstają w wyniku konieczności dokonywania wyceny bilansowej zobowiązań na dzień sporządzania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego oraz na dzień realizacji płatności kolejnych części - rat leasingowych w ciągu roku obrotowego.

Należności krótkoterminowe wyrażone w walutach obcych (głównie EUR) wynoszą średniomiesięcznie w EUR ok. 10 mln, natomiast w CHF ok. 0,3 mln. Znaczną część należności krótkoterminowych stanowią przychody z tytułu rozliczeń za przewozy międzynarodowe.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami Spółka generuje trwałą nadwyżkę w walucie EUR – średniomiesięcznie od 4 do 6 mln EUR.

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

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Dla kursu CHF/PLN hedging naturalny występuje w ograniczonym zakresie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Wartość bilansowa aktywów oraz zobowiązań pieniężnych Spółki denominowanych w walutach obcych na dzień bilansowy przedstawia się następująco:

	Aktywa		Pasywa	
	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
USD	254	1 325	-	-
EUR	40 628	96 068	199 534	254 531
CHF	741	2 314	123 204	180 667
CZK	-	-	811	3 584
SEK	-	-	-	-
Pozostałe	-	-	213	124

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.3.1. Wrażliwość na ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. narażone było w roku 2013 i 2012 na ryzyko walutowe zarówno po stronie należności jak i po stronie zobowiązań. Należności Spółki wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania wynikające z umów leasingu, zarówno krótko- jak i długoterminowe. Z uwagi na swój długi okres zapadalności największy udział w przychodach i kosztach finansowych mają zobowiązania leasingowe denominowane w walucie EUR oraz w CHF. Powodują one dużą zmienność w wyniku Spółki na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych. Poniżej zaprezentowano efekt brutto (przed podatkiem) analizy wrażliwości:

Stan na 31.12.2013		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	USD/PLN		EUR/PLN		CHF/PLN		CZK/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+15%	-15%	+8%	-8%	+25%	-25%	+7%	-7%
AKTYWA									
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	38 443	38	(38)	2 996	(2 996)	185	(185)	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe		-	-	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	3 180	-	-	254	(254)	-	-	-	-
PASYWA									
Zobowiązania długoterminowe									
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	203 001	-	-	(10 904)	10 904	(16 677)	16 677	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	95 570	-	-	(3 465)	3 465	(13 066)	13 066	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	25 191	-	-	(1 595)	1 595	(1 058)	1 058	(57)	57
Łączny efekt brutto		38	(38)	(12 714)	12 714	(30 616)	30 616	(57)	57

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stan na 31.12.2012		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	USD/PLN		EUR/PLN		CHF/PLN		CZK/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+15%	-15%	+8%	-8%	+25%	-25%	+7%	-7%
AKTYWA									
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	88 939	199	(199)	6 824	(6 824)	578	(578)	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe		-	-	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	10 768	-	-	861	(861)	1	(1)	-	-
PASYWA									
Zobowiązania długoterminowe									
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	296 086	-	-	(14 160)	14 160	(29 772)	29 772	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	99 470	-	-	(3 660)	3 660	(13 431)	13 431	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	43 349	-	-	(2 543)	2 543	(1 963)	1 963	(251)	251
Łączny efekt brutto		199	(199)	(12 678)	12 678	(44 587)	44 587	(251)	251

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.3.2. Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w roku 2013 i 2012 stosowano terminowe transakcje typu Forward. Spółka w roku 2013 i 2012 zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN do kwoty nie wyższej niż 6 mln EUR miesięcznie. Szczegóły zarządzania ryzykiem walutowym w Spółce zostały zawarte w nocie 30.3.

Poniższe tabele przedstawiają zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych odpowiednio na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz 31 grudnia 2012 roku:

Stan na 31 grudnia 2013 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Liczba otwartych transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa *
BZ WBK	forward	22	05.2013 - 11.2013	01.2014 - 09.2014	EUR/PLN	6 750	28 801	603
mBANK	forward	16	06.2013 - 11.2013	01.2014 - 11.2014	EUR/PLN	6 400	27 777	1 000
MILL	forward	6	11.2013	05.2014 - 07.2014	EUR/PLN	1 800	7 612	63
Pekao	forward	24	07.2013 - 11.2013	01.2014 - 10.2014	EUR/PLN	5 400	23 167	516
RCB	forward	6	11.2013	08.2014 - 10.2014	EUR/PLN	1 800	7 641	42
Razem						22 150	94 998	2 224

Stan na 31 grudnia 2012 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Liczba otwartych transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa *
BRE Bank	forward	3	10.2012	01.2013 - 02.2013	EUR/PLN	900	3 768	65
Razem						900	3 768	65

(*) wartość godziwa spotów i 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. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.4. Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Spółkę w 2013, 2012 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane na okres od kilku dni do ok. 7 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki. Odsetki od lokat w PLN naliczone były w zakresie od 1,90% do 4,60% (w zależności na jaki okres założono lokatę). Średnia ważona stopa procentowa lokat terminowych w 2013 roku wyniosła 3,10% wobec 5,92% w 2012 roku.

Ponadto Spółka narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Wartość odsetek od zobowiązań leasingowych zapłaconych w 2013 roku wyniosła 10.228 tysięcy złotych. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, natomiast dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF.

Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy. Wartość odsetek od zobowiązań kredytowych zapłaconych w roku 2013 wyniosła 8.981 tysięcy złotych. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i WIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka w 2013 roku stosowała transakcje zarządzania ryzykiem stopy procentowej tzw. IRS. Ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, Spółka zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN, ze względu na najistotniejsze ryzyko stopy procentowej do 100% ekspozycji kredytowej dla rat kapitałowych o okresie spłaty do 31 grudnia 2013 roku. Na dzień bilansowy wszystkie kontrakty IRS zawarte przez Spółkę były rozliczone.

30.4.1. Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Przedstawione poniżej analizy wrażliwości oparto o stopień narażenia na ryzyko stóp procentowych pozostałych instrumentów finansowych na dzień bilansowy. W przypadku zobowiązań o oprocentowaniu zmiennym zakłada się na potrzeby analizy, że kwota zobowiązań niespłaconych na dzień bilansowy była niezapłacona przez cały rok. W sprawozdaniach wewnętrznych dotyczących ryzyka stopy procentowej dla kluczowych członków kierownictwa wykorzystuje się wahania w górę i w dół o 100 punktów bazowych w przypadku stóp opartych o WIBOR i 70 punktów bazowych dla pozostałych stóp procentowych. Wyniki przedstawione w poniższej tabeli odzwierciedlają ocenę kierownictwa dotyczącą prawdopodobnej zmiany stóp procentowych.

Wyniki analizy przedstawiono jako efekt brutto (przed podatkiem).

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.4.1. Wrażliwość na wahania stóp procentowych (c.d.)

Stan na 31.12.2013		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	WIBOR		EURIBOR		LIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 100 pb	- 100 pb	+ 70 pb	- 70 pb	+ 70 pb	- 70 pb
AKTYWA							
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	683 973	6 840	(6 840)	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	229 232	1 733	(1 733)	22	(22)	-	-
PASYWA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	115 654	(1 157)	1 157	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	228 832	(258)	258	(779)	779	(467)	467
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	59 733	(597)	597	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	108 770	(132)	132	(256)	256	(366)	366
Cash pool	39 640	(396)	396	-	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	-	-	-	-	-	-	-
Łączny efekt brutto		6 033	(6 033)	(1 013)	1 013	(833)	833

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stan na 31.12.2012		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	WIBOR		EURIBOR		LIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 100 pb	- 100 pb	+ 70 pb	- 70 pb	+ 70 pb	- 70 pb
AKTYWA							
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	607 917	6 079	(6 079)	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	94 571	839	(839)	75	(75)	-	-
PASYWA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	175 387	(1 754)	1 754	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	332 058	(408)	408	(1 166)	1 166	(953)	953
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	59 733	(597)	597	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	112 597	(142)	142	(299)	299	(406)	406
Cash pool	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	-	-	-	-	-	-	-
Łączny efekt brutto		4 017	(4 017)	(1 390)	1 390	(1 359)	1 359

30.5. Zarządzanie ryzykiem kredytowym

Spółka 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 Spółka 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, blokad na rachunkach bankowych oraz weksli.

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe odpowiada wartości bilansowej posiadanych przez Spółkę należności na dzień bilansowy. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenie ustawione na rzecz Spółki (w postaci między innymi gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Spółka lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym. Należą do nich banki krajowe, banki zagraniczne oraz oddziały banków zagranicznych.

30.6. Zarządzanie ryzykiem płynności

Spółka może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). Na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz dzień 31 grudnia 2012 roku wskaźnik płynności bieżącej został przedstawiony w tabeli poniżej. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej krótkoterminowej płynności finansowej Spółka posiadała kredyt w rachunku bieżącym. Dodatkowo dla zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych) Szczegóły zawarte zostały w notce nr 14.2.

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa obrotowe	1 466 645	1 275 897
Zobowiązania krótkoterminowe	998 981	887 880
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	(165 790)	(89 172)
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	(20 449)	(20 972)
Zobowiązania krótkoterminowe netto	812 742	777 736
Wskaźnik płynności bieżącej	1,80	1,64

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.6.1. Dostępne finansowanie zewnętrzne

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Niezabezpieczone kredyty w rachunku bieżącym płatne na żądanie:		
Kwota wykorzystana	-	-
Kwota niewykorzystana	100 000	100 000
	<u>100 000</u>	<u>100 000</u>
Niezabezpieczone kredyty wekslowe (monitorowane corocznie):		
Kwota wykorzystana	-	-
Kwota niewykorzystana	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>

3 grudnia 2013 roku Spółka podpisała z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym z siedzibą w Luksemburgu umowę kredytu do kwoty 200.000 tysięcy złotych z przeznaczeniem na inwestycje w zakresie taboru kolejowego. Spółka ma możliwość skorzystania z kredytu w terminie 24 miesięcy od dnia podpisania umowy. Termin spłaty kredytu będzie dostosowany do okresu amortyzacji finansowanego środka trwałego, jednak nie będzie dłuższy niż 15 lat. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka nie skorzystała z możliwości wykorzystania otrzymanego kredytu.

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

31 grudnia 2013	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej	Razem
Oprocentowane kredyty i pożyczki	16 506	48 766	120 785	-	186 057
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	260 125	-	-	-	260 125
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	59 020	38 386	121 263	-	218 669
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	32 937	83 206	236 293	2 692	355 128
Pozostałe zobowiązania finansowe - cash pool	39 640	-	-	-	39 640
Razem	408 228	170 358	478 341	2 692	1 059 619

31 grudnia 2012	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej	Razem
Oprocentowane kredyty i pożyczki	18 160	53 447	191 670	-	263 277
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	277 291	-	-	-	277 291
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	19 549	46 280	165 785	126	231 740
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	31 716	91 417	319 831	31 226	474 190
Pozostałe zobowiązania finansowe - cash pool	-	-	-	-	-
Razem	346 716	191 144	677 286	31 352	1 246 498

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

30.7. Wartość godziwa instrumentów finansowych

Zdaniem Zarządu, wartości bilansowe aktywów i zobowiązań finansowych ujętych w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym są przybliżeniem ich wartości godziwej. Tabela poniżej przedstawia porównanie wartości bilansowej i wartości godziwej oraz wyjaśnia, dla których pozycji brakuje informacji dotyczącej wartości godziwej.

Stan na 31/12/2013	Poziom 1 Poziom 2 Poziom 3			
	Wartość bilansowa	Wartość godziwa		
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa finansowe				
<i>Pożyczki i należności:</i>	1 380 513	-	1 380 513	-
Należności handlowe	460 689	-	460 689	-
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	24	-	24	-
Należności PGP	79 614	-	79 614	-
Instrumenty pochodne - forward ¹⁾	2 224	-	2 224	-
Udzielone pożyczki	4 371	-	4 371	-
Lokaty bankowe	604 359	-	604 359	-
Środki pieniężne	229 232	-	229 232	-
Zobowiązania finansowe				
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i>	678 446	-	678 446	-
Kredyty i pożyczki	175 387	-	175 387	-
Zobowiązania handlowe	260 125	-	260 125	-
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	203 294	-	203 294	-
Cash pool	39 640	-	39 640	-
<i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ²⁾</i>	337 602	-	337 602	-

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
 za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stan na 31/12/2012				
	Wartość bilansowa	Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa finansowe				
<i>Pożyczki i należności:</i>	1 197 951	-	1 197 951	-
Należności handlowe	444 715	-	444 715	-
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	10	-	10	-
Udzielone pożyczki	50 400	-	50 400	-
Instrumenty pochodne - forward ¹⁾	65	-	65	-
Lokaty bankowe	607 917	-	607 917	-
Środki pieniężne	94 844	-	94 844	-
Zobowiązania finansowe				
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i>	754 846	-	754 846	-
Kredyty i pożyczki	235 120	-	235 120	-
Zobowiązania handlowe	277 291	-	277 291	-
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	242 435	-	242 435	-
Cash pool	-	-	-	-
<i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ²⁾</i>	444 655	-	444 655	-

¹⁾ Wartość godziwa spotów i 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 FS Swap. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

²⁾ Wartość godziwą zobowiązań leasingowych określa się w oparciu o analizę zdyskontowanych przepływów pieniężnych.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

31. Transakcje z podmiotami powiązanymi

31.1. Transakcje handlowe

W okresie objętym niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym Spółka zawarła następujące transakcje handlowe ze stronami powiązanymi:

	Rok 2013			
	<u>Sprzedaż podmiotom powiązanym</u> tys. PLN	<u>Zakupy od podmiotów powiązanych</u> tys. PLN	<u>Należności od podmiotów powiązanych</u> tys. PLN	<u>Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych</u> tys. PLN
Jednostka dominująca	23 401	92 235	22 447	7 609
Jednostki zależne	554 726	314 820	50 798	37 032
Jednostki współzależne	10	933	-	-
Jednostki stowarzyszone	9 620	-	-	3
Pozostałe podmioty powiązane z grupy PKP S.A.	93 531	1 524 981	9 910	117 250

	Rok 2012			
	<u>Sprzedaż podmiotom powiązanym</u> tys. PLN	<u>Zakupy od podmiotów powiązanych</u> tys. PLN	<u>Należności od podmiotów powiązanych</u> tys. PLN	<u>Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych</u> tys. PLN
Jednostka dominująca	1 226	98 627	1 210	10 388
Jednostki zależne	658 693	319 725	43 098	35 947
Jednostki współzależne	15	-	1	-
Jednostki stowarzyszone	65 303	10	2 766	42
Pozostałe podmioty powiązane z grupy PKP S.A.	94 153	1 556 433	9 860	133 834

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

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

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanymi grupy PKP S.A. obejmowały m. in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi KPP, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m. in. dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup energii elektrycznej, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych, zakup ulg przejazdowych dla pracowników, emerytów i rencistów.

Wszystkie transakcje były dokonywane na warunkach rynkowych.

Oprócz transakcji handlowych PKP CARGO S.A. udziela poręczeń dla spółek zależnych będących np. zabezpieczeniem gwarancji zapłaty długu celnego, zabezpieczeniem kredytu lub linii kredytowej, bądź zabezpieczeniem umowy leasingu. Wartość tych zabezpieczeń na poszczególne daty bilansowe wynosiła odpowiednio 24.951 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2013 oraz 31.951 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2012 roku.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku odpisy aktualizujące należności handlowe od jednostek zależnych wynosiły 0,8 miliona złotych natomiast od pozostałych jednostek powiązanych z grupy PKP S.A. wynosiły 2,5 miliona złotych. Na dzień 31 grudnia 2012 roku odpisy aktualizujące należności handlowe od jednostek zależnych wynosiły 6,7 miliona złotych natomiast należności od pozostałych jednostek powiązanych z grupy PKP S.A. wynosiły 2,3 miliona złotych.

31.2. Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Pożyczki udzielone jednostkom powiązanym	4 371	50 400
Pożyczki otrzymane od jednostek powiązanych	-	-
Pożyczka udzielana członkom zarządu	-	-
Razem	4 371	50 400

Opis pożyczek udzielonych do podmiotów powiązanych został zamieszczony w Nocie 19.

31.3. Wynagrodzenia członków naczelnego kierownictwa

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia członków Zarządu w roku obrotowym przedstawiały się następująco:		
Świadczenia krótkoterminowe	1 909	1 892
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-
Pozostałe świadczenia długoterminowe	-	-
Płatności na bazie akcji własnych	-	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	896	270
Razem	2 805	2 162

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej w roku obrotowym przedstawiały się następująco:		
Świadczenia krótkoterminowe	332	329
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-
Pozostałe świadczenia długoterminowe	-	-
Płatności na bazie akcji własnych	-	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	-
Razem	332	329

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia pozostałych członków naczelnego kierownictwa (Pełnomocników-Dyrektorów Zarządzających) w roku obrotowym przedstawiały się następująco:		
Świadczenia krótkoterminowe	665	353
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-
Pozostałe świadczenia długoterminowe	-	20
Płatności na bazie akcji własnych	-	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	-
Razem	665	373

W ciągu roku 2013 jak i roku 2012 Członkowie Zarządu Spółki oraz Członkowie Rady Nadzorczej Spółki nie dokonywali transakcji kupna / sprzedaży usług oraz nie udzielili jak i nie otrzymali żadnych pożyczek oraz gwarancji.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

32. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Dla celów sporządzenia rachunku przepływów pieniężnych środki pieniężne i ich ekwiwalenty obejmują środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych z uwzględnieniem lokat z terminem zapadalności do 3 miesięcy. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec roku obrotowego wykazane w rachunku przepływów pieniężnych można w następujący sposób uzgodnić do pozycji bilansowych:

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	52 762	218
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	176 470	94 626
Razem	229 232	94 844
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty sklasyfikowane do sprzedaży	-	-
Razem	229 232	94 844

33. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt Jednostkowego Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zyski / (straty) aktuarialne ujęte w Pozostałych Całkowitych Dochodach	16 590	(46 825)
Zmiana stanu rezerw na PGP	100 015	-
Razem pozostałe korekty	116 605	(46 825)

34. Transakcje niepieniężne

W bieżącym roku i roku poprzednim, Spółka dokonała następujących transakcji niepieniężnych w działalnościach inwestycyjnej i finansowej, które nie są odzwierciedlone w jednostkowym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych:

Aporty otrzymane od PKP S.A. - rok 2013

W roku 2013 Spółka dokonała podwyższenia kapitału podstawowego. Nowe akcje zostały objęte przez PKP S.A. i pokryte aportami. Aport obejmował rzeczowy majątek trwały o łącznej wartości 117.080 tysięcy złotych. Zmiany wysokości kapitału zakładowego zostały zarejestrowane w KRS w dniu 2 października 2013 roku.

Aporty przekazane do spółek zależnych - rok 2012

W roku 2012 przekazano aportem do spółek zależnych rzeczowy majątek trwały o wartości netto 1.144 tysięcy złotych i wartości godziwej 1.133 tysięcy złotych. Aport został przekazany na podniesienie kapitału podstawowego spółek zależnych. Aport otrzymały: PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP Cargo Wagon Sp. z o.o. (Toruń), CARGOSPED Sp. z o.o.

35. Umowy leasingu operacyjnego

35.1. Spółka jako leasingobiorca

35.1.1. Warunki leasingu

Umowy leasingu operacyjnego obejmują w szczególności leasing lokomotyw. Umowy były zawierane na okres do 3 lat w walucie EUR. Spółka w marcu 2010 roku zawarła umowę na wynajem nieruchomości biurowej w Katowicach przy ulicy Korfantego 138 na okres 5 lat.

35.1.2. Płatności ujęte w kosztach

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Minimalne opłaty leasingowe	21 030	21 693
Warunkowe opłaty leasingowe	-	-
Opłaty otrzymane z tytułu podnajmu	-	-
	21 030	21 693

35.1.3. Obowiązki z tytułu nierozwiązywalnych umów leasingu operacyjnego

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Do roku	11 456	21 019
Od 1 roku do 5 lat	8 651	9 075
Ponad 5 lat	-	-
	20 107	30 094

36. Zobowiązania do poniesienia wydatków

W maju 2013 roku Spółka podpisała umowę z kontrahentem na wykonanie modernizacji 30 sztuk lokomotyw spalinowych serii SM-48, w ramach której dotychczas dokonano modernizacji dwóch lokomotyw. Z uwagi na zmianę strategii dotyczącej inwestycji związanych z modernizacją pojazdów trakcyjnych termin realizacji pozostałej części umowy został przesunięty i zgodnie z nowym harmonogramem rozpocznie się w lutym 2014 roku, a zakończy w lutym 2016 roku. Wartość przyszłego zobowiązania z tytułu przedmiotowej umowy na dzień 31 grudnia 2013 roku wynosi pomiędzy 167,3 a 170,0 miliona złotych, w zależności od spełnienia określonych warunków technicznych.

We wrześniu 2013 roku Spółka zawarła umowę z kontrahentem na wykonanie i dostawę 330 nowobudowanych wagonów platform kontenerowych serii Sggrss. Proces realizacji przedmiotowej umowy jest obecnie stopniowo realizowany i do dnia bilansowego do użytku oddanych zostało 40 wagonów. Wartość przyszłego zobowiązania z tytułu przedmiotowej umowy na dzień 31 grudnia 2013 roku wynosi 102,6 miliona złotych. Harmonogram prac przewiduje dostawę wszystkich wagonów do września 2014 roku. Na realizację przedmiotowego projektu Spółce zostanie udzielone dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko", w kwocie nieprzekraczającej 28,5 miliona złotych.

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Spółka prowadzi także inwestycje w obszarze informatycznym, realizując z kontrahentem dwie umowy na dostawę i wdrożenie Zintegrowanego Systemu Wspomagającego zarządzanie pojazdami kolejowymi, a także Korporacyjnej Hurtowni Danych. Prace powinny zakończyć się do końca 2016 roku. Wartość przyszłego zobowiązania w ramach obu tych umów wynosi ok 11,5 mln złotych.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Spółka realizowała umowę na modernizację 100 lokomotyw SM-42. Wartość zobowiązania z przedmiotowej umowy wyniosła 12,5 miliona złotych.

37. Zobowiązania warunkowe

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Poręczenia dla spółek zależnych (i)	24 951	31 951
Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie PKP CARGO S.A. (ii)	32 973	34 898
Postępowania UOKiK (iii)	9 945	1 786
Razem	67 869	68 635

(i) Udzielone poręczenia, gwarancje dla spółek zależnych

Na dzień 31 grudnia 2013 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Spółkę dla PKP Cargo Service sp. z o.o. (poręczenie umowy o linię wielowalutową oraz poręczenia w sprawie udostępnienia linii gwarancyjnych), PKP CARGOWAG sp. z o.o. (poręczenie umowy leasingu operacyjnego oraz poręczenie umowy kredytowej), PKP CARGOŁOK sp. z o.o. (poręczenie dwóch kredytów inwestycyjnych) oraz PKP Cargo Tabor Karsznice sp. z o.o. (poręczenie pożyczki).

Na dzień 31 grudnia 2012 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Spółkę dla PKP Cargo Service sp. z o.o. (poręczenie wekslowe zapłaty długu celnego oraz poręczenie umowy o linię wielowalutową), Gorzów Wagony sp. z o.o. (obecnie CARGOWAG Sp. z o.o. - poręczenie umowy leasingu operacyjnego), PKP Cargo Tabor Ostrów Wielkopolski sp. z o.o. (obecnie CARGOŁOK sp. z o.o. - poręczenie dwóch kredytów inwestycyjnych), PKP Cargo Tabor Pomorski sp. z o.o. (obecnie CARGOWAG Sp. z o.o. - poręczenie umowy kredytowej).

(ii) Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie PKP CARGO S.A.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadła (o wartości 2.000 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 28.004 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.969 tysięcy złotych).

Na dzień 31 grudnia 2012 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadła (o wartości 12.392 tysięcy złotych) oraz gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 22.506 tysięcy złotych).

(iii) Postępowania prowadzone przez UOKiK

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka ujmuje jako zobowiązanie warunkowe część rezerwy na UOKiK (9.945 tysięcy złotych), która nie została rozpoznana w rezerwach na zobowiązania. W przypadku negatywnego rozstrzygnięcia sprawy opisanej w nocie 26, Spółka będzie zobowiązana do rozpoznania kosztu z tego tytułu.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Spółka jako zobowiązanie warunkowe ujęła karę w wysokości 1.786 tysięcy złotych z tytułu 1.570 dni zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2004 roku (DOK 142/04) dotyczącej

PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

nieuzasadnionego różnicowania upustów przy przewozach węgla. W dniu 10 sierpnia 2012 roku Spółka złożyła odwołanie od decyzji Prezesa UOKiK do SOKiK w Warszawie. Na dzień 31 grudnia 2012 roku Spółka nie utworzyła na tę karę rezerwy, uznając jej zasadność i potencjalne ryzyko związane z koniecznością jej uiszczenia za znikome. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka dokonała ponownej kalkulacji na rozpoznane i policzalne ryzyko związane z postępowaniem UOKiK i w jej wyniku dokonała zawiązania rezerwy do wysokości nałożonej kary.

38. Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 9 stycznia 2014 roku PKP CARGO SA oraz spółki z grupy PKP SA podpisały umowę o zarządzaniu środkami pieniężnymi na czas nieokreślony. Umowa przewiduje możliwość udzielania pożyczek przez te strony umowy, które wykazują dodatnie salda środków pieniężnych na rzecz tych stron umowy, które posiadają ujemne saldo środków pieniężnych. Umowa ma na celu obniżenie kosztów finansowych uczestników-pożyczkobiorców i zwiększenie przychodów finansowych uczestników-pożyczkodawców. PKP CARGO SA występuje w tej umowie wyłącznie w roli pożyczkodawcy. Uczestnicy pożyczkobiorcy złożyli zabezpieczenie spłaty pożyczek w formie aktu o dobrowolnym poddaniu się egzekucji w trybie art. 777 kpc.

W dniu 15 stycznia 2014 roku Zarząd PKP CARGO S.A. zatwierdził wyniki negocjacji w sprawie zwarcia warunków leasingu operacyjnego 8 lokomotyw wielosystemowych do obsługi przewozów międzynarodowych na lata 2014 – 2016. W wyniku powyższych negocjacji PKP CARGO S.A. zaciągnie zobowiązanie o łącznej wartości brutto nie przekraczającej 14.854 tysięcy euro. Okres obowiązywania leasingu to dwa lata od dnia przejęcia lokomotyw przez PKP CARGO S.A. z opcją przedłużenia o kolejny rok. Zaciągnięte zobowiązanie będzie obejmować koszty związane z leasingiem przedmiotowych lokomotyw oraz koszty ich bieżącego utrzymania. Zgoda na zaciągnięcie zobowiązania została zaakceptowana przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. w dniu 21 stycznia 2014 roku.

W dniu 17 stycznia 2014 roku została podjęta decyzja o likwidacji spółki PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie, informacja została opisana w nocie 16.

W dniu 23 stycznia 2014 roku PKP CARGO S.A. sprzedało pierwszą z czterech przeznaczonych do sprzedaży nieruchomości gruntowych, informacja została opisana w nocie 11.

W dniu 17 lutego 2014 roku Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych, informacja została opisana w nocie 1.1.

W dniu 28 lutego 2014 roku zakończono zbieranie zapisów na akcje pracownicze przyznawane uprawnionym pracownikom w ramach Programu Świadczeń Pracowniczych (PGP). Jednocześnie w styczniu 2014 roku PKP CARGO S.A. przełała dodatkowe środki pieniężne w wysokości 9.853 tysięcy złotych na rachunki uprawnionych pracowników w domu maklerskim, jako wpłata na objęcie akcji przez uprawnionych pracowników. Łączna wartość wszystkich wpłat dokonanych przez PKP CARGO S.A. i spółki zależne wyniosła do końca lutego 2014 roku 99.901 tysięcy złotych. Informacja na temat programu PGP została opisana w nocie 29.2, natomiast należności z tytułu PGP opisano w nocie 18. W dniu 2 października 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii C (akcje przyznane uprawnionym pracownikom w ramach programu PGP), wyłączenia prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszy oraz stworzenia kapitału zapasowego w celu sfinansowania objęcia akcji serii C. W celu wykonania uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy Spółki w dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie przydziału akcji zwykłych imiennych serii C PKP CARGO S.A. o wartości nominalnej 50 złotych każda („Akcje Pracownicze”) w ramach oferty publicznej, w wyniku której przyznał uprawnionym pracownikom 1.448.902 akcje w ramach programu PGP. Skutki przyznania akcji pracowniczych uprawnionym pracownikom będą ujęte w kolejnych okresach sprawozdawczych.

39. Zatwierdzenie Jednostkowego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 13 marca 2014 roku.



PKP CARGO S.A. Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zarząd Spółki

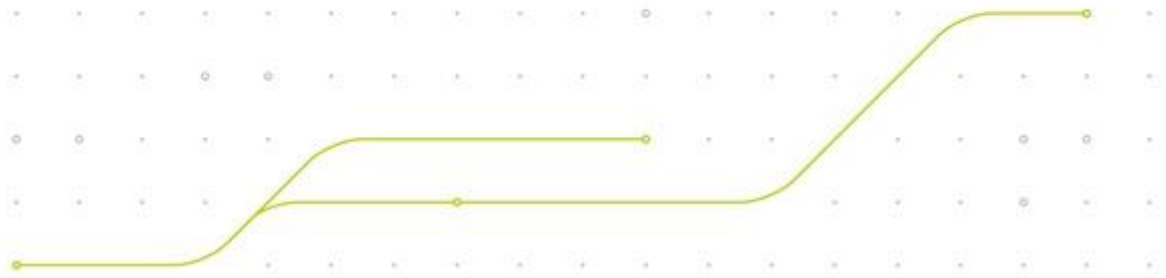
Adam Purwin

Prezes Zarządu

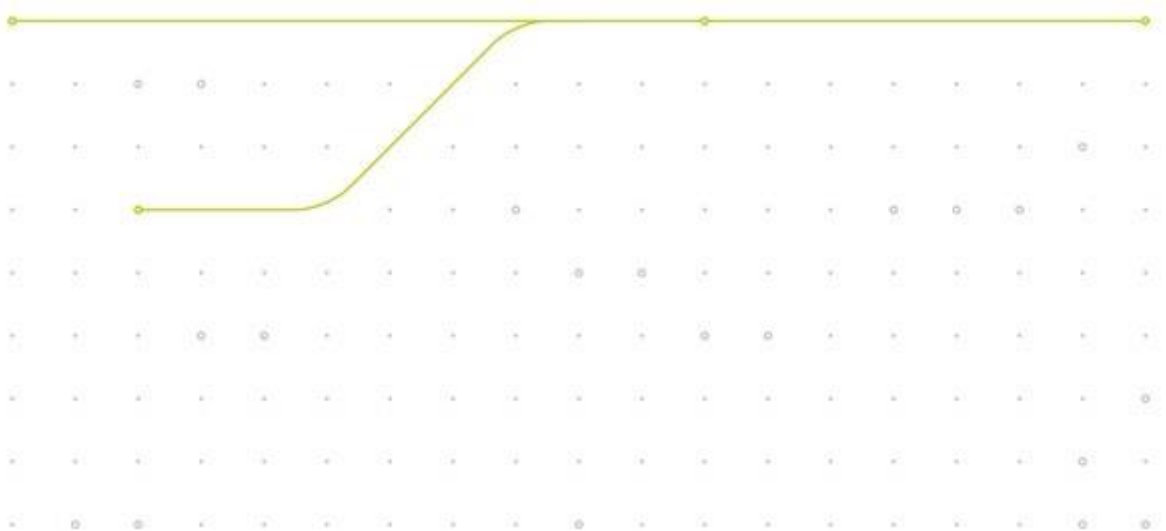
Sylwester Sigiel

Członek Zarządu

Warszawa, dnia 13 marca 2014 roku



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU



Warszawa, marzec 2014 r.

SPIS TREŚCI

1	WYBRANE DANE FINANSOWE	5
2	SYNTETYCZNA PREZENTACJA PKP CARGO S.A.	6
2.1	Struktura organizacyjna Spółki	7
2.2	Opis organizacji Grupy PKP CARGO	8
2.3	Struktura Grupy PKP CARGO10	
2.4	Skutki zmian w strukturze PKP CARGO S.A. i Grupy	11
2.4.1	Podział Spółki	11
2.4.2	Reorganizacja Grupy	11
2.5	Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami	13
2.6	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania PKP CARGO S.A. oraz Grupą	13
3	CHARAKTERYSTYKA DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A.	14
3.1	Charakterystyka podstawowych produktów	14
3.1.1	Zrealizowane przewozy	14
3.1.2	Informacje o rynkach sprzedaży – pozycja PKP CARGO S.A. na rynku przewozów w Polsce (wg danych UTK)	19
3.1.3	Sezonowość / cykliczność działalności	21
3.1.4	Pozostałe usługi	21
3.2	Informacje dotyczące zatrudnienia	22
3.3	Inwestycje PKP CARGO S.A.	23
3.3.1	Nakłady inwestycyjne	23
3.3.2	Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych, w tym inwestycji kapitałowych, w porównaniu do wielkości posiadanych środków, z uwzględnieniem możliwych zmian w strukturze finansowania tej działalności	24
4	AKTUALNA SYTUACJA FINANSOWA I MAJĄTKOWA PKP CARGO S.A.	25
4.1	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe PKP CARGO S.A.	25
4.2	Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe	26
4.2.1	Sprawozdanie z całkowitych dochodów	26
4.2.2	Charakterystyka struktury aktywów i pasywów	31
4.3	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne	35
4.4	Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników	36
4.5	Informacje o majątku produkcyjnym	36
4.5.1	Tabor	36
4.5.2	Nieruchomości	38
4.6	Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek	38
4.7	Informacja o udzielonych pożyczkach, głównie jednostkom powiązanym	38
4.8	Informacja o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach, głównie jednostkom powiązanym	38
4.9	Opis istotnych pozycji pozabilansowych	39
4.10	Instrumenty finansowe - polityka stosowana w zakresie ryzyka oraz instrumenty, cele i metody zarządzania ryzykiem	39
4.11	Przewidywana sytuacja finansowa PKP CARGO S.A.	39
5	ISTOTNE CZYNNIKI RYZYKA I ZAGROŻENIA ORAZ DZIAŁANIA JAKIE SPÓŁKA PODJĘŁA LUB ZAMIERZA PODJĄĆ W CELU PRZECIWDZIAŁANIA TYM ZAGROŻENIOM	39
5.1	Czynniki ryzyka związane z warunkami makroekonomicznymi	39
5.2	Czynniki ryzyka związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych	40
5.3	Czynniki ryzyka związane z działalnością PKP CARGO S.A.	42
5.4	Ryzyko wynikające ze sporów prawnych, których stroną jest Spółka	44
5.5	Ryzyka finansowe	44
6	PERSPEKTYWY ROZWOJU PKP CARGO S.A.	46
6.1	Czynniki istotne dla rozwoju PKP CARGO S.A.	46
6.2	Charakterystyka polityki Spółki w zakresie kierunków rozwoju	48
7	POZOSTAŁE INFORMACJE I OŚWIADCZENIA	50
7.1	Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	50
7.1.1	Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie środków pozyskanych z emisji	50
7.1.2	Informacje o znanych PKP CARGO S.A. umowach, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy	50
7.1.3	Akcje własne posiadane przez Spółkę	50
7.1.4	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych	50
7.2	Umowy znaczące dla działalności PKP CARGO S.A.	51
7.2.1	Umowy znaczące zawarte w 2013 r.	51
7.2.2	Umowy znaczące zawarte po dacie bilansowej	52

7.3	Istotne transakcje z podmiotami powiązanymi	52
7.4	Postępowania sądowe	52
7.4.1	Wszczęte postępowania sądowe	52
7.4.2	Wszczęte postępowania administracyjne	53
7.4.3	Zawezwanie do próby ugodowej	54
7.5	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	54
7.6	Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego	54
7.7	Istotne zdarzenia	54
7.8	Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A.	56
7.8.1	Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych	56
7.8.2	Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia Spółki przez przejęcie	57
7.9	Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego oraz informacje o podmiocie uprawnionym do badania sprawozdań finansowych	57
7.10	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	58
7.10.1	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny	58
7.10.2	Zakres w jakim PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	59
7.10.2.1	Rekomendacja dotycząca zrównoważonego udziału kobiet w wykonywaniu funkcji zarządu i nadzoru	59
7.10.2.2	Rekomendacja dotycząca kryterium niezależności członków Rady Nadzorczej	59
7.10.2.3	Informacja o niestosowaniu w 2013 r. zasady zawartej w części IV rekomendacji 10 Dobrych Praktyk	59
7.10.2.4	Informacja o niestosowaniu w 2013 r. zasady zawartej w części II rekomendacji 1 podpunkt 9a) Dobrych Praktyk	60
7.10.3	Łączna liczba i wartość nominalna akcji PKP CARGO S.A., stan ich posiadania przez osoby nadzorujące i zarządzające Spółką oraz akcjonariusze posiadający znaczne pakiety akcji	60
7.10.4	Specjalne uprawnienia kontrolne posiadaczy papierów wartościowych	62
7.10.5	Wskazanie wszelkich ograniczeń w zakresie wykonywania prawa głosu	62
7.10.6	Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych	63
7.10.7	Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji	64
7.10.8	Opis zasad zmiany Statutu PKP CARGO S.A.	65
7.10.9	Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania, w szczególności zasady wynikające z regulaminu walnego zgromadzenia, jeżeli taki regulamin został uchwalony, o ile informacje w tym zakresie nie wynikają wprost z przepisów prawa	65
7.10.10	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	66
7.10.11	Cechy stosowanych systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych	71

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe	5
Tabela 1 Spółki , w których PKP CARGO S.A. posiada udziały / akcje wg. stanu na dzień 31 grudnia 2013 r.	13
Tabela 2 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013	16
Tabela 3 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013	16
Tabela 4 Średnia odległość PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013.....	17
Tabela 5 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji	18
Tabela 6 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji	18
Tabela 7 Średnia odległość PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji.....	18
Tabela 8 Zatrudnienie na koniec okresu w PKP CARGO S.A.	22
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w PKP CARGO S.A. w latach 2012 i 2013	22
Tabela 10 Struktura zatrudnienia w PKP CARGO S.A. w latach 2012 i 2013	22
Tabela 11 Wykonanie nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne Spółki w 2013 r. (tys. zł)	23
Tabela 12 Naprawy okresowe taboru kolejowego w latach 2012 i 2013	24
Tabela 13 Wyniki Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł).....	26
Tabela 14 Przychody z działalności operacyjnej Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł).....	27
Tabela 15 Koszty działalności operacyjnej Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł).....	29
Tabela 16 Wielkość zakupów od wiodących dostawców PKP CARGO S.A. (tys. zł).....	29
Tabela 17 Działalność finansowa Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł).....	30
Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł).....	31
Tabela 19 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł).....	33
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne	35
Tabela 21 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw w latach 2012 – 2013 w układzie trakcji i własności	36
Tabela 22 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw w latach 2012 – 2013 w układzie serii.....	37
Tabela 23 Struktura wiekowa użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw w latach 2012 – 2013	37
Tabela 24 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów w latach 2012 – 2013 w układzie własności	37
Tabela 25 Struktura wiekowa użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów w latach 2012 – 2013.....	37
Tabela 26 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów w latach 2012 – 2013 w układzie serii.....	37
Tabela 27 Prognoza wzrostu PKB w Polsce (w %).....	47
Tabela 28 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu Spółki w 2013 r. (zł)	56
Tabela 29 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2013 r. (zł)	57
Tabela 30 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł).....	58
Tabela 31 Stan posiadania akcji Spółki oraz akcji/udziałów w jednostkach powiązanych – osoby zarządzające:	60
Tabela 32 Stan posiadania akcji Spółki oraz akcji/udziałów w jednostkach powiązanych – osoby nadzorujące:	61
Tabela 33 Wykaz akcjonariuszy posiadających znaczne pakiety akcji Spółki na dzień zatwierdzenia sprawozdania finansowego.	61
Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.	67
Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.	69
Tabela 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.	70
Tabela 37 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.	70

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. 30.10.2013 – 28.02.2014	6
Rysunek 2 Schemat Grupy PKP CARGO na dzień 30 września 2013 r.	10
Rysunek 3 Schemat Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2013 r.	10
Rysunek 4 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013.....	19
Rysunek 5 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013	20

1 Wybrane dane finansowe

Tabela 1 Wybrane dane finansowe

WYBRANE DANE FINANSOWE PKP CARGO S.A.	w tys. PLN		w tys. EUR	
	2013-01-01 2013-12-31	2012-01-01 2012-12-31	2013-01-01 2013-12-31	2012-01-01 2012-12-31
Przychody z działalności operacyjnej	4 287 531	4 617 432	1 018 180	1 106 343
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	107 451	323 845	25 517	77 594
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	114 942	338 142	27 296	81 019
Zysk netto z działalności kontynuowanej	94 083	256 143	22 342	61 372
Całkowite dochody	107 521	218 215	25 534	52 285
Zysk na akcję	2,17	5,91	0,52	1,42
Zysk rozdroniony na akcję	2,15	5,91	0,51	1,42
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	645 057	744 725	153 185	178 437
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-347 146	-641 146	-82 438	-153 619
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-163 523	-65 935	-38 833	-15 798
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	134 388	37 644	31 914	9 019
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Aktywa trwałe	3 905 419	3 895 392	941 700	952 838
Aktywa obrotowe	1 466 645	1 275 897	353 647	312 093
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	22 607	-	5 451	-
Kapitał zakładowy	2 166 901	2 889 200	522 497	706 717
Kapitał własny	3 362 966	3 038 499	810 900	743 236
Zobowiązania długoterminowe	1 032 724	1 244 910	249 017	304 513
Zobowiązania krótkoterminowe	998 981	887 880	240 881	217 181
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	43 338 006	43 338 000	43 338 006	43 338 000
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozdronionego (szt.)	43 821 559	43 338 000	43 821 559	43 338 000

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W okresach objętych Sprawozdaniem Finansowym do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany złotego w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2013 r. 4,1472 PLN/EUR, 31.12.2012 r. 4,0882 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2013 r. 4,211 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2012 r. 4,1736 PLN/EUR.

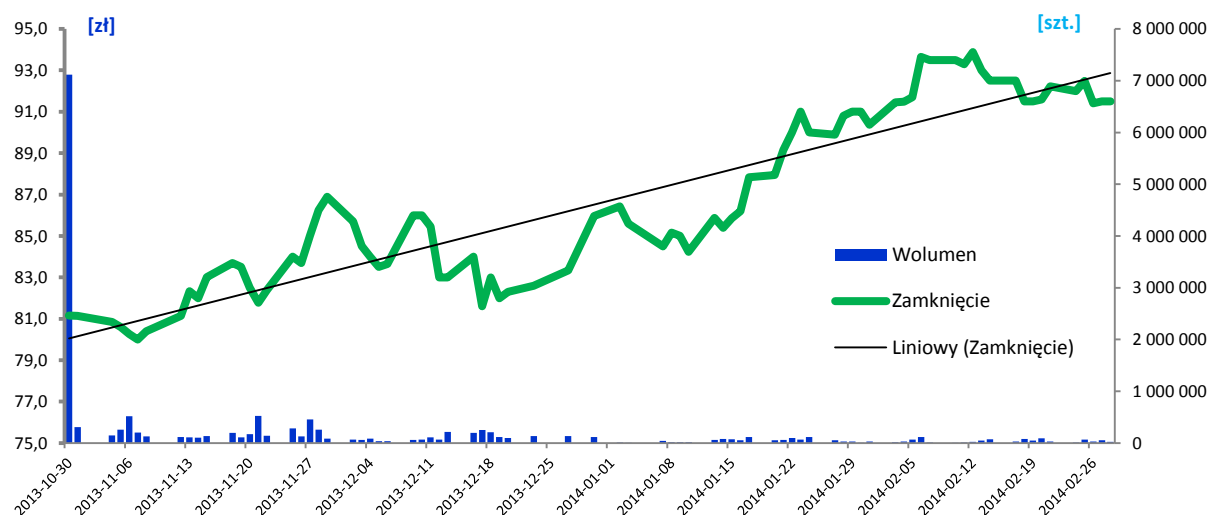
2 Syntetyczna prezentacja PKP CARGO S.A.

PKP CARGO Spółka Akcyjna¹ powstała na mocy artykułu 14 ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Zawiązana została aktem notarialnym z dnia 17 lipca 2001 r., a następnie zarejestrowana pod nazwą PKP CARGO Spółka Akcyjna w Sądzie Rejonowym w Katowicach, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000027702. Na skutek zmiany siedziby Spółki, która od dnia 07.10.2002 r. określona została jako Warszawa ul. Grójecka 17, akta rejestrowe prowadzone są przez Sąd Rejonowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Od początku istnienia Spółka funkcjonuje w Grupie PKP. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz rzeczy.

Dnia 30 października 2013 r. PKP CARGO S.A. zadebiutowała na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie (GPW). Oferta publiczna Spółki o wartości 1,42 mld zł była największą od początku 2013 r. ofertą publiczną w Polsce oraz pierwszą z sukcesem uplasowaną ofertą akcji narodowego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. Historyczne otwarcie notowań akcji pierwszej giełdowej spółki z Grupy PKP nastąpiło po cenie 80,20 zł, co stanowiło wzrost o ok. 18% w stosunku do ceny sprzedaży w ofercie publicznej, tj. 68 zł za akcję.

Po przeprowadzonym z sukcesem procesie IPO akcjonariat Spółki zdywersyfikował się. Akcjonariuszami Spółki na dzień zatwierdzenia sprawozdania finansowego r. byli: PKP S.A. 51,7%; ING OFE 6,6%; EBOiR 5,3%; Amplico OFE 5,1%; pozostali akcjonariusze 31,3%.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. 30.10.2013 – 28.02.2014



Źródło: notowania GPW - opracowanie własne

Wg danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), PKP CARGO S.A. jest największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i drugim największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w UE pod względem pracy przewozowej w 2012 roku (wg danych Eurostat). PKP CARGO S.A. poszerza zasięg geograficzny swojej działalności, korzystając z możliwości, które daje liberalizacja europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych. Obecnie PKP CARGO S.A. posiada certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie samodzielnych usług transportu kolejowego na Słowacji, w Czechach, Niemczech, Austrii, Belgii, na Węgrzech i w Holandii.

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

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

Oprócz usługi transportu kolejowego towarów z wykorzystaniem zasobów własnych oraz Grupy, PKP CARGO S.A. oferuje swoim klientom wymienione poniżej usługi dodatkowe związane z usługami kolejowych przewozów towarowych:

- usługi intermodalne;
- spedycję (krajową i międzynarodową);
- terminale (przeładunek i przechowywanie towarów na styku torów szeroko i normalnotorowych na wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce);
- usługi bocznikowe.

Grupa PKP CARGO zajmuje się także utrzymaniem i naprawami taboru.

2.1 Struktura organizacyjna Spółki

Zarząd Spółki 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, na którą składają się biura kierowane przez poszczególnych dyrektorów. Dyrektorzy nadzorowani są przez Dyrektorów Zarządzających;
- Zakłady wykonujące zadania Spółki na określonych obszarach kraju. Działalność Zakładu zorganizowana jest w pionowy funkcjonalny zarządzany odpowiednio przez dyrektora Zakładu i jego Zastępców. Dyrektorzy Zakładów podlegają Zarządowi.

W strukturze organizacyjnej Spółki funkcjonują ww. stanowiska 5 Dyrektorów Zarządzających: Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Zasobami, Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. Utrzymania, Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. Finansowych, Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. Operacyjnych i Optymalizacji Procesów, Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. Sprzedaży, nadzorujących poszczególne Biura Centrali. Dyrektorzy Zarządzający podlegają bezpośrednio Zarządowi Spółki.

Centrala Spółki

Do podstawowych zadań Centrali Spółki należy wspomaganie działalności Zarządu Spółki w obszarze zarządzania strategicznego i operacyjnego oraz prowadzenie spraw Spółki wobec klientów i kontrahentów, administracja i koordynacja procesu transportowego.

Biura Centrali Spółki są jednostkami organizacyjnymi podległymi Prezesowi Zarządu bądź poszczególnym członkom Zarządu za pośrednictwem Dyrektorów Zarządzających, prowadzącymi nadzór nad konkretnymi obszarami działalności biznesowej oraz jednostek organizacyjnych Spółki.

Zakłady

Podstawowymi zadaniami Zakładów jest 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, w szczególności w zakresie sprzedaży na rzecz mniejszych klientów.

Zakładami kierują dyrektorzy Zakładów, którzy zarazem pełnią funkcję reprezentacyjną w kontaktach zewnętrznych. Dyrektorzy mają uprawnienia do dokonywania czynności prawnych w zakresie i na podstawie udzielonego im przez Zarząd pełnomocnictwa.

Przedstawicielstwa Spółki za granicą

Spółka nie posiada własnych przedstawicielstw za granicą, jednakże na podstawie umowy ramowej zawartej z PKP S.A. w sprawie reprezentowania Spółki w organizacjach międzynarodowych, w ramach przedstawicielstw PKP S.A. za granicą oraz współpracy w zakresie obsługi granicznej przewozów towarowych, Spółka jest

reprezentowana za granicą przez przedstawicielstwa PKP S.A. Ponadto spółka zależna PS TRADE TRANS Sp. z o.o. ma swoje przedstawicielstwo w Moskwie, z którego korzysta Spółka.

2.2 Opis organizacji Grupy PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2013 r. w skład Grupy PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. wchodziło 15 spółek zależnych, z czego 10 spółek zależnych bezpośrednio², a 5 spółek zależnych pośrednio. Spółki zależne zajmują się usługami spedycyjnymi, logistycznymi, usługami przeładunkowymi, naprawą taboru wagonowego i trakcyjnego oraz obsługą bocznic kolejowych.

Konsolidacja w ramach rocznego Sprawozdania Finansowego obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 9 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

1. PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
2. „PKP CARGOWAG” Sp. z o.o.
3. „PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o.
4. „PKP CARGO TABOR – KARSZNICE” Sp. z o.o.
5. „PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o.o.
6. PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.
7. „Cargosped” Sp. z o.o.
8. „Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS” Sp. z o.o. (PS TRADE TRANS Sp. z o.o.)
9. Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. (podmiot pośrednio zależy od PKP CARGO S.A.)³.

Pozostałe podmioty Grupy wyceniane są metodą praw własności.⁴

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę spółek objętych konsolidacją sprawozdań finansowych metodą pełną.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. została utworzona jako Agencje Celne PKP CARGO sp. z o.o. w dniu 11.07.2002 r. przez PKP CARGO S.A. Spółka rozpoczęła działalność operacyjną z dniem 01.12.2002 r. Do obsługi bocznic powoływane są tzw. obszary wykonawcze w miejscach, gdzie spółka koncentruje działalność bocznicową. Podstawową działalnością Spółki są usługi w zakresie kompleksowej obsługi bocznic, a także przewozy ładunków transportem kolejowym. Spółka PKP CARGO SERVICE prowadzi także działalność rozładunkowo-samochodową, wspomagającą spedycję kolejową.

„PKP CARGOWAG” Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie

„PKP CARGOWAG” Sp. z o.o. do 27 lutego 2013 r. zarejestrowana była pod firmą Spółka PKP CARGO WAGON-SZCZECIN Sp. z o.o.. Z dniem 1 października 2013 r. nastąpiło połączenie ośmiu spółek wagonowych, a spółką przejmującą był właśnie „PKP CARGOWAG” Sp. z o.o. Głównym przedmiotem działalności spółki są usługi w zakresie napraw i utrzymania wagonów towarowych oraz fizyczna likwidacja wagonów towarowych. Spółka koncentruje się na realizacji napraw wagonów w ramach Grupy PKP CARGO.

„PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie

„PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie do 1 marca 2013 r. zarejestrowana była pod firmą PKP CARGO TABOR-CZERWIENSK Sp. z o.o. Spółka została utworzona dnia 28 kwietnia 2009 r. Z dniem 1 października 2013 r. nastąpiło połączenie dwóch spółek lokomotywowych, a spółką przejmującą był „PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o. Podstawowym rodzajem działalności spółki są usługi w zakresie napraw i utrzymania taboru kolejowego, w szczególności: naprawy okresowe elektrycznych oraz spalinowych pojazdów trakcyjnych.

² W strukturze Grupy funkcjonują spółki nieobjęte konsolidacją metodą pełną, tj. CARGOTOR Sp. z o.o. (ze względu na rejestrację 13.11.2013 r. i stosunkowo niewielką skalę działalności w okresie objętym sprawozdaniem) oraz PKP CARGO CFL INTERNATIONAL S.A. (z uwagi na nieistotne rozmiary działalności)

³ Z uwagi na wielość działalności Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. pomimo, że jest podmiotem pośrednio zależnym jest objęty konsolidacją metodą pełną.

⁴ Za wyjątkiem PKP CARGO CFL INTERNATIONAL S.A. ze względu na niewielką skalę działalności.

„PKP CARGO TABOR KARSZNICE” Sp. z o.o.

„PKP CARGO TABOR KARSZNICE” Sp. z o.o. została utworzona dnia 1 grudnia 2009 r. Spółka świadczy kompleksowe usługi w zakresie napraw taboru kolejowego, maszyn elektrycznych i zestawów kołowych, fizycznej likwidacji wagonów i lokomotyw oraz ważenia i regulacji taboru trakcyjnego i wagonowego na stanowisku diagnostyczno-pomiarowym Tensan.

„PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o.o.

„PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o.o. została utworzona dnia 22 lutego 2010 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów - przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz cały szereg innych granicznych usług towarzyszących. „PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o.o. posiada terminale, które umożliwiają przeładunek wszelkich towarów masowych i sztukowych.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o. została utworzona dnia 5 stycznia 2011 r. Spółka prowadzi działalność od 1 lutego 2011 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów – przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz cały szereg innych granicznych usług towarzyszących. Atutem spółki jest wykorzystywanie komunikacji przestawczej, głównie przy przewozie materiałów niebezpiecznych oraz przeładunek przesyłek ponad gabarytowych, wymagających zastosowania specjalistycznych urządzeń przeładunkowych.

„Cargosped” Sp. z o.o.

„Cargosped” Sp. z o. o. została utworzona dnia 29 lutego 2000r. W roku 2005 PKP CARGO S.A. otrzymała aportem od PKP S.A. 100% udziałów w „Cargosped” Sp. z o.o. Podstawową działalnością spółki są usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą, w szczególności w zakresie kolejowych przewozów towarowych i związanych z nimi usług logistycznych.

W ramach realizacji procesu związanego z optymalizacją działalności spółek spedycyjnych w Grupie PKP CARGO, została ona dedykowana do świadczenia usług spedycyjnych w zakresie przewozów kruszywa oraz przewozów intermodalnych. Ponadto spółka świadczy usługi obsługi terminalowej, w tym na terminalach własnych.

PS TRADE TRANS Sp. z o. o.

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. została utworzona dnia 8 marca 1990 r. Podstawową działalnością spółki są 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. Spółka realizuje także całościową obsługę celną dla klientów Grupy PKP CARGO.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o.

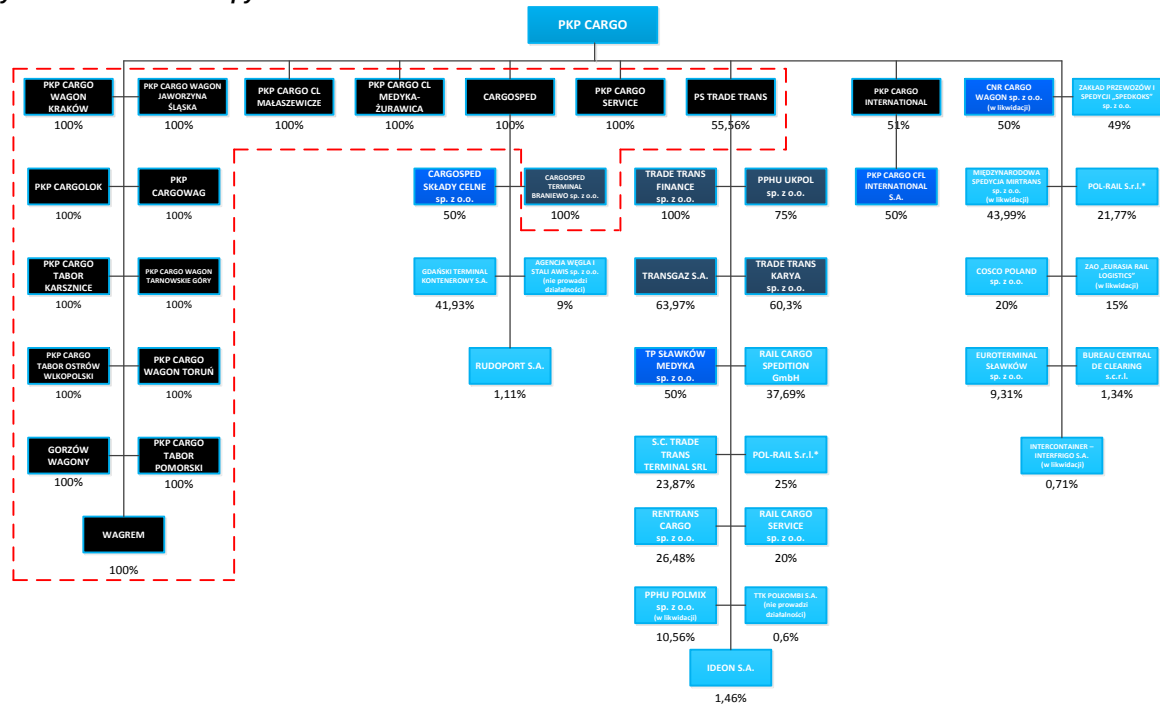
Spółka wchodzi w skład Grupy PKP CARGO od stycznia 2010 r., kiedy to została nabyta przez „Cargosped” Sp. z o. o. Główne obszary działalności firmy stanowią przeładunki różnych towarów oraz handel węglem.

Spółka jest bezpośrednim importerem węgla rosyjskiego. Zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.

2.3 Struktura Grupy PKP CARGO

Na 30 września 2013 r., tj. na koniec trzeciego kwartału 2013 r. struktura Grupy przedstawiała się następująco (zmiany struktury Grupy przed tą datą zostały opisane w Prospekcie i raporcie okresowym).

Rysunek 2 Schemat Grupy PKP CARGO na dzień 30 września 2013 r.

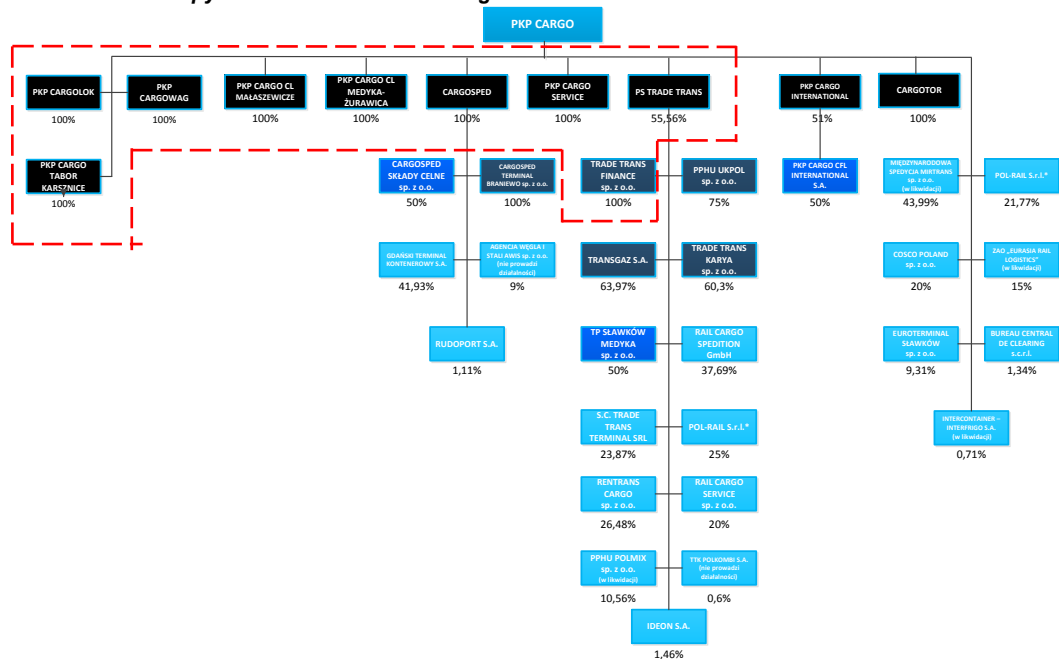


*Udział Grupy w Pol-Rail S.r.l. wynosi łącznie 46,77%, z czego PS TRADE TRANS Sp. z o. o. posiada 25%, a Spółka posiada 21,77%. Dodatkowo 3,23% akcji jest własnością KTF VIAFER S.A. w likwidacji, spółki z Grupy PKP.

Źródło: opracowanie własne.

Na koniec 2013 r., tj. na dzień 31 grudnia 2013 r. struktura Grupy PKP CARGO została zobrazowana na poniższym schemacie.

Rysunek 3 Schemat Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2013 r.



Źródło: opracowanie własne.

2.4 Skutki zmian w strukturze PKP CARGO S.A. i Grupy

W trakcie 2013 r. miały miejsce zmiany dotyczące sprzedaży/objęcia przez PKP CARGO S.A. udziałów w jednostkach powiązanych oraz przekształcenia (połączenia i likwidacja skutkujące wykreśleniem danych spółek z KRS-u), powodujące, iż na dzień 31 grudnia 2013 r. PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio ponad 50% akcji lub udziałów w 10 spółkach zależnych, a w 7 podmiotach dysponowała pakietami akcji/udziałów nie przekraczającymi 50%.

2.4.1 Podział Spółki

W dniu 20 sierpnia 2013 r. Zarząd przyjął plan podziału Spółki (zmieniony w dniu 2 września 2013 r.) w trybie art. 529 § 1 pkt 4) KSH, tj. przez przeniesienie części majątku Spółki na nowo zawiązaną spółkę Windykacja Kolejowa sp. z o.o. za udziały tej spółki wydane w związku z podziałem. Plan podziału został udostępniony do publicznej wiadomości na stronie internetowej Spółki w dniu 5 września 2013 r. Dnia 18 października 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie podjęło uchwałę w sprawie podziału Spółki. Zgodnie z przyjętym planem podziału, wszystkie udziały nowo zawiązanej spółki objął jedyny ówczesny akcjonariusz, tj. PKP S.A. Oznacza to, że nabywcy akcji Spółki nie są uprawnieni do otrzymania jakichkolwiek udziałów w spółce Windykacja Kolejowa sp. z o.o. w związku z podziałem. Zgodnie z przepisami KSH, dniem wydzielenia jest dzień wpisu do rejestru przedsiębiorców KRS Windykacja Kolejowa sp. z o.o. Wniosek do KRS został złożony w dniu 23 października 2013 r. Rejestracji podziału w KRS dokonano w dniu 2 grudnia 2013 r.

Zgodnie z planem podziału, w ramach podziału na Windykację Kolejową sp. z o.o. przeniesione zostały środki trwałe (wyposażenie biurowe), maszyny i urządzenia biurowe, oprogramowanie, samochód osobowy, jak również wszelkie roszczenia odszkodowawcze oraz związane z nimi pozostałe roszczenia przysługujące PKP CARGO S.A. w stosunku do Skarbu Państwa Rzeczypospolitej Polskiej lub PKP PLK w związku z wadliwą implementacją do krajowego porządku prawnego Dyrektywy 2001/14/WE, przysługujące Spółce, jako przewoźnikowi kolejowemu, za okres do dnia 14 grudnia 2013 r. Wydzielane w ramach podziału składniki majątkowe oraz związana z nimi działalność stanowiła zorganizowaną część przedsiębiorstwa.

Zgodnie z planem podziału, podział Spółki dokonany został bez obniżenia jej kapitału zakładowego i bez zmiany Statutu, z wykorzystaniem kapitału zapasowego.

2.4.2 Reorganizacja Grupy

Kontynuowana reorganizacja Grupy ma na celu uproszczenie jej struktury organizacyjnej. Proces reorganizacji realizowany jest odpowiednio poprzez zbycie udziałów w niektórych spółkach niezwiązanych z podstawową działalnością Grupy oraz upraszczanie struktury Grupy poprzez łączenie podmiotów o analogicznym przedmiocie działalności. Dzięki podejmowanym działaniom zmniejszane są koszty administracyjne, usprawniane jest zarządzanie Grupą, następuje także integracja różnych obszarów działalności Grupy.

W ramach procesu reorganizacji Grupy w 2013 r.:

1. Przeprowadzono proces połączenia niektórych spółek taborowych (w trybie art.492 § 1 kodeksu spółek handlowych, tj. poprzez przeniesienie całego majątku spółek przejmowanych na spółkę przejmującą). Z dniem 1 października 2013 r. zostało zarejestrowane w KRS połączenie:

- „PKP CARGOWAG” Sp. z o.o. (spółka przejmująca) z 7 spółkami zależnymi, wymienionymi poniżej (spółki przejęte):
 - PKP CARGO WAGON Sp. z o.o.,
 - PKP CARGO WAGON-KRAKÓW Sp. z o.o.,
 - PKP CARGO WAGON-TARNOWSKIE GÓRY Sp. z o.o.,
 - PKP CARGO WAGON - JAWORZYNA ŚLĄSKA Sp. z o.o.,
 - PKP CARGO TABOR-POMORSKI Sp. z o.o.,
 - GORZÓW WAGONY Sp. z o.o.,
 - WAGREM Sp. z o.o.

W wyniku powyższego połączenia 7 spółek przejętych uległo rozwiązaniu, a kapitał zakładowy spółki przejmującej został podwyższony do kwoty 71.637.000 zł. Właścicielem wszystkich udziałów „PKP

CARGOWAG” Sp. z o.o. jest PKP CARGO S.A., która jednocześnie wykonuje wszelkie prawa z tych udziałów.

- „PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o. (spółka przejmująca) i spółki „PKP CARGO TABOR-OSTRÓW WIELKOPOLSKI” Sp. z o.o. (spółka przejęta).

W wyniku powyższego połączenia spółka przejęta ulega rozwiązaniu, a kapitał zakładowy spółki przejmującej został podwyższony do kwoty 18.138.000 zł. Właścicielem wszystkich udziałów „PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o. jest PKP CARGO S.A., która jednocześnie wykonuje wszelkie prawa z tych udziałów.

2. Sprzedano udziały:

- Zakładu Przewozów i Spedycji „SPEDKOKS” Sp. z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej.

PKP CARGO S.A. zbyła 1 094 udziały ZPiS „SPEDKOKS” Sp. z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej stanowiące 48,99% kapitału tej spółki za łączną cenę 9,5 mln zł.

- „Kolejowej Oficyny Wydawniczej Sp. z o.o.” z siedzibą w Warszawie.

PKP CARGO S.A. sprzedało posiadane w KOW Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie 750 udziałów, stanowiących 6,25% kapitału zakładowego za łączną cenę 37,5 tys. zł.

3. Utworzono CARGOTOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie

W dniu 10 października 2013 r.⁵ została zawiązana CARGOTOR Sp. z o.o. zarejestrowana w rejestrze przedsiębiorców 13 listopada 2013 r. Kapitał zakładowy nowego podmiotu wynosi 500 tys. zł, zaś właścicielem wszystkich udziałów CARGOTOR Sp. z o.o. jest PKP CARGO S.A. Zadaniem nowego podmiotu (wynikającym z decyzji Prezesa UTK z dnia 28 maja 2013 r.) jest zarządzanie infrastrukturą logistyczną / usługową w postaci bocznic kolejowych i torów oraz udostępnianie tej infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych. W szczególności podmiot ten jest odpowiedzialny za należyte utrzymanie powierzonej infrastruktury, gwarantujące bezpieczny transport towarów koleją.

Ponadto, w 2013 r. prowadzona była likwidacja spółki CNR CARGO WAGON sp. z o.o., która została zawiązana na czas oznaczony, tj. do dnia 15 maja 2013 r. przez:

- a. PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie – 50% udziałów,
- b. Jinan Railway Vehicles Equipment Co. Ltd. z siedzibą w Jinan, Chiny – 50% udziałów

PKP CARGO S.A. wniosło do kapitału zakładowego 1 mln zł.

Dnia 22 listopada 2013 r. Zgromadzenie Wspólników podjęło uchwałę o zatwierdzeniu bilansu likwidacyjnego spółki. 2 grudnia 2013 r. nastąpiło wykreślenie spółki z KRS.

W toku Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO International a. s. z siedzibą w Bratysławie, które odbyło się w dniu 17 stycznia 2014 r., podjęta została uchwała o rozwiązaniu ww. spółki i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego. PKP CARGO S.A. posiada 51% udziałów w kapitale zakładowym ww. spółki.

⁵ Wiadomość o rejestracji PKP CARGO S.A. powzięto 14.11.2013 r. po publikacji raportu okresowego.

2.5 Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami

Poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich posiadanych przez PKP CARGO S.A. udziałów i akcji wg. stanu na dzień 31.12.2013 r.

Tabela 2 Spółki , w których PKP CARGO S.A. posiada udziały / akcje wg. stanu na dzień 31 grudnia 2013 r.

Lp.	NAZWA SPÓŁKI	SIEDZIBA	WYSOKOŚĆ KAP. ZAKŁ.	IŁOŚĆ UDZIAŁÓW OGÓŁEM	WARTOŚĆ NOMINALNA 1 UDZIAŁU	IŁOŚĆ UDZIAŁÓW / AKCJI POSIADANYCH PRZEZ PKP CARGO S.A.	% UDZIAŁ PKP CARGO S.A. W KAP. ZAKŁ.
1.	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Warszawa	30 827 000 zł	61 654	500 zł	61 654	100%
2.	"PKP CARGOWAG" Sp. z o.o.	Warszawa	71 637 000 zł	71 637	1 000 zł	71 637	100%
3.	"PKP CARGOLOK" Sp. z o.o.	Warszawa	18 138 000 zł	18 138	1 000 zł	18 138	100%
4.	"PKP CARGO TABOR - KARSZNICE" Sp. z o.o.	Zduńska Wola	16 450 000 zł	16 450	1 000 zł	16 450	100%
5.	"PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze" Sp. z o.o.	Małaszewicze	54 016 000 zł	54 016	1 000 zł	54 016	100%
6.	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.	Żurawica	11 675 000 zł	11 675	1 000 zł	11 675	100%
7.	"Cargosped" Sp. z o.o.	Warszawa	12 969 000 zł	12 969	1 000 zł	12 969	100%
8.	CARGOTOR Sp. z o.o.	Warszawa	500 000 zł	500	1 000 zł	500	100%
9.	Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.	Warszawa	16 000 000 zł	1 440	10 000 zł	800	55,56%
10.	PKP CARGO International a.s.	Bratysława, Słowacja	1 000 000 EUR	1 000	1 000 EUR	510	51%
11.	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o.	Gdynia	1 114 000 zł	557	2 000 zł	245	43,99%
12.	"POL-RAIL Societa' a responsabilita' limitata"	Rzym, Włochy	2 000 000 EUR	udziały nierówne	udziały o różnej wartości	1 udział o wartości: 435 443 EUR	21,77%
13.	COSCO POLAND Sp. z o.o.	Gdynia	250 000 zł	100	2 500 zł	20	20%
14.	ZAO „Eurasia Rail Logistics”	Moskwa, Rosja					15%
15.	"EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o.	Sławków	182 479 000 zł	3 649 580	50 zł	340 000	9,316%
16.	Bureau Central de Clearing s.c.r.l.	Bruksela, Belgia	111 750 EUR	149	750 EUR	2	1,34%
17.	Intercontainer-Interfrigo S..A.	Bruksela, Belgia					0,71%

Źródło: opracowanie własne.

Wykaz wszystkich podmiotów powiązanych oraz tzw. wspólnych przedsięwzięć znajduje się w notach nr 16-18 objaśniających do Sprawozdania Finansowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku.

2.6 Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania PKP CARGO S.A. oraz Grupą

Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką w 2013 r. związane były z planowanym debiutem PKP CARGO S.A. na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. W tym celu wprowadzono zmiany w Statucie Spółki dotyczące zasad działania i kompetencji poszczególnych organów Spółki.

Zasady organizacji i działania Walnego Zgromadzenia zostały dostosowane do zwiększonej liczby akcjonariuszy, a kompetencje - ograniczone do najistotniejszych spraw z jednoczesnym zwiększeniem uprawnień Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki.

Liczba członków Rady Nadzorczej została zwiększona i wynosi obecnie od 11 do 13 osób, przy czym zastrzeżono, że przynajmniej 2 członków Rady spełniać będzie kryterium niezależności. Pracownikom Spółki przysługuje prawo powoływania i odwoływania 3 swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu i Komitet ds. Nominacji, a także może tworzyć inne dedykowane komitety. Zgodnie z postanowieniami Statutu Rada sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności i jest okresowo (co najmniej kwartalnie) informowana przez Zarząd o istotnych zdarzeniach w działalności Spółki. Przyznane w Statucie kompetencje umożliwiają wyrażanie przez Radę Nadzorczą zgody w sprawach o istotnym znaczeniu dla działalności Spółki.

Zarząd Spółki może liczyć od 1 do 5 członków, przy czym jeden z członków Zarządu jest wybierany przez Radę Nadzorczą spośród kandydatów zgłoszonych przez pracowników Spółki. Wzmocniona została pozycja Prezesa Zarządu poprzez: przyznanie kompetencji do kierowania pracami Zarządu, możliwość samodzielnego reprezentowania Spółki, czy składanie wniosku do Rady Nadzorczej o zatwierdzenie Regulaminu Zarządu.

Równocześnie ze zmianami w Statucie, zostały wdrożone zmiany w organizacji i zasadach zarządzania Centralą Spółki. W okresie od 1 października do 17 grudnia 2013 r. została opracowana i wdrożona nowa koncepcja organizacji Centrali Spółki. Część biur uległa konsolidacji, inne z kolei zostały podzielone, natomiast część biur wymieniła się swoimi kompetencjami. Zmiany zmierzają do zwiększenia efektywności zarządzania poszczególnymi obszarami działalności Spółki.

Równocześnie Zarząd Spółki wyodrębnił obszary, w których członków Zarządu wspierać mają w zarządzaniu poszczególnymi pionami Dyrektorzy Zarządzający – Pełnomocnicy Zarządu, umacniając w ten sposób dodatkowy szczebel zarządzania. Przed wprowadzeniem zmian pracę członków Zarządu wspierali dwaj Dyrektorzy Zarządzający – Pełnomocnicy Zarządu, jeden w pionie Prezesa Zarządu, drugi - początkowo w pionie Prezesa Zarządu i Członka Zarządu ds. Handlowych, potem tylko w pionie Członka Zarządu ds. Handlowych. Obecnie w Spółce funkcjonuje 5 Dyrektorów Zarządzających – Pełnomocników Zarządu, którzy sprawują nadzór nad powierzonymi im obszarami działania i działającymi w nich biurami Centrali Spółki we wszystkich pionach zarządzania. Jedynie niewielka grupa obszarów działalności pozostała pod bezpośrednim nadzorem członków Zarządu.

3 Charakterystyka działalności PKP CARGO S.A.

3.1 Charakterystyka podstawowych produktów

3.1.1 Zrealizowane przewozy

Kolejowy przewóz towarów jest podstawową usługą świadczoną przez PKP CARGO S.A. zarówno w Polsce, jak i poza jej granicami, tj. w krajach, w których uzyskała licencje – w Niemczech, Republice Czeskiej, na Słowacji, w Austrii, Belgii, Holandii i na Węgrzech.

Segменты перевозимых товаров

PKP CARGO S.A. dysponuje zróżnicowanym taborem, umożliwiającym przewóz każdego rodzaju towarów, a w szczególności paliw stałych, kruszyw i materiałów budowlanych, metali i rud, drewna i produktów rolnych, a także produktów chemicznych i paliw płynnych oraz towarów niebezpiecznych i ponadgabarytowych. Spółka oferuje też przewozy niszowe na trasach lokalnych.

Procesy zachodzące w 2013 r. w polskiej oraz europejskiej gospodarce wywarły bardzo istotny wpływ na wielkość i strukturę całego rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, w tym na wyniki PKP CARGO S.A. W 2013 r. Spółka przewiozła 113,4 mln ton, tj. o 3% mniej niż w 2012 r. Główną przyczyną tego spadku były mniejsze przewozy kruszyw i materiałów budowlanych.

Podstawowym segmentem towarów przewożonym przez Spółkę są paliwa stałe, w tym głównie węgiel kamienny. Transport paliw stałych w 2013 r. pod względem pracy przewozowej wykazywał dynamiczną tendencję wzrostową (+15%). Udział paliw stałych w przewiezionej masie stanowił 52% w 2013 r., a w 2012 r. 49%. Udział w pracy przewozowej wynosił odpowiednio 44% i 39%. Wyższy wzrost udziału w zakresie pracy przewozowej niż

masy towarowej był pochodną wydłużenia odległości przewozu paliw stałych, wynikającego przede wszystkim ze zwiększonego poziomu przewozów węgla do portów morskich.

Drugim co do wielkości segmentem towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. są kruszywa i materiały budowlane. Transport kruszyw i materiałów budowlanych był mniej stabilny niż transport paliw stałych, a jego udział w pracy przewozowej wynosił 18% i 22% odpowiednio w 2013 i w 2012 r. Spadek pracy przewozowej w tej grupie o 15% wynikał z dużych opóźnień w rozpoczęciu realizacji inwestycji infrastrukturalnych w 2013 r. w Polsce w związku z długą zimą oraz późnym rozstrzygnięciem przetargów.

Trzeci co do wielkości segment towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. stanowią metale i rudy, a jego udział w pracy przewozowej wynosił 15% w 2013 roku i 13% w 2012 r. Przewozy w tej grupie wzrosły w 2013 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. o 14%. Słabsze w ramach segmentu rynku wyniki przewozowe w zakresie metali, spowodowane między innymi stagnacją na rynkach stalowych oraz ograniczeniem produkcji metali przez niektórych klientów Spółki, zrekomensowały wzrosty w zakresie przewozów rud. Spółka w 2013 r. pozyskała nierealizowane w latach ubiegłych kontrakty na przewozy rud z portów do hut zlokalizowanych na terenie Polski, Czech i Słowacji. W 2013 r. decyzje klientów o zmianie kierunków zaopatrzenia dały możliwość realizacji tych przewozów, które charakteryzują się wysokimi odległościami przewozowymi szczególnie w zakresie przewozów tranzytowych na linii porty-południowa granica Polski.

W 2013 r. średnia odległość przewozu wyniosła 264 km i była wyższa od osiągniętej w 2012 r. o 11 km, tj. o 4%. Największy wzrost średniej odległości przewozu w 2013 r. nastąpił w przewozach metali i rud (o 15%).

Paliwa stałe charakteryzują się względnie niską średnią odległością przewozu, co wynika z położenia elektrowni i ciepłowni, będących głównymi nabywcami węgla, głównie w Polsce południowej i centralnej, tj. relatywnie blisko kopalni węgla kamiennego w Polsce. W 2013 r. średnia odległość przewozów w tym segmencie wyniosła 221 km, tj. o 21 km więcej niż w poprzednim roku w wyniku wzrostu przewozów eksportowych węgla do portów.

Stosunkowo wysoką średnią odległością charakteryzują się przewozy kruszyw i materiałów budowlanych. Wynika to z faktu, że kruszywa i materiały budowlane transportowane są przede wszystkim z rejonów ich pozyskiwania usytuowanych głównie w południowych regionach Polski, do różnych lokalizacji w Polsce, gdzie są wykorzystywane do realizacji projektów infrastrukturalnych. W 2013 r. średnia odległość przewozów w tym segmencie wyniosła 285 km, tj. o 2 km mniej niż w poprzednim roku.

Segment przewozów intermodalnych charakteryzuje się również względnie długimi odległościami transportowymi. Średnia odległość transportowa wyniosła 2013 r. 377 km tj. o 41 km mniej niż w poprzednim roku. Długie odległości transportowe są skutkiem specyficznego charakteru transportu intermodalnego, który jest wykorzystywany głównie dla transportu na duże odległości przy wykorzystaniu wielu środków transportu (kolejowego, drogowego i morskiego), a Spółka często realizuje transport intermodalnych jednostek ładunkowych (UTI) przez Polskę w ramach ich transportu na duże odległości.

Tabela 3 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013

	2013 r.	2012 r.	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	IV kw.2013	IV kw.2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	2013	2012	IV kw.2013	IV kw.2012
	(mln tkm)								udział w całości (%)			
Paliwa stałe ¹	13 131	11 383	1 748	15%	3 272	3 177	95	3%	44%	39%	41%	41%
z czego węgiel kamienny	11 679	10 043	1 636	16%	2 898	2 884	14	0%	39%	34%	37%	37%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 517	6 492	-975	-15%	1 615	1 615	0	0%	18%	22%	20%	21%
Metale i rudy ³	4 365	3 843	522	14%	1 219	893	326	37%	15%	13%	15%	12%
Produkty chemiczne ⁴	1 676	2 134	-458	-21%	411	495	-84	-17%	6%	7%	5%	6%
Paliwa płynne ⁵	796	867	-71	-8%	199	215	-16	-7%	3%	3%	3%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	1 689	1 769	-80	-5%	497	529	-32	-6%	6%	6%	6%	7%
Przewozy intermodalne	1 835	2 178	-343	-16%	466	563	-97	-17%	6%	7%	6%	7%
Pozostałe ⁷	882	892	-10	-1%	215	229	-14	-6%	3%	3%	3%	3%
Razem	29 892	29 560	332	1%	7 895	7 717	178	2%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013

	2013 r.	2012 r.	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	IV kw.2013	IV kw.2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	2013	2012	IV kw.2013	IV kw.2012
	(tys. ton)								udział w całości (%)			
Paliwa stałe ¹	59 411	57 014	2 397	4%	15 897	15 357	540	4%	52%	49%	52%	50%
z czego węgiel kamienny	54 426	52 085	2 341	4%	14 648	14 165	483	3%	48%	45%	48%	46%
Kruszywa i materiały budowlane ²	19 336	22 624	-3 288	-15%	5 588	5 782	-194	-3%	17%	19%	18%	19%
Metale i rudy ³	13 730	13 923	-193	-1%	3 589	3 295	294	9%	12%	12%	12%	11%
Produkty chemiczne ⁴	5 868	6 730	-862	-13%	1 451	1 588	-137	-9%	5%	6%	5%	5%
Paliwa płynne ⁵	3 013	3 569	-556	-16%	745	887	-142	-16%	3%	3%	2%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	4 416	4 673	-257	-5%	1 309	1 438	-129	-9%	4%	4%	4%	5%
Przewozy intermodalne	4 866	5 212	-346	-7%	1 259	1 400	-141	-10%	4%	4%	4%	5%
Pozostałe ⁷	2 780	2 881	-101	-4%	709	766	-57	-7%	2%	2%	2%	3%
Razem	113 419	116 625	-3 206	-3%	30 546	30 514	32	0%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

Tabela 5 Średnia odległość PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013

	2013 r.	2012 r.	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	IV kw.2013	IV kw.2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %
	<i>Km</i>							
Paliwa stałe ¹	221	200	21	11%	206	207	-1	0%
z czego węgiel kamienny	215	193	22	11%	198	204	-6	-3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	285	287	-2	-1%	289	279	10	4%
Metale i rudy ³	318	276	42	15%	340	271	69	25%
Produkty chemiczne ⁴	286	317	-31	-10%	284	312	-28	-9%
Paliwa płynne ⁵	264	243	21	9%	267	242	25	10%
Drewno i płody rolne ⁶	383	379	4	1%	380	368	12	3%
Przewozy intermodalne	377	418	-41	-10%	370	402	-32	-8%
Pozostałe ⁷	317	310	7	2%	303	299	4	1%
Razem	264	253	11	4%	258	253	5	2%

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 transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

Tabela 6 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji

	2013	2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	IV kw.2013	IV kw.2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	2013	2012	IV kw.2013	IV kw.2012
	(mln tkm)								udział w całości (%)			
kraj	14 618	15 426	-808	-5%	4 195	3 932	263	7%	49%	52%	53%	51%
eksport	7 777	6 723	1 054	16%	1 524	1 910	-386	-20%	26%	23%	19%	25%
import	4 932	4 937	-5	0%	1 510	1 314	196	15%	16%	17%	19%	17%
tranzyt	2 565	2 474	91	4%	666	561	105	19%	9%	8%	9%	7%
Ogółem	29 892	29 560	332	1%	7 895	7 717	178	2%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji

	2013	2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	IV kw.2013	IV kw.2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	2013	2012	IV kw.2013	IV kw.2012
	(tys. ton)								udział w całości (%)			
Kraj	68 300	71 828	-3 528	-5%	18 889	18 471	418	2%	59%	62%	62%	61%
Eksport	22 204	20 250	1 954	10%	4 909	5 525	-616	-11%	20%	17%	16%	18%
Import	18 846	20 482	-1 636	-8%	5 658	5 560	98	2%	17%	18%	18%	18%
Tranzyt	4 070	4 065	5	0%	1 091	958	133	14%	4%	3%	4%	3%
Ogółem	113 419	116 625	-3 206	-3%	30 546	30 514	32	0%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 8 Średnia odległość PKP CARGO S.A. w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji

	2013	2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %	IV kw.2013	IV kw.2012	Zmiana bezwzględna	Zmiana %
	Km							
Kraj	214	215	-1	0%	222	213	9	4%
Eksport	350	332	18	5%	311	346	-35	-10%
Import	262	241	21	9%	267	236	31	13%
tranzyt	630	609	21	3%	610	586	24	4%
Ogółem	264	253	11	4%	258	253	5	2%

Źródło: opracowanie własne.

Kierunki komunikacji

Udział przewozów wewnętrznych w pracy przewozowej PKP CARGO S.A. kształtował się na poziomie zbliżonym do sumy udziałów przewozów w komunikacji międzynarodowej i wynosił 49% i 52% odpowiednio w 2013 i 2012 r. Spadek udziału przewozów wewnętrznych był głównie wynikiem spadku przewozów kruszyw i materiałów budowlanych (o 15%), które przewożone są głównie w ramach komunikacji wewnętrznej.

W całym 2013 r. udział przewozów międzynarodowych w pracy przewozowej wzrósł do 51% w porównaniu do 48% w analogicznym okresie 2012 r., dzięki dynamicznemu wzrostowi przewozów w eksporcie węgla kamiennego.

Na skutek powyższego w 2013 r. znacznie wzrósł udział eksportu, który wyniósł 26% w porównaniu do 23% w analogicznym okresie 2012 r.

3.1.2 Informacje o rynkach sprzedaży – pozycja PKP CARGO S.A. na rynku przewozów w Polsce (wg danych UTK)

Konkurencja międzygałęziowa

Według najbardziej aktualnych danych GUS dotyczących polskiego rynku transportowego⁶ - w 2012 r. w Polsce wszystkimi gałęziami transportu przewieziono łącznie 1,84 mld ton towarów i wykonano przy tym pracę przewozową na poziomie 325,8 mld tkm.

Udział transportu samochodowego w masie przewiezionych ładunków na koniec 2012 r. wyniósł 84,0%. Udział kolei systematycznie maleje i na koniec 2012 r. wyniósł 12,5%. Transport samochodowy jest w wielu grupach towarowych substytucyjny w stosunku do transportu kolejowego i jest on w związku z tym stałym zagrożeniem konkurencyjnym dla kolei.

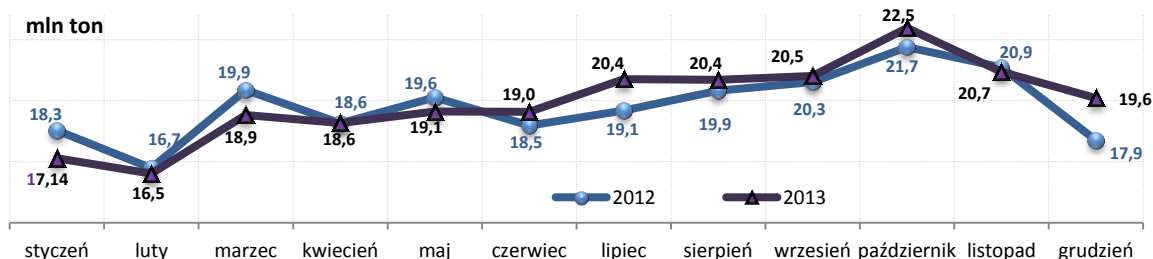
Obserwowany w ostatnich latach rozwój technologiczno-organizacyjny przedsiębiorstw kolejowych oraz deklarowanie przez Unię Europejską polityki promującej tę gałąź transportu (w tym zwłaszcza wspierania przewozów intermodalnych) stwarza przesłanki rozwoju sektora przewozów kolejowych i przeniesienia części transportowanych ładunków z dróg na kolej.

Konkurencja wewnątrzgałęziowa

Jak podaje UTK - w 2013 r. koleją przewieziono 233,2 mln ton towarów i było to o 0,8% więcej niż w 2012 r. Pierwsze pięć miesięcy roku przyniosło znaczne osłabienie koniunktury, co przełożyło się na wyniki sektora transportu kolejowego, które były wtedy o 3,2% słabsze niż rok wcześniej. Od czerwca 2013 r. rynek kolejowych przewozów towarowych zaczął powoli odrabiać straty i po 10 miesiącach wyszedł na plus w stosunku do 2012 r.

Jeżeli chodzi o pracę przewozową, to w 2013 r. kolej zrealizowała blisko 50,9 mld tkm. Było to o 3,7% więcej niż w 2012 r. Szczegółowe dane o wynikach rynku kolejowych przewozów towarowych w 2013 r. przedstawiają poniższe wykresy.

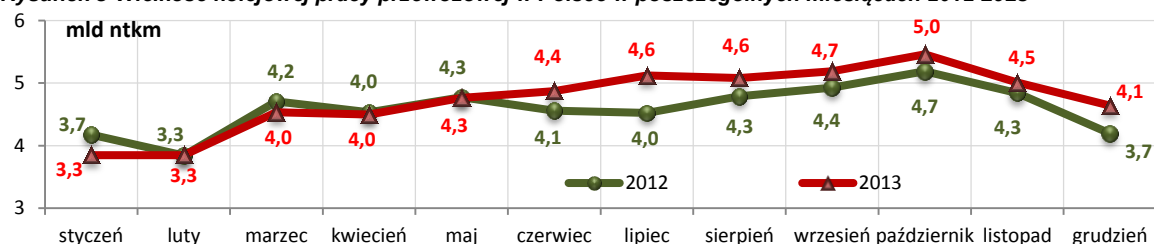
Rysunek 4 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013



Źródło: UTK

⁶ GUS Transport wyniki działalności 2012 – najnowsze dane statystyczne odnośnie polskiego rynku transportowego

Rysunek 5 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013



Źródło: UTK

Udziały rynkowe

Zarówno pod względem masy towarowej, jak i pracy przewozowej PKP CARGO S.A. pozostaje liderem kolejowych przewozów towarowych w Polsce. Wśród operatorów kolejowych największymi graczami rynkowymi są: Grupa DB Schenker, Grupa CTL oraz Lotos Kolej. Przewoźnicy ci wraz z Grupą PKP CARGO posiadają ok. 80% rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce. Wpływ pozostałych (mniejszych) firm na całość rynku nie jest znaczący. Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku, aktywne licencje na realizowanie kolejną przewozów rzeczy posiadały 83 podmioty, z czego 60 przedsiębiorców (dane za 2013 r.) faktycznie realizowało te przewozy.

W 2013 r. po słabym dla PKP CARGO S.A. pierwszym kwartale (spadki udziału), Spółka od kwietnia odbudowywała swoją pozycję na rynku i na koniec roku posiadała:

- pod względem przewiezionej masy towarowej 48,6% udziału w rynku (w 2012 r. 50,4%),
- pod względem pracy przewozowej - 58,9% udziału w rynku (w 2012 r. 60,3%).

Należy pamiętać, że w ramach Grupy PKP CARGO przewoźnikiem jest również PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., która w ramach dywersyfikacji realizuje część przewozów, osiągając w 2013 r. udziały rynkowe w zakresie masy towarowej na poziomie 0,44% oraz pracy przewozowej 0,38%.

W 2013 r. odnotowano spadek udziałów rynkowych (pod względem masy) u najważniejszych konkurentów Grupy – DB Schenker oraz Lotos Kolej.

W konkurencji wewnątrzgałęziowej toczącej się na rynku towarowych przewozów kolejowych istotną rolę odgrywają spółki przewozowe, wchodzące w skład grup należących do producentów, charakteryzujących się bardzo dużym zapotrzebowaniem na przewozy kolejowe. Dzięki takim spółkom podmioty te pokrywają część zapotrzebowania na usługi przewozowe (np. Orlen) bądź całość takiego zapotrzebowania, świadcząc jednocześnie usługi przewozowe podmiotom spoza grup kapitałowych (np. Lotos). W ten sposób dotychczasowi znaczący klienci PKP CARGO S.A. stali się konkurentami Spółki.

W odpowiedzi na sytuację rynkową PKP CARGO S.A. realizuje program polegający na doskonaleniu i poszerzaniu oferty handlowej, poprawie jakości świadczonych usług, umacnianiu więzi z dotychczasowymi klientami oraz nawiązywaniu współpracy z nowymi partnerami biznesowymi. Duże znaczenie Spółka przypisuje atrakcyjności oferty (np. możliwości sprostania potrzebom dużych zlecających, co wymaga zapewnienia odpowiednio dużej liczby specjalistycznych wagonów i dobrej organizacji przewozów). Natomiast PKP CARGO S.A. świadczy pełny zakres usług przewozowych, z uwzględnieniem przewozów całopociągowych i rozproszonych, realizowanych w pojedynczych wagonach lub grupach wagonowych. Część przewozów rozproszonych realizowana jest przez PKP CARGO S.A. na rzecz dużych klientów, dla których podstawowo świadczone są przewozy całopociągowe, natomiast przewozy pojedynczych wagonów lub grup wagonowych stanowią uzupełnienie oferty kompleksowej obsługi danego klienta. Kompleksowość oferty jest coraz silniejszym atutem PKP CARGO S.A.

Dążąc do zniwelowania negatywnego wpływu konkurencji samochodowej, PKP CARGO S.A. przekształciło się w operatora logistycznego, oferującego klientom kompleksową obsługę, obejmującą szeroki, ciągle wzbogacany katalog usług (w tym np. kompleksową obsługę bocznic klientów Spółki). Duże perspektywy rozwojowe przypisuje się także przewozom realizowanym poza granicami kraju, dlatego Spółka uzyskuje kolejne licencje uprawniające do realizacji samodzielnych przewozów na obszarze innych państw.

3.1.3 Sezonowość / cykliczność działalności

Popyt na węgiel, paliwa płynne oraz kruszywa i materiały budowlane jest istotnym czynnikiem wpływającym na kolejowy transport towarów w Polsce. Popyt na te towary podlega wahaniom sezonowym. Dla przykładu popyt na transport węgla (który stanowił 39% pracy przewozowej Spółki w Polsce w 2013 r.) jest silny w okresie jesiennym i słabszy w zimie, w związku z tym, że elektrownie oraz elektrociepłownie, które są największymi konsumentami węgla w Polsce, dokonują zakupów węgla jesienią, przed rozpoczęciem sezonu grzewczego. Ponadto, zapotrzebowanie na transport kruszyw i materiałów budowlanych (które stanowiły ok. 18% pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę w Polsce w 2013 roku) jest mniejsze w zimie z uwagi na planowane przestoje w realizacji inwestycji budowlanych w Polsce. W październiku 2013 r., czyli w okresie szczytu aktywności przewozowej Spółki, Spółka przewiozła o 45% więcej ładunków niż w lutym, kiedy przewozy były najniższe w 2013 r.

W 2013 r. szczególnie odczuwalne było spowolnienie przewozów kruszyw i materiałów budowlanych w I kwartale 2013 r. i dynamiczne przyspieszenie w tym segmencie w III kwartale 2013 r. Ostatni kwartał charakteryzował się ponownie spowolnieniem przewozów w porównaniu do analogicznych okresów 2012 r.

3.1.4 Pozostałe usługi

Poza działalnością stricte przewozową, PKP CARGO S.A. by dostarczać swoim klientom kompleksową ofertę zdecydowało się wykorzystując zasoby Grupy świadczyć również szereg usług okołoprzewozowych, w tym m.in. usługi bocznicowe obejmujące formowanie pociągów, usługi manewrowe przy wykorzystaniu własnego taboru oraz taboru osób trzecich, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, obsługę stanowisk przy wykorzystaniu personelu świadczącego usługi i przewozy bocznicowe. Bocznicę obsługiwane przez Grupę stanowią własność osób trzecich i zwykle łączą zakłady produkcyjne klientów Grupy z główną siecią kolejową. Głównym podmiotem świadczącym wymienione usługi jest PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., w ramach kompleksowej obsługi bocznic kolejowych, oferuje swoim klientom obsługę manewrową bocznic kolejowych, prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznic, obsadę stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicach, dzierżawę taboru kolejowego, diagnostykę, konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej, sporządzanie regulaminów pracy bocznic, obsługę handlową przesyłek nadawanych do przewozu oraz szkolenia okresowe pracowników. W ramach usług bocznicowych PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. rozwija swoją działalność również w zakresie napraw, remontów jak i bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. realizuje swoje usługi dla przedsiębiorstw działających w przemyśle górnym, kopalń kruszyw, elektrowni i elektrociepłowni, obsługując łącznie 31 bocznic kolejowych. Od początku 2013 r. pozyskano 11 bocznic do obsługi.

Ponadto Spółka świadczy usługi trakcyjne, tj. usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego lub zapewnieniu jego gotowości np. do prowadzenia pociągów naprawczych, ratunkowych itp. Do świadczenia usług trakcyjnych Spółka wykorzystuje okresowe nadwyżki taboru trakcyjnego oraz drużyn trakcyjnych. W ramach tej Działalności prowadzone może być także udostępnianie taboru trakcyjnego (lokomotywy bez drużyn trakcyjnych).

PKP CARGO S.A. realizuje również działalność przeładunkową, którą rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do spółek zależnych, którymi są „PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o. o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o., PS Trade Trans Sp. z o.o. oraz „Cargosped” Sp. z o.o. Na terminalach konwencjonalnych zasadniczo dokonywany jest przeładunek różnych towarów. Dominującymi są: węgiel kamienny, ropa i przetwory z ropy, artykuły chemiczne, metale i wyroby z metali, drewno, zrębki drewniane, nawozy sztuczne, rudy, samochody. Ze względu na specyfikę obsługi wyróżnia się terminale wyspecjalizowane np. do przeładunku przetworów z ropy naftowej, nawozów sztucznych itp. PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o. o. jako jedyna spółka ma odmrażalnię oraz terminal przestawczy wózków wagonowych dla obsługi ładunków w komunikacji bezprzeładunkowej. W roku 2013 najwięcej przeładunków wykonano na terminalach należących do „PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o. o.

Przeładunku intermodalnych jednostek ładunkowych (UTI) dokonuje się na sześciu terminalach intermodalnych, z których cztery są zarządzane przez „Cargosped” Sp. z o.o., jeden jest w strukturach „PKP CARGO Centrum

Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o. o., a nowy terminal kontenerowy Poznań Franowo funkcjonuje w strukturach PKP CARGO S.A. Główne prace budowlane na tym terminalu zostały zakończone w grudniu 2013 r. Funkcjonowanie terminala rozpoczęło się w 2014 r. i na ten rok planuje się rozwijanie jego działalności. Ponadto w PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o. o. jest punkt przeładunku przystosowany do obsługi UTI.

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO dostosowane jest do potrzeb Grupy i posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1 - P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1 - P4. W ramach wolnych mocy przerobowych, poza podstawową działalnością podstawową, tj. utrzymaniem i naprawami taboru użytkowanego przez Grupę, wykonuje się również naprawy taboru należące do innych właścicieli.

3.2 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w PKP CARGO S.A. w latach 2012 – 2013.

W tabeli poniżej przedstawiono liczbę osób zatrudnionych w Spółce na daty w niej wskazane.

Tabela 9 Zatrudnienie na koniec okresu w PKP CARGO S.A.

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		
	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana od początku roku
Spółka	23 670	22 480	-1 190

Źródło: opracowanie własne.

W tabelach poniżej przedstawiono przeciętne zatrudnienie w Spółce w 2012 i 2013 roku.

Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w PKP CARGO S.A. w latach 2012 i 2013

Wyszczególnienie	przeciętne zatrudnienie w etatach	przeciętne zatrudnienie w etatach	Zmiana 2013-2012	przeciętne zatrudnienie w osobach	przeciętne zatrudnienie w osobach	Zmiana 2013-2012
	2012	2013		2012	2013	
Spółka	24 127,6	22 710,6	-1 417,0	24 131,1	22 713,1	-1 418,0

Źródło: opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia strukturę zatrudnienia w PKP CARGO S.A. według podziału na stanowiska nierobotnicze oraz robotnicze na wskazane daty.

Tabela 11 Struktura zatrudnienia w PKP CARGO S.A. w latach 2012 i 2013

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		
	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana od początku roku
Stanowiska nierobotnicze	4 880	4 706	-174
Stanowiska robotnicze:	18 790	17 774	-1 016
zespół drużyn trakcyjnych	5 008	4 789	-219
zespół drużyn manewrowych	2 299	2 180	-119
zespół utrzymania i napraw taboru	3 295	3 203	-92
zespół odprawy pociągów	2 255	2 247	-8
pozostali*	5 933	5 355	-578
ogółem:	23 670	22 480	- 1 190

Źródło: opracowanie własne.

* Zawiera w szczególności pracowników zespołów: kasjerów towarowych, rewizji technicznej, przeładunkowych, utrzymania urządzeń, magazynowych.

W 2013 r. liczba zatrudnionych w PKP CARGO S.A. zmniejszyła się o 1 190 pracowników zasadniczo w następstwie rozwiązywania umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych. W głównej mierze spadek zatrudnienia dotyczył stanowisk mających mniejszy wpływ na działalność operacyjną Spółki, tj. stanowisk robotniczych pozostałych (578 osób) i stanowisk nierobotniczych (174 osoby). Przeciętne zatrudnienie w Spółce

było niższe w porównaniu do 2012 r. o 1 417 etatów z uwagi na powyżej opisany postępujący spadek zatrudnienia oraz zwolnienia pracowników z obowiązku świadczenia pracy w oparciu o postanowienia art. 54 Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w związku ograniczeniem zadań w I półroczu 2013 r. W 2013 r. przeciętny stan pracowników zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy wynosił 587 etatów, w porównaniu do 124 etatów w 2012 r.

3.3 Inwestycje PKP CARGO S.A.

3.3.1 Nakłady inwestycyjne

Wykonanie nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne w 2013 r. wyniosło 347,8 mln zł, tj. 47,5% wykonania 2012 r. Poniesione nakłady inwestycyjne zostały sfinansowane ze środków własnych Spółki w wysokości 343,4 mln zł, 4,0 mln zł w formie leasingu, a 0,9 mln ze środków UE. PKP CARGO S.A. oczekuje na refundację ze środków UE 10,8 mln zł wydatków poniesionych do chwili obecnej ze środków własnych. Powyższa kwota wynika z realizacji umów dotyczących budowy terminala kontenerowego Poznań Franowo oraz zakupu 330 platform kontenerowych.

W roku 2013 w Spółce nie wystąpiły nakłady na inwestycje zagraniczne.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Spółki za 2013 r. oraz porównanie z wykonaniem w 2012 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 12 Wykonanie nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne Spółki w 2013 r. (tys. zł)

Lp.	Rodzaj inwestycji	2012	2013	Zmiana 2013-2012
1	Budownictwo inwestycyjne	47 065,1	42 098,5	-4 966,6
2	Modernizacje lokomotyw, w tym:	361 861,8	23 344,6	-338 517,2
2.1	<i>Komponent w modernizacjach lokomotyw</i>	<i>54 009,0</i>	<i>5 350,3</i>	<i>-48 658,7</i>
3	Komponent w remontach lokomotyw (NO)	49 593,0	41 889,1	-7 703,9
4	Zakupy wagonów, w tym:	20 092,8	11 439,7	-8 653,1
4.1	<i>Komponent w zakupach wagonów</i>	<i>1 797,4</i>	<i>698,6</i>	<i>-1 098,8</i>
5	Komponent w remontach wagonów (NO)	193 386,3	187 941,6	-5 444,7
6	Maszyny i urządzenia	11 500,1	8 341,6	-3 158,5
7	Teleinformatyzacja	17 376,5	14 101,4	-3 275,1
8	Wartości niematerialne	24 648,3	18 148,7	-6 499,6
9	Pozostałe	6 830,2	539,7	-6 290,5
	Razem	732 354,1	347 844,9	-384 509,2

Źródło: opracowanie własne.

Inwestycje taborowe

Najważniejsze inwestycje realizowane przez Spółkę w 2013 r. obejmowały przede wszystkim modernizację i naprawy okresowe oraz zakupy taboru. Łącznie na modernizację i zakupy taboru oraz naprawy okresowe (komponenty w remontach) wydatkowano kwotę 264,6 mln zł, co stanowiło 76,0% inwestycji ogółem. W ramach tych środków zmodernizowano:

- 4 lokomotywy SM42,
- 2 lokomotywy SM48,
- 1 lokomotywę EU07,

wykonano:

- 76 aktywowanych napraw okresowych lokomotyw (komponenty),
- 8 239 aktywowanych napraw okresowych wagonów (komponenty).

Ponadto zakupiono 40 wagonów platform do przewozu kontenerów.

Zgodnie z MSR w ramach nakładów inwestycyjnych ujmowane są aktywowane koszty napraw okresowych taboru kolejowego (NO) Spółki. Ilości napraw okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU) taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności technicznej taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym. Poniższa tabela przedstawia wykonanie napraw okresowych taboru użytkowanego przez PKP CARGO S.A.

Tabela 13 Naprawy okresowe taboru kolejowego w latach 2012 i 2013

Naprawy okresowe taboru użytkowanego przez PKP CARGO S.A.	2012 r.	2013 r.	Zmiana 2013 - 2012
NO lokomotyw	97	76	-21
NO wagonów ⁷	8 781	8 239	-542

Źródło: opracowanie własne.

Budownictwo inwestycyjne

Na inwestycje związane z nieruchomościami w 2013 r. poniesiono nakłady w wysokości 42,1 mln zł.

W ramach tej działalności poniesiono nakłady na: budowę terminala kontenerowego Poznań Franowo, budowę kontenerowych stacji paliw na kwotę 3,0 mln zł, rozbudowę i modernizację budynku Centrali Spółki w Warszawie oraz modernizację zaplecza utrzymaniowo-naprawczych.

Pozostałe inwestycje w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne

Oprócz inwestycji wymienionych powyżej, Spółka w 2013 r. zrealizowała inwestycje związane z wyposażeniem zaplecza, modernizacją maszyn i urządzeń, z zakupem wartości niematerialnych oraz środków trwałych niskiej wartości. Łączna wielkość tych nakładów wyniosła 41,1 mln zł.

Inwestycje kapitałowe

Dodatkowo oprócz nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne, w ramach inwestycji kapitałowych poniesiono nakłady w wysokości 0,5 mln zł na objęcie 100 % udziałów CARGOTOR Sp. z o.o. W 2012 r. ww. nakłady wyniosły 2,1 mln zł. Zarówno w 2012 r., jak i 2013 r., nakłady zostały sfinansowane ze środków własnych.

3.3.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych, w tym inwestycji kapitałowych, w porównaniu do wielkości posiadanych środków, z uwzględnieniem możliwych zmian w strukturze finansowania tej działalności

Wygenerowane w 2013 r. dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej pokryły zdecydowaną większość wydatków inwestycyjnych Spółki oraz wydatków o charakterze finansowym.

Spółka 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. posiadała umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane przez Spółkę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności głównie od 3 do 6 miesięcy. 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 do terminowego regulowania zobowiązań.

W celu optymalizacji bieżącej sytuacji finansowej w Grupie PKP CARGO został wdrożony mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych w Grupie (cash pooling), co pozwoliło na ograniczenie kosztów

⁷ Dodatkowo w 2013 r. wykonano systemem gospodarczym (tj. zasobami Spółki) 13 NO wagonów przeznaczonych wyłącznie do celów wojskowych, które nie zostały aktywowane z uwagi na to, że zostały one sfinansowane przez MON.

ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych.

W II półroczu 2013 r. Spółka zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na rzecz dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami oraz uniezależniło pozyskanie gwarancji od kondycji finansowej danej spółki.

Zgodnie z przyjętą przez Spółkę polityką maksymalne zadłużenie Spółki nie może przekroczyć poziomu 60% sumy bilansowej. Na dzień 31.12.2013 r. udział zobowiązań Spółki mierzony wskaźnikiem zadłużenia netto do sumy bilansowej wyniósł 33% wobec 39% według stanu na dzień 31.12.2012 r. W okresie sprawozdawczym zadłużenie Spółki nie stanowiło zagrożenia dla jej działalności oraz zdolności do spłaty jej zobowiązań w terminach ich wymagalności.

W 2013 r. Spółka posiadała pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

Należy podkreślić, że PKP CARGO S.A. posiada możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej - z działalności operacyjnej - nadwyżki środków własnych, jak również z uwzględnieniem niewykorzystanego dotychczas kredytu EBI w kwocie 200 mln zł oraz w ramach pozyskania nowych kredytów i pożyczek inwestycyjnych. Ustalone ze strategicznymi kredytodawcami dopuszczalne wskaźniki finansowe pozwalają na istotne zwiększenie skali finansowania zamierzeń inwestycyjnych środkami zewnętrznymi Spółki bez ryzyka naruszenia kowenantów obecnych umów kredytowych.

4 Aktualna sytuacja finansowa i majątkowa PKP CARGO S.A.

4.1 Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe PKP CARGO S.A.

Najistotniejszym i bezprecedensowym w historii PKP CARGO S.A. wydarzeniem w 2013 r. był debiut Spółki na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

30 października 2013 r. PKP CARGO S.A. zadebiutowała na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Oferta publiczna Spółki o wartości 1,42 mld zł to największa od początku 2013 r. oferta publiczna w Polsce oraz pierwsza z sukcesem uplasowana oferta akcji narodowego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. Historyczne otwarcie notowań akcji pierwszej giełdowej spółki z Grupy PKP nastąpiło po cenie 80,20 zł, co stanowiło wzrost o ok. 18% w stosunku do ceny sprzedaży w ofercie publicznej, tj. 68 zł za akcję. Status spółki giełdowej, który daje PKP CARGO S.A. dodatkowe możliwości pozyskania kapitału na rozwój i zwiększa wiarygodność jako partnera biznesowego, pomocny będzie w prowadzeniu dalszej restrukturyzacji spółki i umacnianiu pozycji na rynku polskim oraz kontynuowaniu ekspansji na rynkach zagranicznych.

Debiut ten, jak w przypadku innych podmiotów kontrolowanych przez Skarb Państwa, poprzedzony był długimi negocjacjami z partnerami społecznymi, w efekcie których podpisane zostały:

- Porozumienie kończące częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. (Porozumienie) - w dniu 22 sierpnia 2013 r.,
- Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP) - w dniu 2 września 2013 r.

Na podstawie ww. dokumentów Spółka w wynikach 2013 r. ujęła koszty w łącznej kwocie 192,9 mln zł, wynikające z wypłaty jednorazowej premii uznaniowej w wysokości przeciętnie 1300 zł brutto na osobę oraz jednorazowego świadczenia – premii w celu sfinansowania objęcia akcji pracowniczych.

Ponadto w 2013 r. miało miejsce:

1. Objęcie akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki w drodze subskrypcji prywatnej nastąpiło w zamian za wkład niepieniężny przez PKP S.A. z siedzibą w Warszawie o łącznej wartości 117,1 mln zł, na który głównie składają się prawa użytkowania wieczystego nieruchomości oraz nieruchomości gruntowe wraz z prawem własności budynków i urządzeń zlokalizowanych na nieruchomości. Wkład niepieniężny nie stanowi zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Zdarzenie zostało opisane w nocie objaśniającej nr 23 Sprawozdania Finansowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku.

2. W dniu 8 lipca 2013 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwały skutkujące zmianami kapitału zakładowego oraz struktury kapitału własnego PKP CARGO S.A. Zmiany zostały opisane w nocie objaśniającej nr 23 do Sprawozdania Finansowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku. W dniu 18 października 2013 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło decyzję o podziale Spółki PKP CARGO S.A. przez przeniesienie części majątku PKP CARGO S.A. na Spółkę Windykacja Kolejowa Sp. z o.o. w wyniku czego pomniejszony został kapitał zapasowy Spółki PKP CARGO S.A. o wartość 150 tys. zł. Zmiana została opisana w nocie objaśniającej nr 23 do Sprawozdania Finansowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku.
3. W dniu 3 października 2013 r. Sąd Najwyższy uchylił wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie oraz Sądu Apelacyjnego oddalając odpowiednio odwołanie PKP CARGO S.A. od decyzji nr DOK-3/2009 i apelację od wyroku Sądu Apelacyjnego, przekazując równocześnie sprawę do ponownego rozpoznania. W wyniku powyższego UOKiK dokonał zwrotu zapłaconej przez PKP CARGO S.A. kary w wysokości 60 362 tys. zł, o czym Spółka informowała raportem bieżącym nr 28/2013. Zdarzenie zostało opisane w nocie objaśniającej nr 26 Sprawozdania Finansowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku.
4. W dniu 10 grudnia 2013 r. została podpisana umowa o zarządzanie środkami pieniężnymi w Grupie PKP CARGO, na podstawie której PKP CARGO S.A. jest Posiadaczem Głównym. Umowa określa Indywidualne limity płynności i umożliwia efektywne zarządzanie środkami pieniężnymi. Salda oraz zasady rozliczeń w ramach cash pooling zostały opisane w Sprawozdaniu Finansowym za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 r.

4.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe

4.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów

W 2013 r. PKP CARGO S.A. przewiozła 113,4 mln ton ładunków (tj. o 2,7% mniej niż w 2012 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 29,9 mld ntkm (o 1,1% więcej niż w 2012 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale „Zrealizowane przewozy”. Przychody z działalności operacyjnej Spółki były niższe o 7,1% niż rok wcześniej, a koszty operacyjne zostały obniżone jedynie o 2,6% ze względu na obciążenie wyników 2013 r. kosztami PGP oraz Porozumienia w sprawie częściowego zakończenia sporu zbiorowego w łącznej kwocie 192,9 mln zł. Niższe przychody, przy stosunkowo niskiej dynamice redukcji kosztów przełożyły się na wygenerowanie w 2013 r. zysku na działalności operacyjnej na poziomie 107,5 mln zł, a zysku netto w kwocie 94,1 mln zł, odpowiednio niższych niż w 2012 r. o 66,8% i 63,3%.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji Sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału.

Podstawowe wyniki ekonomiczno – finansowe w 2013 r. prezentuje tabela poniżej.

Tabela 14 Wyniki Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	2012	2013	Zmiana 2013-2012	Tempo zmian 2013/2012
1	2	3	4	5=4-3	6=(4-3)/3
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 617 432	4 287 531	-329 901	-7,1%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	4 293 587	4 180 080	-113 507	-2,6%
3	Zysk na działalności operacyjnej	323 845	107 451	-216 394	-66,8%
4	Przychody finansowe	71 921	45 759	-26 162	-36,4%
5	Koszty finansowe	57 624	38 268	-19 356	-33,6%
6	Zysk przed opodatkowaniem	338 142	114 942	-223 200	-66,0%
7	Podatek dochodowy	81 999	20 859	-61 140	-74,6%
8	Zysk netto z działalności kontynuowanej	256 143	94 083	-162 060	-63,3%
9	Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej	0	0	0	x
10	ZYSK NETTO	256 143	94 083	-162 060	-63,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Przychody z działalności operacyjnej

Największym składnikiem przychodów z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. są przychody ze sprzedaży, które stanowiły 97,1% i 98,2% przychodów z działalności operacyjnej Spółki, odpowiednio w 2013 i 2012 r. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. sprzedaż środków trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności, zmianę stanu rezerw na zobowiązania. W ramach przychodów ze sprzedaży przychody z działalności przewozowej stanowiły ponad 95%.

W 2013 r. przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. spadły o 329,9 mln zł, tj. o 7,1%, do poziomu 4287,5 mln zł z 4617,4 mln zł w 2012 r. Spadek przychodów z działalności operacyjnej został spowodowany przede wszystkim spadkiem przychodów ze sprzedaży, a w szczególności przychodów przewozowych.

PKP CARGO S.A. odnotowało spadek przychodów w przeliczeniu na 1 tkm (obliczanych jako iloraz łącznych przychodów ze sprzedaży przez pracę przewozową w kraju), które wyniosły 0,139 zł w 2013 roku wobec 0,153 zł w 2012 r. W przypadku samych przychodów przewozowych poziom ten wyniósł odpowiednio 0,134 zł w 2013 r. wobec 0,147 zł w 2012 r.

Spadek przychodów ze sprzedaży w przeliczeniu na tkm wynikał z bardzo silnej konkurencji na rynku oraz zmiany struktury przewozów. 2013 r. charakteryzował się znaczącym wzrostem przewozów eksportowych węgla kamiennego na długie odległości, których cechą charakterystyczną jest niższy przychód jednostkowy.

Spadek przychodów PKP CARGO S.A. w przeliczeniu na 1 tkm został częściowo skompensowany wzrostem przychodów pozostałej działalności operacyjnej.

W 2013 roku przychody te wzrosły o 48,9 mln zł, do poziomu 69,2 mln zł. Powyższy wzrost wynikał przede wszystkim z korzystnego dla PKP CARGO S.A. przebiegu postępowania sądowego dot. decyzji nr DOK-3/2009 nakładającej na PKP CARGO S.A. karę w wysokości 60,4 mln zł. W dniu 3 października 2013 roku Sąd Najwyższy uchylił wyroki Sądu Okręgowego w Warszawie, Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie oddalające odpowiednio odwołanie PKP CARGO S.A. od ww. decyzji nr DOK-3/2009 i apelację od wyroku Sądu Apelacyjnego. W wyniku powyższego UOKiK dokonał zwrotu zapłaconej uprzednio przez PKP CARGO S.A. kary. Z uwagi na fakt, że sprawa została przekazana przez Sąd Najwyższy do ponownego rozpoznania sądowi pierwszej instancji, Spółka dokonała szacunku rezerwy na karę jaką może nałożyć ponownie UOKiK za praktyki opisane w decyzji DOK-3/2009. Różnica pomiędzy ww. wartością kary, a wartością nowo utworzonej rezerwy wyniosła 46 mln zł i została ujęta w pozostałych przychodach operacyjnych. Ponadto odnotowane zmiany w zakresie struktury pozostałych przychodów operacyjnych – spadek odsetek od należności handlowych na rzecz innych tytułów tj. rozwiązania innych rezerw, przy zysku ze zbycia majątku trwałego w wysokości ponad 4 mln zł.

Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	2012 r.	2013 r.	Zmiana 2013-2012	Tempo zmian 2013/2012
1	2	3	4	5=4-3	6=(4-3)/3
1	Przychody ze sprzedaży, w tym:	4 535 095	4 161 728	-373 367	-8,2%
1.1	Przychody przewozowe	4 333 085	3 992 095	-340 990	-7,9%
2	Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	62 013	56 558	-5 455	-8,8%
3	Pozostałe przychody operacyjne	20 324	69 245	48 921	240,7%
4	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 617 432	4 287 531	-329 901	-7,1%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W 2013 r. przychody od żadnego z klientów Spółki jednostkowo nie przekroczyły 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług i sprzedaży towarów i materiałów, zgodnie z notą 5.3. do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A.

Koszty działalności operacyjnej

W okresie 2013 r. koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. spadły o 113,5 mln zł, tj. o 2,6 %, do poziomu 4 180,1 mln zł z 4 293,6 mln zł w 2012 roku. Relatywnie niski spadek kosztów wynikał z faktu ujęcia w kosztach świadczeń pracowniczych jednorazowych zdarzeń / kosztów wynikających z PGP oraz Porozumienia w łącznej kwocie 192,9 mln zł.

Poza kosztami świadczeń pracowniczych, które wzrosły o 155,4 mln zł, tj. o 11,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. osiągając poziom 1 551,0 mln zł oraz wzrostem podatków i opłat o 0,9 mln zł, tj. o 2,5% do poziomu 34,4 mln zł (w związku ze wzrostem posiadanego przez PKP CARGO S.A. majątku w postaci nieruchomości oraz budynków i budowli na skutek przyjętego aportu i realizowanego procesu inwestycyjnego), w pozostałych pozycjach kosztów działalności operacyjnej odnotowano znaczące spadki.

W 2013 r. koszty usług obcych były niższe o 115,7 mln zł, koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących o 22,6 mln zł, koszty zużycia surowców i materiałów o 51,6 mln zł, pozostałych kosztów rodzajowych o 23,6 mln zł, wartości sprzedanych towarów i materiałów o 4,4 mln zł oraz pozostałe koszty operacyjne o 51,8 mln zł.

Spadek kosztów amortyzacji (wraz z odpisami aktualizującymi) o 22,6 mln zł, tj. o 5,9%, do poziomu 360,9 mln zł, wynikał głównie ze spadku kosztów amortyzacji rzeczowego majątku trwałego (o 39,8 mln zł, tj. o 10,9 %, do poziomu 326,1 mln zł), w związku z mniejszą ilością napraw okresowych taboru wykonanych w latach 2012-2013.

Ograniczenie kosztów zużycia materiałów i energii o 51,6 mln zł, tj. o 7,0%, do poziomu 685,8 mln zł, wynikało głównie ze spadku zużycia paliw oraz zużycia energii elektrycznej, gazu i wody.

W 2013 r. koszty zużycia paliwa spadły o 37,1 mln zł, tj. o 14,7%, do poziomu 214,8 mln zł. Spadek ten był wynikiem niższej pracy przewozowo - eksploatacyjnej w trakcji spalinowej (przy wzroście pracy przewozowej) dzięki bardziej efektywnemu prowadzeniu procesów przewozowych, optymalizacji wykorzystania taboru trakcyjnego, obniżeniu wskaźnika jednostkowego zużycia paliwa w szczególności z uwagi na wzrost udziału zmodernizowanych lokomotyw spalinowych, wprowadzeniu systemu monitoringu, a także spadkowi cen paliw płynnych.

Koszty zużycia energii elektrycznej, gazu i wody w 2013 r. spadły o 24,3 mln zł, tj. o 5,4%, do poziomu 425,8 mln zł. Spadek ten wynikał zarówno ze spadku zużycia energii trakcyjnej przez PKP CARGO S.A., jak i spadku przeciętnej ceny trakcyjnej energii elektrycznej.

W analizowanym okresie odnotowano wzrost zużycia materiałów o 7,8 mln zł, tj. o 21,1%, głównie ze względu na montowanie monoblokowych zestawów kołowych do taboru wagonowego.

Koszty usług obcych w 2013 r. spadły o 115,7 mln zł, tj. o 7,5%, do poziomu 1 418,7 mln zł. Spadek ten wynikał głównie ze spadku kosztów:

- dostępu do linii zarządców infrastruktury o 38,6 mln zł, tj. 3,9% przede wszystkim w efekcie optymalizacji procesów logistycznych, co wiąże się z redukcją średnich opłat ponoszonych przez PKP CARGO S.A. za dostęp do infrastruktury,
- czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 37,1 mln zł, tj. 19,4%, w efekcie dalszej optymalizacji zasobów dzierżawionych i najmowanych nieruchomości, a także spadku czynszów wagonowych w związku z poprawą obrotu wagonów obcych na terenie RP dzięki wzmożonemu nadzorowi nad tym procesem,
- usług transportowych o 11,1 mln zł, tj. 10,7% w wyniku spadku wolumenu przewozów, w tym przewozów intermodalnych oraz intensyfikacji prac w Spółce nad bezpośrednim pozyskiwaniem klientów, co z kolei wpłynęło na spadek skali usług spedycyjnych i innych usług, które PKP CARGO S.A. nabywa od podmiotów zewnętrznych, aby umożliwić świadczenie pełnego zakresu usług logistycznych,
- usług remontowych o 10,9 mln zł, tj. 12,0%, głównie w związku z redukcją remontów nieruchomości,
- usług telekomunikacyjnych i IT łącznie o 8,1 mln zł, tj. 11,4% w związku z podejmowanymi działaniami optymalizacyjnymi zarówno w zakresie cen, jak i ilości zamawianych usług, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu utrzymania systemów IT wspomagających zarządzanie procesami w Spółce.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

Wzrost kosztów usług prawnych, doradczych i podobnych o 5,3 mln zł tj. o 49,1% wynikał wprost z kosztów usług obcych dotyczących procesu prywatyzacji.

Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	2012 r.	2013 r.	Zmiana 2013-2012	Tempo zmian 2013/2012
1	2	3	4	5=4-3	6=(4-3)/3
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	383 487	360 860	-22 627	-5,9%
2	Zużycie surowców i materiałów	737 386	685 798	-51 588	-7,0%
3	Usługi obce	1 534 415	1 418 734	-115 681	-7,5%
4	Podatki i opłaty	33 500	34 354	854	2,5%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 395 623	1 551 037	155 414	11,1%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	69 243	45 643	-23 600	-34,1%
7	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	38 897	34 451	-4 446	-11,4%
8	Pozostałe koszty operacyjne	101 036	49 203	-51 833	-51,3%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	4 293 587	4 180 080	-113 507	-2,6%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Poniżej przedstawiono informację o wielkości zakupów od wiodących dostawców, w przypadku gdy przekroczyły one 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług i sprzedaży towarów i materiałów.

Tabela 17 Wielkość zakupów od wiodących dostawców PKP CARGO S.A. (tys. zł)

określenie uzależnienia	Wartość zaopatrzenia za 2013 r. (netto)	Nazwa Dostawcy
infrastruktura kolejowa	927 232,8	PKP PLK S.A.
energia elektryczna, paliwo trakcyjne	541 176,6	PKP Energetyka S.A.

Źródło: opracowanie własne.

Zysk na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej zysk na działalności operacyjnej obniżył się o 216,4 mln zł, tj. o 66,8%, do poziomu 107,5 mln zł w 2013 roku. Spadek zysku na działalności operacyjnej był skutkiem niższych o 7,1% przychodów operacyjnych, które nie zostały skompensowane spadkiem kosztów działalności operacyjnej wynoszącym 2,6%, głównie w związku ze zdarzeniami jednorazowymi (PGP i Porozumienie) opisanymi powyżej.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy aktualizujące określany jako EBITDA, na skutek zdarzeń opisanych powyżej obniżył się o 239,0 mln zł, tj. o 33,8% do poziomu 468,3 mln zł w 2013 roku.

Działalność finansowa

W 2013 r. PKP CARGO S.A. odnotowała zysk na działalności finansowej w wysokości 7,5 mln zł, tym samym w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. wynik na działalność finansowej pogorszył się o 6,8 mln zł, co było głównie efektem znacznego zmniejszenia wyniku netto z tytułu różnic kursowych. W 2012 r. odnotowano nadwyżkę dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi w wysokości 34,4 mln zł, podczas gdy w 2013 r. odnotowana została nadwyżka ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi w wysokości 3,8 mln zł.

Ponadto w zakresie przychodów finansowych w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. odnotowano:

- spadek przychodów odsetkowych o 4,1 mln zł, na skutek spadku rynkowych stóp procentowych,
- wzrost przychodów z tytułu dywidend o 6,9 mln zł,

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

- zyski ze sprzedaży akcji i udziałów (SPEDKOKS) o 3,4 mln zł,
- zyski z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW o 2,1 mln zł.

Łącznie powyższe przełożyło się na spadek przychodów finansowych o 26, 2 mln zł.

W zakresie kosztów finansowych poza ww. omówioną nadwyżką ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi, Spółka odnotowała:

- spadek odsetek o 4,3 mln zł, w tym odsetek od kredytów o 1,8 mln zł, od zobowiązań leasingowych o 5 mln zł, przy wzroście odsetek od zobowiązań długoterminowych (płatności ratalne za nabycie środków trwałych) o 2,5 mln zł,
- Spadek straty z udziałów i akcji o 18,4 mln zł (w 2012 r. odpisami objęto m.in. udziały w spółkach POLZUG Intermodal GmbH oraz Euroterminal Sławków).

Łącznie powyższe przełożyło się na spadek kosztów finansowych o 19,4 mln zł.

Tabela 18 Działalność finansowa Spółki w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	2012 r.	2013 r.	Zmiana 2013-2012	Tempo zmian 2013/2012
1	2	3	4	5=4-3	6=(4-3)/3
1	Przychody finansowe	71 921	45 759	-26 162	-36,4%
2	Koszty finansowe	57 624	38 268	-19 356	-33,6%
3	Wynik na działalności finansowej	14 297	7 491	-6 806	-47,6%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zysk przed opodatkowaniem

W 2013 roku zysk przed opodatkowaniem obniżył się o 223,2 mln zł, tj. o 66,0%, do poziomu 114,9 mln zł. Spadek zysku przed opodatkowaniem wynikał ze spadku zysku z działalności operacyjnej, obciążonego kosztami zdarzeń jednorazowych oraz niższego niż w 2012 r. zysku na działalności finansowej.

Podatek dochodowy

W 2013 r. PKP CARGO S.A. wykazała podatek dochodowy w kwocie 20,9 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 0,3 mln zł, zaś podatek odroczony 20,5 mln zł.

Zysk netto

W 2013 r. wynik netto obniżył się o 162,1 mln zł, tj. o 63,3%, a PKP CARGO S.A. odnotowało zysk w wysokości 94,1 mln zł.

4.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów

AKTYWA

Tabela 19 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Struktura aktywów		Tempo zmian	
			31.12.2012	31.12.2013		
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Rzeczowe aktywa trwałe	3 488 757	3 533 830	67,5%	65,5%	45 073	1,3%
Wartości niematerialne	61 766	58 545	1,2%	1,1%	(3 221)	-5,2%
Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych	251 958	243 164	4,9%	4,5%	(8 794)	-3,5%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	6 029	7 440	0,1%	0,1%	1 411	23,4%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	1 980	1 201	0,1%	0,1%	(779)	-39,4%
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	84 902	61 239	1,6%	1,1%	(23 663)	-27,9%
Aktywa trwałe razem	3 895 392	3 905 419	75,4%	72,4%	10 027	0,3%
Aktywa obrotowe						
Zapasy	56 346	46 277	1,1%	0,9%	(10 069)	-17,9%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	449 001	477 236	8,7%	8,8%	28 235	6,3%
Należności z tytułu podatku dochodowego	379	-	0,0%	0,0%	(379)	-100,0%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	658 382	689 157	12,7%	12,8%	30 776	4,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	16 945	24 743	0,3%	0,5%	7 798	46,0%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	94 844	229 232	1,8%	4,2%	134 387	141,7%
	1 275 897	1 466 645	24,6%	27,2%	190 748	15,0%
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	-	22 607	0,0%	0,4%	22 607	100,0%
Aktywa obrotowe razem	1 275 897	1 489 252	24,6%	27,6%	213 354	16,7%
Aktywa razem	5 171 289	5 394 671	100,0%	100,0%	223 382	4,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Aktywa trwałe

Największy udział w strukturze aktywów mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2013 r. 65,5% sumy aktywów wobec 67,5% w 2012 roku. Udział tej pozycji bilansowej jest o 2 p.p. niższy pomimo tego, że rośnie rok do roku o 45,1 mln czyli 1,3%. Jest to spowodowane większą dynamiką wzrostu aktywów obrotowych (głównie środków pieniężnych i ich ekwiwalentów) niż rzeczowych aktywów trwałych.

Wzrost pozycji rzeczowych aktywów trwałych jest wynikiem poniesionych w 2013 r. nakładów inwestycyjnych, uzyskanych od PKP S.A. aportów oraz zrealizowanych odpisów amortyzacyjnych, a także zbycia i likwidacji majątku.

W ramach najistotniejszych pozycji kształtujących poziom rzeczowych aktywów trwałych należy wskazać pozyskanie w drodze aportów od PKP S.A. gruntów, budynków i budowli, urządzeń technicznych i maszyn oraz innych środków trwałych o łącznej wartości 117,1 mln zł, nakłady inwestycyjne poniesione na rzeczowe aktywa

trwałe (opis zamieszczono rozdziale dotyczącym nakładów inwestycyjnych) na poziomie 329,7⁸ mln zł, przy równoczesnym poziomie amortyzacji w kwocie 326,1 mln zł i odpisów aktualizujących na poziomie 11,2 mln zł.

Pozostałe pozycje aktywów trwałych stanowią na koniec 2013 r. 6,9% sumy bilansowej wobec 7,9% w 2012 r. Wśród nich warto wspomnieć o zmniejszeniu pozycji: Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych, w związku ze sprzedażą ZPiS SPDEKOKS Sp. z o.o. i KOW Sp. z o.o., objęciem odpisem aktualizującym udziałów w PKP CARGO International przy jednoczesnym zawiązaniu CARGOTOR Sp. z o.o., a także pozycji Aktywa z tytułu podatku odroczonego, m.in. w związku z wykorzystywaniem straty podatkowej z lat ubiegłych.

Udział aktywów trwałych w strukturze majątkowej spadł z 75,4% do 72,4%, natomiast wartościowo rok do roku wzrósł o 10 mln. tj. 0,3%.

Aktywa obrotowe

Aktywa obrotowe wzrosły na koniec 2013 roku o blisko 213,4 mln zł wobec roku 2012, co daje zmianę o 16,7%. Udział aktywów obrotowych w sumie bilansowej wzrósł z 24,6% na dzień 31.12.2012 do 27,6% na dzień 31.12.2013 r.

Poziom zapasów spadł o 10,1 mln zł tj. 17,9%. Zapasy na które składają się materiały i części zamienne są redukowane w procesie optymalizacji PKP CARGO S.A. i ich udział na koniec 2013 roku wyniósł 0,9% sumy bilansowej wobec 1,1% na koniec 2012 roku.

Największy udział w strukturze aktywów obrotowych mają należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności i pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe. Pozycja należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności stanowiła na koniec 2013 roku 8,8% sumy bilansowej wobec 8,7% rok wcześniej. Wzrost należności rok do roku o 28,2 mln tj. 6,3% częściowo wynikał ze wzrostu należności z tytułu dostaw i usług (zmiana o 16 mln zł), a także z ujęcia w bilansie należności z tytułu umów o dofinansowanie w wysokości 10,8 mln zł⁹.

Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe rosły rok do roku o 30,8 mln zł tj. 4,7%. Gross zmiany stanowi ujęcie w księgach należności z tytułu PGP w kwocie 79,6 mln zł¹⁰.

Największy wzrost procentowy rok do roku wykazuje pozycja środki pieniężne i ich ekwiwalenty o 141,7% i jest to wzrost blisko 134,4 mln zł. Spółka w 2013 roku zwiększyła udział środków pieniężnych do 4,2% sumy bilansowej wobec 1,8% na koniec 2012 roku. Środki pieniężne wypracowano w ramach bieżącej działalności tj. działalności operacyjnej, nie zaciągając nowych kredytów, ze względu na dobrą sytuację płynnościową oraz stosunkowo niski poziom nakładów.

⁸ Nakłady inwestycyjne prezentowane są w ujęciu „klasycznym”, to znaczy w chwili ujęcia w księgach rachunkowych zwiększenia wartości środków trwałych, środków trwałych w budowie oraz odpowiednio wartości niematerialnych oraz inwestycji.

⁹ Dofinansowanie projektu zakupu 330 platform oraz budowy terminala Franowo.

¹⁰ Kwota prezentuje wartość środków pieniężnych wpłaconych przez PKP CARGO S.A. oraz spółki zależne objęte programem PGP na rachunki uprawnionych pracowników w domu maklerskim, jako wpłata na objęcie akcji przez uprawnionych pracowników. Koszt transakcji płatności w formie akcji dla pracowników spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO został poniesiony przez spółki Grupy, które były zobowiązane do zapłaty za akcje PKP CARGO S.A. przyznane pracownikom spółek zależnych. Środki pieniężne przekazane do domu maklerskiego zostaną zwrócone PKP CARGO S.A. w momencie zarejestrowania podwyższenia kapitału zakładowego Spółki jako zapłata za akcje pracownicze.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

PASYWA

Tabela 20 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Struktura pasywów		Tempo zmian	
			31.12.2012	31.12.2013		
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał własny						
Kapitał zakładowy	2 889 200	2 166 901	56,0%	40,2%	(722 299)	-25,0%
Kapitał zapasowy	77 809	651 472	1,5%	12,1%	573 663	737,3%
Pozostałe składniki kapitału własnego	(23 339)	(9 901)	-0,5%	-0,2%	13 438	-57,6%
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	94 829	554 494	1,8%	10,3%	459 665	484,7%
Razem kapitał własny	3 038 499	3 362 966	58,8%	62,4%	324 467	10,7%
Zobowiązania długoterminowe						
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	175 387	115 654	3,4%	2,1%	(59 733)	-34,1%
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	332 058	228 832	6,4%	4,2%	(103 226)	-31,1%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	151 502	113 509	2,9%	2,1%	(37 993)	-25,1%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	585 963	551 951	11,3%	10,3%	(34 012)	-5,8%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	-	22 778	0,0%	0,4%	22 778	100,0%
Rezerwa na podatek odroczony	-	-	0,0%	0,0%	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1 244 910	1 032 724	24,0%	19,1%	(212 186)	-17,0%
Zobowiązania krótkoterminowe						
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	59 733	59 733	1,2%	1,1%	0	0,0%
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	112 597	108 770	2,2%	2,0%	(3 827)	-3,4%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	605 406	604 599	11,7%	11,2%	(807)	-0,1%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	89 172	165 790	1,7%	3,1%	76 618	85,9%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	-	-	0,0%	0,0%	-	-
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	-	39 640	0,0%	0,7%	39 640	100,0%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	20 972	20 449	0,4%	0,4%	(523)	-2,5%
	887 880	998 981	17,2%	18,5%	111 101	12,5%
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi klasyfikowanymi jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	0,0%	0,0%	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	887 880	998 981	17,2%	18,5%	111 101	12,5%
Zobowiązania razem	2 132 790	2 031 705	41,2%	37,6%	(101 085)	-4,7%
Pasywa razem	5 171 289	5 394 671	100,0%	100,0%	223 382	4,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kapitały własne

Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej na 31.12.2013 r. wyniósł 62,4% wobec 58,8% rok wcześniej. Zmiany jakie zaszły w kapitałach własnych związane były z przygotowaniem Spółki do IPO, do którego doszło 30.10.2013 r. Udział kapitału zakładowego w sumie bilansowej spadł z 56,0% w 2012 r. do 40,2% w 2013 r. Kapitał podstawowy obniżono o 722,3 mln zł. Wzrósł natomiast udział kapitału zapasowego przeznaczonego na pokrycie ewentualnej straty o ponad 10 p.p. z 1,5% w 2012 do 12,1% w 2013 r.

Szczegółowe informacje o decyzjach Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy dotyczących poziomu kapitału zakładowego są opisane szczegółowo w notcie nr 23 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.

Obniżenie kapitału zakładowego Spółki wpłynęło, jak opisano powyżej zarówno na pozycję kapitałów zapasowych, jak i zysków zatrzymanych. Ostatnia z pozycji wzrosła w 2013 r. również ze względu na wypracowany w 2013 r. zysk netto w kwocie 94,1 mln zł. Udział zysków zatrzymanych w sumie bilansowej osiągnął w 2013 r. poziom 10,3% wobec 1,8% w 2012 r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe w 2013 r. spadły o 212,2 mln zł wobec 2012 r., tj. o 17,0%. Tym samym ich udział w strukturze pasywów spadł z 24,0% do 19,1%. Niemal wszystkie pozycje zobowiązań długoterminowych spadały w 2013 r., najbardziej długoterminowe kredyty i pożyczki o 59,7 mln zł (34,1%) i zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu o 103,2 mln zł (31,1%). Spółka w 2013 r. dokonywała spłat wszystkich swoich zobowiązań kredytowych i leasingowych zgodnie z harmonogramami, nie sięgając po istotne kwoty finansowania zewnętrznego.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. o 111,1 mln zł (tj. o 12,5%). Największy wzrost odnotowano w rezerwach krótkoterminowych z tytułu świadczeń pracowniczych - wzrost o 76,6 mln zł, tj. o 85,9%, co było związane z PGP oraz w pozostałych krótkoterminowych zobowiązaniach finansowych - wzrost 39,6 mln zł w związku z organizowanym programem cash pooling'u.

4.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne

Tabela 21 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne

Wyszczególnienie	2012 r.	2013 r.	Zmiana 2013-2012	Tempo zmian 2013/2012
Marża EBITDA ¹¹	15,3	10,9	-4,4	-28,7%
Marża zysku netto ¹²	5,5	2,2	-3,3	-60,4%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ¹³	-0,1	-0,8	-0,7	---
ROA ¹⁴	5,0	1,7	-3,3	-64,8%
ROE ¹⁵	8,4	2,8	-5,6	-66,8%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ¹⁶	249,3	251,8	2,5	1,0%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ¹⁷	1369,5	1465	95,5	7,0%
Średni czas pracy lokomotyw (godz. dziennie) ¹⁸	14,8	15,3	0,5	3,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys.tkm/zatrudnionego) ¹⁹	1225,1	1316,2	91,1	7,4%

Źródło: opracowanie własne.

Niższe przewozy, presja cenowa oraz odnotowana nadwyżka ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi (w 2012 r. występowała nadwyżka dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi), a także jednorazowe zdarzenia – koszty wynikające z PGP oraz Porozumienia przy jednoczesnym wzroście pozostałych przychodów operacyjnych powodują, że wskaźniki zarówno marży EBITDA, jak i marży zysku netto oraz ROA i ROE są niższe niż w 2012 r. (odpowiednio o 28,7%; 60,4%; 64,8%; 66,8%).

Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA za 2013 r., jak i 2012 r., osiągnął wielkości ujemne ze względu na nadwyżkę środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych nad zobowiązaniami finansowymi odpowiednio w kwotach 365,8 mln zł oraz 73,5 mln zł.

W zakresie kluczowych wskaźników operacyjnych, dzięki stale prowadzonej optymalizacji, w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. osiągnięto:

- zwiększenie średniodobowego przebiegu lokomotyw o 2,5 km/ dobę z 249,3 km/dobę do 251,8 km/dobę,
- podwyższenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1369,5 ton do 1465 ton, a zatem o 95,5 tony,

¹¹ Obliczony jako iloraz zysku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej*100.

¹² Obliczony jako iloraz zysku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej*100.

¹³ Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; oraz (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA (zysk na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).

¹⁴ Obliczony jako iloraz zysku netto i sumy aktywów*100.

¹⁵ Obliczony jako iloraz zysku netto i kapitału własnego*100.

¹⁶ 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)

¹⁷ Obliczony jako iloraz bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).

¹⁸ Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).

¹⁹ Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w danym okresie.

- zwiększenie średniodobowego czasu pracy lokomotyw z 14,8 godz./dobę do 15,3 godz./dobę, czyli o 0,5 godz./dobę,
- wzrost pracy przewozowej na zatrudnionego z 1225,1 tys. tkm/zatrudnionego do 1316,2 tys. tkm/zatrudnionego, tj. o 91,1 tys. tkm/zatrudnionego.

4.4 Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na podstawie § 5 ust.1 pkt 25 Rozporządzenia 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, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. ([Dz.U. z 2014 r. poz. 133](#)) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2013 r.

4.5 Informacje o majątku produkcyjnym

4.5.1 Tabor

Najważniejszymi elementami majątku produkcyjnego Spółki są wagony i tabor trakcyjny. W zakresie taboru trakcyjnego na przestrzeni 2013 r. nie doszło do istotnych zmian. Spółka zwiększyła o 1 szt. ilość użytkowanych na podstawie umowy leasingu operacyjnego lokomotyw. Ponadto w ramach modernizacji 2 szt. lokomotyw SM48, przystosowano do pracy pociągowej, reklasifikując do serii ST48. W zakresie wagonów podstawową przyczyną spadku ilostanu było złomowanie na skutek złego stanu technicznego powodującego całkowitą utratę zdolności do dalszej eksploatacji. Odnotowany w IV kw. 2013 r. wzrost ilości wagonów rodzaju S, nastąpił w efekcie dostawy partii 40 szt. platform w ramach kontraktu podpisanego 25 września 2013 r., dofinansowanego przez UE

Poniżej przedstawiono dane na temat ilostanów taboru PKP CARGO S.A. w sztukach według rodzaju taboru oraz struktury właścicielskiej, a także wieku użytkowanego taboru.

Tabela 22 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw w latach 2012 – 2013 w układzie trakcji i własności

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
lokomotywy spalinowe	1 256	1 256	0
lokomotywy elektryczne	1 161	1 162	1
Razem	2 417	2 418	1
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 409	2 409	0
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	8	9	1
Razem	2 417	2 418	1

Źródło: Opracowanie własne.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

Tabela 23 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw w latach 2012 – 2013 w układzie serii

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
Seria ET22	838	838	0
Seria ET41, ET42	194	194	0
Seria SM42	713	713	0
Seria SM31, SM48	200	198	-2
Pozostałe serie	472	475	3
Razem	2 417	2 418	1

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 24 Struktura wiekowa użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw w latach 2012 – 2013

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
do 20 lat	289	302	13
od 21 do 25 lat	176	69	-107
ponad 26 lat	1 952	2 047	95
Razem:	2 417	2 418	1

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 25 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów w latach 2012 – 2013 w układzie własności

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	63 616	62 531	-1 085
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione		0	0
Razem	63 616	62 531	-1 085

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 26 Struktura wiekowa użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów w latach 2012 – 2013

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
do 20 lat	9 628	9 546	-82
od 21 do 25 lat	9 522	3 172	-6 350
ponad 26 lat	44 466	49 813	5 347
Razem:	63 616	62 531	-1 085

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 27 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów w latach 2012 – 2013 w układzie serii

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
Rodzaj E - węglarki budowy normalnej	36 331	35 805	-526
Rodzaj F - węglarki budowy specjalnej	9 805	9 650	-155
Rodzaj S - platformy budowy specjalnej	4 976	5 009	33
Rodzaj G - kryte budowy normalnej	2 607	2 441	-166
Rodzaj H - kryte budowy specjalnej	1 898	1 898	0
Pozostałe rodzaje	7 999	7 728	-271
Razem	63 616	62 531	-1 085

Źródło: Opracowanie własne.

4.5.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania, stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego, istotną rolę odgrywa majątek nieruchomy.

Większość nieruchomości użytkowanych przez Spółkę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu.

Strukturę nieruchomości w PKP CARGO S.A. przedstawiono poniżej:

1. Własne – 13 nieruchomości,
2. Użytkowanie wieczyste – 132 nieruchomości (działek gruntu),
3. Dzierżawa – 599 nieruchomości gruntowych, 730 budynków,
4. Najem – 246 lokali użytkowych.

Zmniejszenie dzierżawionego majątku wynika z:

1. Prowadzonej w Spółce optymalizacji zaplecza naprawczych i innych dzierżawionych oraz najmowanych nieruchomości,
2. Przekazania w związku z decyzją Prezesa UTK z dnia 28 maja 2013 r., punktów ładunkowych do CARGOTOR Sp. z o.o.,
3. Otrzymanego aportu nieruchomości o wartości 117,1 mln zł.

4.6 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 03.06.2013 r. Spółka zawarła umowę o kredyt w rachunku bieżącym umożliwiającą powstanie salda debetowego w rachunku bieżącym do kwoty 100 mln zł. Kredyt jest dostępny w okresie 12 miesięcy.

W dniu 03.12.2013 r. Spółka zawarła umowę o kredyt inwestycyjny z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do kwoty 200 mln zł przeznaczony na realizację inwestycji taborowych. Kredyt będzie dostępny w okresie 24 miesięcy od daty podpisania umowy. Termin spłaty kredytu będzie dostosowany do okresu amortyzacji finansowanego środka trwałego, jednak nie będzie dłuższy niż 15 lat.

Stopą referencyjną dla umów kredytowych jest WIBOR 1M oraz 3M powiększony o marżę.

W 2013 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

4.7 Informacja o udzielonych pożyczkach, głównie jednostkom powiązanym

W 2013 r. PKP CARGO S.A. udzieliła jedynie pożyczek spółkom z Grupy PKP CARGO na łączną kwotę 5,0 mln zł, z tego:

- „PKP CARGOŁOK” Sp. z o.o. – 3 pożyczki, odpowiednio wypłacone w kwotach 0,3 mln zł, 0,7 mln zł, i 1,4 mln zł, z terminami spłaty do 30.09.2014 r., 31.10.2014 r. i 31.05.2016 r.,
- „Cargosped” Sp. z o.o. – pożyczka wypłacona w kwocie 2,6 mln zł, z terminem spłaty do 31.03.2015 r.

Pożyczki zostały udzielone na warunkach rynkowych (tj. WIBOR 1M + marża).

4.8 Informacja o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach, głównie jednostkom powiązanym

W 2013 r. banki na wniosek PKP CARGO S.A. wystawiły kontrahentom gwarancje bankowe na łączną kwotę 18,6 mln zł. PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2013 r. posiadała gwarancje bankowe wystawione na rzecz kontrahentów na łączną kwotę 32,9 mln zł. W 2013 r. udzielone zostały poręczenia majątkowe dla Spółek zależnych w łącznej wysokości 20,0 mln zł.

4.9 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Pozycje pozabilansowe Spółki zostały opisane w notcie objaśniającej nr 37 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.

4.10 Instrumenty finansowe - polityka stosowana w zakresie ryzyka oraz instrumenty, cele i metody zarządzania ryzykiem

W 2013 r. Spółka nie zanotowała istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Spółki. Zarządzanie ryzykiem finansowym w PKP CARGO S.A. odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2013 r. Spółka nie stosowała rachunkowości zabezpieczeń.

4.11 Przewidywana sytuacja finansowa PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A. charakteryzuje pełna zdolność płatnicza oraz kredytowa. Oznacza to zdolność PKP CARGO S.A. do terminowego regulowania swoich zobowiązań płatniczych oraz posiadania i generowania nadwyżek z działalności operacyjnej, pozwalających na dalsze regulowanie wszelkich zobowiązań w terminach płatności. Spółka posiada wolne limity w ramach kredytu bieżącego powiązanego ze strukturą cash-poolingu, którymi może zarządzać w sytuacji zmieniającego się zapotrzebowania na środki oraz uzupełniające wolne limity kredytów występujące w spółkach zależnych. PKP CARGO S.A. spełnia kowenanty umów kredytowych, zgodnie z którymi posiada możliwość zwiększenia skali zobowiązań finansowych w sytuacji wystąpienia takiego zapotrzebowania.

W ocenie kredytodawców o strategicznym znaczeniu, standing finansowy PKP CARGO S.A. jest wysoki i nie występują istotne zagrożenia i ryzyka pogorszenia się tego standingu w przyszłości.

5 Istotne czynniki ryzyka i zagrożenia oraz działania jakie Spółka podjęła lub zamierza podjąć w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom

Wśród najważniejszych czynników ryzyka charakterystycznych dla PKP CARGO S.A., jak i towarowych przewozów kolejowych, czyli branży w której Spółka działa, należy wskazać:

- czynniki ryzyka związane z warunkami makroekonomicznymi,
- czynniki ryzyka związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych,
- czynniki ryzyka związane z działalnością Spółki i Grupy PKP CARGO S.A.,
- ryzyko wynikające ze sporów prawnych, których stroną jest Spółka,
- ryzyka finansowe.

Poniżej opisano szczegółowo poszczególne czynniki ryzyka.

Należy zauważyć, że w niniejszym sprawozdaniu opisano ryzyka istotne, nie zaś wszystkie potencjalne ryzyka, na jakie może podczas działalności natrafić PKP CARGO S.A.

5.1 Czynniki ryzyka związane z warunkami makroekonomicznymi

Działalność Spółki i Grupy PKP CARGO była i może nadal być narażona na negatywny wpływ wynikający z pogorszenia sytuacji makroekonomicznej.

PKP CARGO S.A. prowadzi działalność w sektorze, który podlega cyklicznym zmianom i jest pozytywnie skorelowany ze wzrostem gospodarczym i sytuacją makroekonomiczną, a długoterminowe wahania obserwowane w całej gospodarce w zakresie produkcji oraz handlu wywierają na niego silny wpływ. W szczególności, dynamika pracy przewozowej towarowego transportu kolejowego w Polsce charakteryzuje się dodatnią korelacją z dynamiką PKB.

Globalny kryzys, który rozpoczął się w 2008 r. oraz późniejszy kryzys zadłużenia wywierający wpływ na niektóre kraje strefy euro spowodował recesję w wielu rozwiniętych gospodarkach. Wiele gospodarek uważanych za rynki wschodzące, w tym Polska, doświadczyło znaczącego spowolnienia tempa wzrostu gospodarczego. Takie warunki spowodowały spadek produkcji przemysłowej, skutkując obniżeniem zapotrzebowania na usługi kolejowego transportu towarowego. Po odnotowanym w 2011 r. ożywieniu polskiej gospodarki, a tym samym wzroście rynku kolejowych przewozów towarowych 2012 r. był kolejnym rokiem spowolnienia. Co więcej kolejne kwartały wykazywały coraz niższe tempo zmian PKB. W 2013 r. gospodarka polska weszła nadal hamując. Kwartałne tempo wzrostu PKB w I kw. 2013 r. wynosiło 0,5 %. Od II kw. gospodarka polska powoli zaczęła przyspieszać. Kwartałne tempo zmian PKB wynosiło odpowiednio 0,8%, 1,9% i 2,7% w kwartałach II-IV. 2013 r. Według wstępnych danych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny Produkt Krajowy Brutto Polski wzrósł w całym 2013 roku o 1,6 %, wobec 1,9 % w 2012 r.

Rynek kolejowych przewozów towarowych po spowolnieniu w I półroczu przyspieszył wraz z gospodarką w II półroczu, co przełożyło się na łączny nieznaczny wzrost w stosunku do 2012 r., co opisano w rozdziałach dotyczących perspektyw rozwoju oraz informacji o rynkach sprzedaży.

PKP CARGO S.A. uzyskuje większość swoich przychodów z działalności związanej z kolejowym transportem towarów. Większość pracy przewozowej wykonywana jest w kraju, przy czym istotna część pracy przewozowej wykonanej w Polsce przypada na eksport oraz tranzyt. W konsekwencji sytuacja rynkowa w Polsce oraz w krajach będących głównymi partnerami handlowymi Polski miała i nadal będzie mieć decydujący wpływ na działalność i jej wyniki finansowe. Spowolnienie wzrostu PKB w Polsce, w krajach będących głównymi partnerami handlowymi Polski lub w innych krajach, stanowiących potencjalne rynki działania Spółki, może wywrzeć negatywny wpływ na popyt na usługi świadczone przez Spółkę.

5.2 Czynniki ryzyka związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych

Wyniki działalności PKP CARGO S.A. są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszty ponoszone na rzecz PKP PLK w ostatnich latach kształtowały się na poziomie przekraczającym 20% kosztów operacyjnych. Poziom opłat za dostęp do infrastruktury w Polsce był i jest nadal relatywnie wysoki, w szczególności w porównaniu z innymi krajami UE. Stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej są obliczane przez PKP PLK i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. W wyroku z dnia 30 maja 2013 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości (ETS) stwierdził naruszenie przez Polskę Dyrektywy 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej poprzez m.in. umożliwienie uwzględnienia w kalkulacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej kosztów, które nie mieszczą się w pojęciu kosztów, jakie zarządca bezpośrednio ponosi jako rezultat wykonywania przewozów. Oznacza to, że ETS uznał przewidziany w prawie polskim sposób kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej za niezgodny z przepisami prawa UE, co powinno mieć bezpośredni wpływ na obniżenie poziomu tych opłat. W dniu 16 kwietnia 2013 r. Prezes UTK odmówił zatwierdzenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w wysokości zaproponowanej przez PKP PLK na roczny okres rozpoczynający się 15 grudnia 2013 r., tj. 3,7% wyższej niż w poprzednim rozkładzie jazdy. Następnie, w związku z powyższym wyrokiem ETS, w dniu 17 września 2013 r. zarząd PKP PLK przyjął projekt nowego cennika stawek za dostęp do infrastruktury, na okres od 15 grudnia 2013 r. Zgodnie z nim, według informacji podanych przez PKP PLK, średnia stawka sieciowa obniżona została o 20,4%.

Cennik na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 został zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzją Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 z dnia 8 listopada 2013 r.

Należy pamiętać, że po obniżce nadal dostęp jest w Polsce drogi i stanowi istotną pozycję w kosztach przewozów kolejowych. W związku z tym jakkolwiek wzrost poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej może mieć

negatywny wpływ na politykę cenową, a także na plany inwestycyjne wszystkich przewoźników kolejowych, a tym samym może spowodować obniżenie konkurencyjności w stosunku do transportu samochodowego.

Działalność PKP CARGO S.A. uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, która w Polsce jest nadal nieefektywna w porównaniu do infrastruktury kolejowej innych, bardziej rozwiniętych państw UE, takich jak Niemcy i Francja. Chociaż sieć kolejowa jest gęsta na znacznym obszarze kraju, linie kolejowe, szczególnie te wykorzystywane przez przewoźników towarowych, charakteryzują się niską jakością. Dopiero niedawno rozpoczęto w Polsce inwestycje w modernizację infrastruktury kolejowej w celu podwyższenia standardów jakości.

W swojej działalności PKP CARGO S.A. wykorzystuje przede wszystkim linie kolejowe, które są własnością i są zarządzane przez PKP PLK, spółkę kontrolowaną przez Skarb Państwa. Ze względu na niezadowalający stan techniczny, będący przede wszystkim wynikiem wieloletnich zaniedbań w zakresie modernizacji i utrzymania linii kolejowych, dopuszczalna prędkość handlowa na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK oraz przepustowość takich linii jest niska. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych w Polsce jest 2 razy niższa w porównaniu do średniej w UE. Skutkuje to większym zapotrzebowaniem na pracowników oraz koniecznością posiadania, utrzymywania i serwisowania większej ilości taboru, w celu realizacji przewozów.

Nie można zapewnić, że trwające inwestycje w modernizację linii kolejowych zostaną ukończone w przewidzianym terminie oraz że środki, które zostały przewidziane na ich realizację, będą wystarczające lub że zostaną wykorzystane w efektywny sposób. Opóźnienia w modernizacji linii kolejowych mogą ograniczać działania w zakresie zwiększania liczby oferowanych połączeń, skracania czasów dostawy towarów oraz poprawy jakości usług świadczonych przez PKP CARGO S.A. i Grupę PKP CARGO, a także mogą ograniczać zdolność do utrzymania konkurencyjnej pozycji, szczególnie w świetle znaczących inwestycji w polską sieć dróg ekspresowych i autostrad. Ponadto, ze względu na prowadzone prace modernizacyjne linii kolejowych, liczba wprowadzonych objazdów może się zwiększyć. Objazdy mogą skutkować dodatkowymi opóźnieniami, za które PKP PLK nie wypłaca rekompensat, a które wymagają dodatkowego zaangażowania ze strony personelu przewozowego. Dodatkowo, spory zbiorowe w PKP PLK mogą spowodować przerwy w funkcjonowaniu systemu kolejowego w Polsce i mogą skutkować opóźnieniami w realizacji usług transportowych. PKP PLK może także podjąć w dowolnym czasie jednostronną decyzję o zamknięciu określonych linii kolejowych. W takim przypadku przewoźnicy mogą nie mieć możliwości świadczenia usług niektórym ze swoich klientów, którzy mogą zdecydować o zamianie transportu kolejowego na przykład na transport drogowy.

W momencie publikacji Prospektu PKP CARGO S.A. wskazywało jako potencjalne ryzyko ograniczenia napływu środków unijnych. Ryzyko to zostało w znacznej mierze ograniczone, gdyż 19 listopada 2013 r., po wielu miesiącach negocjacji i sporów z rządami państw UE, Parlament Europejski przyjął nowy wieloletni budżet UE na okres 2014-2020. Budżet ten, przewiduje wydatki w wysokości 960 mld euro w zobowiązaniach oraz ponad 908 mld euro w rzeczywistych płatnościach. Po raz pierwszy wieloletnie ramy finansowe dla UE będą realnie mniejsze niż poprzednie. Polska otrzyma jednak o ok. 4,5 mld euro więcej niż w latach 2007-2013 i będzie największym odbiorcą unijnych funduszy. Dla Polski przewidziano 105,8 mld euro, w tym na 72,9 mld euro, a na politykę rolną 28,5 mld euro w ciągu siedmiu lat.²⁰ W wyniku przeliczenia cen stałych na bieżące wynegocjowana w lutym kwota na realizację polityki spójności wzrosła o ok. 13% i wynosi 82,3 mld euro. Ponadto Polska otrzyma 252 mln euro na wsparcie bezrobotnej młodzieży²¹.

Należy jednak pamiętać, że każde zmniejszenie puli środków unijnych przyznanych dla Polski na podstawie perspektywy finansowej UE na kolejny okres albo niepełne lub nieefektywne wykorzystanie takich środków może mieć wpływ na zmniejszenie popytu na usługi Spółki i Grupy PKP CARGO.

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest jednym z bardziej konkurencyjnych rynków w UE. Ze względu na liberalizację przepisów regulujących przewozy kolejowe, na rynku pojawiają się nowe podmioty, które podejmują starania w celu przejęcia niektórych klientów, również klientów PKP CARGO S.A. Chociaż Spółka utrzymuje znaczącą pozycję na polskim rynku, inni przewoźnicy posiadają również znaczące udziały w rynku. W przyszłości może nastąpić zarówno sytuacja większej konkurencji ze strony podmiotów już funkcjonujących na polskim rynku, a posiadających istotne zasoby, jak i zupełnie nowych podmiotów.

²⁰ <http://www.forbes.pl/parlament-europejski-przyjal-budzet-na-lata-2014-2020,artykuly,166753,1,1.html>

²¹ http://www.mir.gov.pl/fundusze/fundusze_europejskie_2014_2020/strony/start.aspx

Transport intermodalny stanowi szybko rozwijającą się branżę przewozów w Polsce. Obecnie posiadany przez Spółkę tabor nie jest odpowiedni do zaspokojenia potrzeb jej klientów w zakresie transportu intermodalnego. Działania inwestycyjne PKP CARGO S.A. (m.in. dot. budowy terminala kontenerowego Poznań Franowo i zakupu platform kontenerowych) mogą być niewystarczające by utrzymać udział w tym segmencie rynku.

Działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych podlega zmieniającemu się reżimowi regulacyjnemu, na który wpływ ma nie tylko polityka Polski, ale przede wszystkim UE.

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania, które mogą zmieniać się w czasie. W związku z tym możliwe jest, że w przyszłości wystąpią przeszkody techniczne w zakresie korzystania z taboru PKP CARGO S.A. Istnieje ryzyko wprowadzenia nowych regulacji, które zmuszą operatorów kolejowych do przeprowadzenia modernizacji taboru (np. poprzez wyposażenie wagonów lub lokomotyw w dodatkowe urządzenia) lub dokonanie zmian w harmonogramie konserwacji taboru (np. poprzez skrócenie czasu pomiędzy obowiązkowymi przeglądami). Od dłuższego czasu rozważane jest wprowadzenie międzynarodowego zakazu korzystania w wagonach z kół obręczowanych. Planuje się wprowadzenie ewentualnego sześcioletniego okresu przejściowego na przeprowadzenie procesu wymiany zestawów kołowych w wagonach w celu wyeliminowania kół obręczowanych i zastąpienia ich kołami monoblokowymi. Prawie 80% wagonów będących własnością PKP CARGO S.A. i Grupy jest wyposażone w obręczowane zestawy kołowe. Jeżeli korzystanie z tego typu zestawów kołowych zostanie zakazane, Spółka może być zmuszona do poniesienia wysokich wydatków zastąpienia zestawów kołowych w wagonach zestawami monoblokowymi w celu utrzymania liczby wagonów, które są aktualnie użytkowane na potrzeby transportu międzynarodowego.

W zakresie ochrony środowiska, a także regulacji technicznych i regulacji określających zasady bezpieczeństwa, a w szczególności wszelkie mające zastosowanie do działalności Grupy wymogi prawa UE dochodzi do częstych zmian. Nieprzestrzeganie jakichkolwiek regulacji w zakresie ochrony środowiska, regulacji technicznych lub dotyczących bezpieczeństwa może skutkować nałożeniem na przewoźników kolejowych znaczących kar. Wdrożenie Dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (implementacja powinna nastąpić do dnia 16 czerwca 2015 r.) może spowodować zróżnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury w zależności od, między innymi, hałasu emitowanego przez pojazdy lub wyposażenia w Europejski System Sterowania Pociągami. W konsekwencji, kolejowi przewoźnicy towarowi korzystający ze starszego taboru mogą być zmuszeni do ponoszenia wyższych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Przewoźnicy kolejowi narażeni są na wypadki i wykolejenia pociągów. Najwyższa Izba Kontroli dokonała negatywnej oceny sposobu zapewniania przez PKP PLK bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Po latach zaniedbań i niedoinwestowania, linie kolejowe, przejazdy i stacje kolejowe w Polsce są w złym stanie technicznym. Ponadto awarie są często naprawiane ze znacznym opóźnieniem (do 24 miesięcy). Procedury postępowania w nagłych wypadkach, które zostały opracowane przez PKP PLK, według Najwyższej Izby Kontroli, są niewystarczające i zapewniają niski poziom ochrony przed wypadkami. Poważny wypadek kolejowy lub wykolejenie pociągu, w szczególności związane z jakimkolwiek szczególnym lub niebezpiecznym ładunkiem, może skutkować uszkodzeniem części taboru, a także zakłócić realizację usług i narazić Spółkę na odpowiedzialność z tytułu szkód wynikających z takiego wypadku. W przypadku zdarzeń mających charakter katastrofy istnieje ryzyko gwałtownego wzrostu składek ubezpieczeniowych z tytułu części lub całości ubezpieczenia, a niektóre rodzaje ubezpieczenia mogą stać się niedostępne w przyszłości. Wszelkie negatywne publikacje dotyczące jakiegokolwiek wypadku albo wykolejenia pociągu mogą także wyrzucić negatywny wpływ na reputację oraz na ocenę atrakcyjności usług świadczonych przez PKP CARGO S.A.

5.3 Czynniki ryzyka związane z działalnością PKP CARGO S.A.

Baza klientów Spółki i Grupy PKP CARGO S.A. jest wysoce zależna od ograniczonej liczby grup przemysłowych oraz ich dostawców ze względu na znaczącą koncentrację, jednak przychody od żadnego z klientów Spółki jednostkowo nie przekroczyły w 2013 r. 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług i sprzedaży towarów i materiałów, a po stronie dostawców jedynie PKP PLK i PKP Energetyka przekroczyło 10% próg, co opisano w rozdziale dotyczącym wyników Spółki.

Większość kluczowych klientów korzysta z usług Spółki i Grupy PKP CARGO w celu transportu ładunków (takich jak węgiel, substancje chemiczne i paliwa płynne, kruszywa i materiały budowlane). Mimo, że z niektórymi z tych klientów zawierane są umowy długoterminowe, a część umów określa gwarantowane wielkości zamówień, nie można zapewnić, że Spółka utrzyma swoich klientów w przyszłości lub że w przypadku ich utraty będzie w stanie

łatwo zastąpić ich innymi klientami, na rzecz których będzie świadczyć usługi na porównywalnych warunkach lub z którymi zawrze umowy dotyczące towarów o podobnej masie, jeżeli w ogóle to nastąpi.

Dodatkowo na działalność mogą mieć wpływ zmiany strukturalne w działalności kluczowych klientów, które mogą doprowadzić do utworzenia lub rozwoju przez poszczególnych klientów ich własnych spółek zależnych zajmujących się kolejowym przewozem towarów.

Wzrost wykorzystywania ekologicznych źródeł energii oraz nowe rozwiązania stosowane w produkcji stali mogą spowodować spadek popytu na węgiel, który jest jednym z kluczowych ładunków przewożonych przez PKP CARGO S.A.

Strategia PKP CARGO S.A. obejmuje rozwój m.in. poprzez akwizycje. Realizacja takiej strategii wiąże się z określonymi ryzykami, wynikającymi w szczególności z problemu identyfikacji odpowiedniego celu nabycia, z konieczności przeprowadzenia odpowiedniego badania (*due diligence*) działalności, sytuacji prawnej i finansowej nabywanego podmiotu, zawyżenia jego wyceny, a tym samym zapłaty wynagrodzenia wyższego niż wartość rynkowa, poniesienia znacząco wyższego niż zakładane ryzyka związanego z finansowaniem i kosztami operacyjnymi oraz ujawnienia wyższych niż oczekiwane lub uprzednio nieujawnione zobowiązania. Wydatki związane z akwizycjami mogą wywierać silny wpływ na przepływy pieniężne.

Ponadto, ze względu na regulacje dotyczące kontroli koncentracji przedsiębiorstw oraz na znaczącą pozycję rynkową PKP CARGO S.A. w sektorze przewozów kolejowych w Polsce, istnieje znaczące ryzyko, że nie możliwe będzie uzyskanie od Prezesa UOKiK lub innego właściwego organu odpowiednich zgód niezbędnych do skutecznego dokonania przejęć w Polsce albo zgody takie mogą być uzależnione od spełnienia zobowiązań, które nie będą miały dla Spółki ekonomicznego uzasadnienia. W takim przypadku PKP CARGO S.A. może zostać zmuszona do realizacji potencjalnych akwizycji wyłącznie za granicą.

Możliwe jest także napotkanie trudności w integracji przejętych podmiotów z własnym przedsiębiorstwem oraz w optymalnym zarządzaniu nimi.

PKP CARGO S.A. jest uznawana za podmiot posiadający pozycję dominującą na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce, a tym samym podlega ścisłemu nadzorowi wynikającemu z przepisów o ochronie konkurencji. Jeżeli organy właściwe w sprawach ochrony konkurencji i konsumentów uznają, że którekolwiek ze spółek Grupy PKP CARGO nadużyły swojej pozycji dominującej, mogą nakazać zaprzestanie praktyk ograniczających konkurencję lub zastosować sankcje, które mogą obejmować kary pieniężne nałożone na poszczególne spółki Grupy (co do zasady, do 10% przychodów uzyskanych w roku poprzedzającym rok, w którym dana kara została nałożona). W przeszłości na Spółkę kilkukrotnie nakładane były kary przez Prezesa UOKiK.

Działalność przewozowa jest działalnością regulowaną i do jej wykonywania konieczne jest uzyskanie licencji i innych decyzji administracyjnych. PKP CARGO S.A. posiada szereg licencji zezwalających jej na wykonywanie przewozów kolejowych, a także certyfikatów bezpieczeństwa, które są niezbędne do prowadzenia działalności w Polsce i za granicą, a w szczególności licencje na kolejowy przewóz towarów, licencje na kolejowy przewóz osób, certyfikaty bezpieczeństwa część A dla Polski oraz certyfikaty bezpieczeństwa część B dla Polski, Niemiec, Republiki Czeskiej, Słowacji, Austrii, Belgii, Węgier oraz Holandii. Uchylenie, zawieszenie lub nieodnowienie takich licencji i certyfikatów może uniemożliwić świadczenie usług transportowych.

W związku z obowiązującymi umowami międzynarodowymi (rządowymi i na szczeblu organizacji kolejowych, (tj. Umowy SMGS i Umowy PGW), Spółka jest jedynym polskim przewoźnikiem kolejowym wskazanym w ww. umowach jako podmiot uprawniony do kontaktów z kolejami rosyjskimi, ukraińskimi i białoruskimi (m.in. w zakresie uzgadniania przewozów, czy rozliczenia czynszów wagonowych). Dopuszczenie innych przewoźników do kontaktów z wyżej wymienionymi kolejami wymagałoby zmiany wspomnianych umów, co jest procesem czasochłonnym oraz wymagającym zgody wszystkich sygnatariuszy. W konsekwencji, inni przewoźnicy kolejowi realizują przewozy na granicy wschodniej z wykorzystaniem usług Spółki, bądź samodzielnie, jeśli udało im się zawrzeć porozumienia dwustronne. Najważniejszą usługą świadczoną przez Spółkę we wschodnim rejonie przygranicznym jest odbiór towarów od kolei wschodnich i dostarczanie ich do odpowiednich stacji/terminali przeładunkowych po stronie polskiej. Organizacja przewozów na granicy wschodniej była przedmiotem zainteresowania Prezesa UTK, który nie wszczął jak dotąd żadnego formalnego postępowania administracyjnego w tej sprawie. W ramach przejściowego rozwiązania omawianego problemu, Spółka została zobowiązana przez Prezesa UTK do przygotowania usługi umożliwiającej innym przedsiębiorcom kolejowym prowadzenie

działalności na styku kolei szeroko- i normalnotorowej. Możliwość świadczenia różnych wariantów usług w rejonie przygranicznym może prowadzić do zmniejszenia zainteresowania usługami aktualnie świadczonymi przez Spółkę, a nowe usługi mogą nie generować przychodów na takim poziomie, jak usługi świadczone dotychczas.

PKP CARGO S.A. i Grupa PKP CARGO, aby pozostać konkurencyjnym pracodawcą kolejowym oraz by zadośćuczynić oczekiwaniom związków zawodowych, może być zmuszona do podwyższania wynagrodzenia swoim pracownikom szybciej niż w przeszłości lub do wypłat dodatkowych premii motywacyjnych.

Ponadto w latach 2014–2018 Spółka może być zmuszona do zastąpienia znaczącej liczby osób stanowiących jej wysoko wykwalifikowany personel (głównie maszynistów) z powodu osiągnięcia przez nich wieku emerytalnego. Jeżeli PKP CARGO S.A. nie będzie zdolna do zastępowania swoich pracowników (w szczególności kluczowych pracowników), może być zmuszona do podwyższenia wynagrodzeń w celu pozyskania pracowników dostępnych na rynku lub ponieść dodatkowe koszty związane z wyszkoleniem niewykwalifikowanych pracowników.

Tabor PKP CARGO S.A. jest relatywnie stary. Biorąc pod uwagę skalę działalności, w przyszłości PKP CARGO S.A. może być zmuszona do znaczącego zwiększenia zakresu napraw i remontów w stosunku do wagonów.

Wzrost cen energii elektrycznej i oleju napędowego może zwiększyć koszty PKP CARGO S.A., co może wywrzeć negatywny wpływ na wskaźniki rentowności Spółki.

5.4 Ryzyko wynikające ze sporów prawnych, których stroną jest Spółka

Charakter działalności PKP CARGO S.A. naraża Spółkę na pewną liczbę sporów sądowych o niewielkiej skali oraz innych postępowań prawnych. Spory sądowe, które samodzielnie są względnie nieistotne, mogą być łączone ze sporami wniesionymi na podstawie podobnych faktów, skutkiem czego łączne zagrożenie może stać się istotne dla jej działalności.

Obecnie PKP CARGO S.A. nie jest stroną w żadnym postępowaniu, którego wartość stanowi 10% kapitałów własnych Spółki. W rozdziale Postępowania sądowe przedstawiono informacje o sprawach sądowych i administracyjnych, których stroną jest Spółka, kierując się zasadą rzetelnego informowania inwestorów o sytuacji Spółki.

5.5 Ryzyka finansowe

W Spółce występowały i występują następujące rodzaje ryzyka finansowego:

- ryzyko płynności,
- ryzyko rynkowe
 - ryzyko walutowe,
 - ryzyko stopy procentowej,
- ryzyko kredytowe.

Ryzyko płynności

Spółka narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. Na dzień 31 grudnia 2013 r. i 31 grudnia 2012 r. wskaźnik płynności bieżącej wynosił odpowiednio 1,8 i 1,6. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu. W celu optymalizacji kosztów finansowych w Spółce funkcjonuje system konsolidacji środków pieniężnych na poziomie Centrali Spółki.

Ryzyko rynkowe

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

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

Ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. narażone było w 2013 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, środków pieniężnych oraz zobowiązań. Należności Spółki wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe (do 1 miesiąca), natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i zobowiązań 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.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe w wysokości 298,6 mln zł (według kursu na koniec grudnia 2013 r.) denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku Spółki na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Należności krótkoterminowe wyrażone w walutach obcych (głównie EUR) wynoszą średniomiesięcznie w EUR ok. 10 mln, natomiast w CHF ok. 0,3 mln. Znaczną część należności krótkoterminowych stanowią przychody z tytułu rozliczeń za przewozy międzynarodowe.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami, Spółka generuje trwałą nadwyżkę w walucie EUR – średniomiesięcznie od 4 do 6 mln EUR. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy Spółki są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Dla kursu CHF/PLN hedging naturalny występuje w ograniczonym zakresie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zabezpieczających ryzyko walutowe jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka stosowała w 2013 r. transakcje zabezpieczające ryzyko walutowe w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Ze względu na stały kurs pary walutowej EUR/CHF nie były stosowane transakcje zabezpieczające ryzyko walutowe. Spółka stosowała transakcje natychmiastowej wymiany walut na parze walutowej EUR/CHF.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2013 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward. Spółka w 2013 r. zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN do kwoty nie wyższej niż 6 mln EUR miesięcznie.

Na dzień 31.12.2013 r. Spółka posiadała nierozliczone kontrakty Forward w wysokości 95 mln zł.

Ryzyko stopy procentowej

Większość głównych inwestycji finansowych dokonywanych przez Spółkę w 2013 r. stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane na okres od kilku dni do ok. 6 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki. Odsetki od lokat w PLN naliczone były w zakresie od 1,90% do 4,60% (w zależności na jaki okres założono lokatę). Średnia ważona stopa procentowa lokat terminowych w 2013 r. wyniosła 3,10% wobec 5,92% w 2012 r.

Ponadto Spółka narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Wartość odsetek od zobowiązań leasingowych zapłaconych w 2013 r. wyniosła 10,2 mln zł. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów

denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, natomiast dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy. Wartość odsetek od zobowiązań kredytowych zapłaconych w 2013 r. wyniosła 9,0 mln zł. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i WIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka w 2013 r. stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS. Ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, Spółka zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN, ze względu na najistotniejsze ryzyko stopy procentowej do 100% ekspozycji kredytowej dla rat kapitałowych o okresie spłaty do 31.12.2013 r.

Na dzień 31.12.2013 r. Spółka nie posiadała nierozliczonych kontraktów IRS.

Ryzyko kredytowe

Spółka 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 Spółka 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, blokad na rachunkach bankowych oraz weksli.

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Spółka lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym. Należą do nich banki krajowe, banki zagraniczne oraz oddziały banków zagranicznych.

6 Perspektywy rozwoju PKP CARGO S.A.

6.1 Czynniki istotne dla rozwoju PKP CARGO S.A.

Wg danych GUS transportem kolejowym w 2013 r. przewieziono 232,6 mln ton ładunków (o 0,8% więcej niż przed rokiem). W komunikacji międzynarodowej przewozy wzrosły o ok. 6% (w tym notowano wzrost przewozów ładunków w eksporcie o ok. 16% oraz tranzytowych – o ok. 5%; natomiast przewozy ładunków importowanych zmniejszyły się o ok. 2%). Niższe niż w 2012 r. były przewozy w komunikacji wewnętrznej o ok. 1%.

Biorąc pod uwagę fakt, iż transport towarowy charakteryzuje się wzajemną korelacją z PKB, należy przypuszczać, że dostrzegane na rynku sygnały ożywienia gospodarczego oraz prognozowane wielkości PKB dla polskiej gospodarki, są zwiastunem polepszenia kondycji kolejowego transportu towarowego w 2014 r.

W kolejnych kwartałach 2013 r. tempo wzrostu gospodarczego w Polsce stopniowo poprawiało się. Spowolnienie gospodarcze notowane w II połowie 2012 r. utrzymało się w I półroczu 2013 r. W III i IV kwartale w wielu obszarach obserwowano umocnienie pozytywnych tendencji, zapoczątkowanych w poprzednich miesiącach, jednak wzrost PKB w całym 2013 r. był nieco wolniejszy niż w 2012 r. Według wstępnego szacunku GUS, PKB w 2013 r. zwiększył się realnie o 1,6% w skali roku (wobec wzrostu o 1,9% w 2012 r.).

Produkcja sprzedana przemysłu ogółem, według wstępnych szacunków, w 2013 r. wzrosła o 2,1% (wobec wzrostu o 0,5% przed rokiem) natomiast produkcja budowlano-montażowa ogółem w 2013 r. była o ok. 11% niższa niż przed rokiem (wobec spadku o 6,3% w 2012 r.). Produkcja budowlano-montażowa była niższa niż przed rokiem we wszystkich działach budownictwa, a najgłębszy spadek wystąpił w przedsiębiorstwach wykonujących głównie roboty związane z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej. W strukturze produkcji budowlano-montażowej zwiększył się w porównaniu z 2012 r. udział robót budowlanych specjalistycznych, a zmniejszył się – budowy obiektów inżynierii lądowej i wodnej oraz w niewielkim stopniu – budowy budynków.

W 2013 r. wzrost produkcji sprzedanej w porównaniu z poprzednim rokiem odnotowano w 23 (spośród 34) działach przemysłu, których udział stanowił 63,2% wartości produkcji przemysłowej ogółem.

Wg danych wstępnych danych GUS w 2013 r. dynamika obrotów towarowych handlu zagranicznego była słabsza niż rok wcześniej. W wyniku wzrostu eksportu o 5,8% i stałego poziomu importu, poprawiło się ujemne saldo wymiany ogółem.

W 2013 r. w strukturze geograficznej eksportu obniżył się w skali roku udział krajów rozwiniętych (w tym krajów UE), przy wzroście znaczenia krajów rozwijających się. Nie zmienił się natomiast udział krajów Europy Środkowo-Wschodniej. W imporcie odnotowano wzrost udziału krajów rozwiniętych (w tym krajów UE) i krajów rozwijających się, natomiast spadek – krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

Wartość eksportu w obrotach z Niemcami wzrosła o 5,2% w skali roku do 159,6 mld zł, a importu – o 0,8% do 139,3 mld zł.

Udział Niemiec w obrotach ogółem uległ niewielkim zmianom: w eksporcie obniżył się z 25,1% w 2012 r. do 25,0%, a w imporcie wzrósł – z 21,3% do 21,5%.

Wśród partnerów handlowych kolejne pozycje po Niemczech zajmowały w eksporcie – W. Brytania (6,5%), Czechy (6,2%), Francja (5,6%), Rosja (5,3%), Włochy (4,3%), Holandia (4,0%), Ukraina (2,8%), Szwecja (2,7%) oraz Słowacja (2,6%), a w imporcie – Rosja (12,3%), Chiny (9,4%), Włochy (5,2%), Holandia (3,9%), Francja (3,8%), Czechy (3,7%), Stany Zjednoczone (2,7%), W. Brytania (2,6%) oraz Belgia (2,3%). Poniżej przedstawiono prognozy koniunktury gospodarczej w Polsce w 2014 r., które zakładają specjaliści różnych instytucji śledzących rozwój gospodarki światowej i europejskiej. Eksperti przewidują, iż dynamika polskiego PKB przyspieszy w 2014 r. i będzie się kształtować na poziomie ok. 2,7% do 2,9%.

Tabela 28 Prognoza wzrostu PKB w Polsce (w %)

Prognozy wzrostu PKB w Polsce (w %)	2013 r.	2014 r.	2015 r.
IBnGR - Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową ²²	1,6	2,8	3,5
Komisja Europejska ²³	1,3	2,9	2,9
EBOR - Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju ²⁴	1,2	2,7	-
OECD - Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju ²⁵	1,4	2,7	3,3

Źródło: Opracowanie własne.

Do czynników determinujących wzrost gospodarczy w Polsce w najbliższych latach należy zaliczyć m. in. rozwój sytuacji gospodarczej u partnerów handlowych. Prognozy Komisji Europejskiej dla gospodarki Niemiec, największego partnera handlowego Polski, przewidują wzrost PKB w 2014 r. na poziomie 1,7 %. Wg szacunków, w 2013 r. wzrost PKB w Niemczech wyniósł 0,4%.

Generalnie, wg opinii ekonomistów 2014 r. będzie rokiem ożywienia w światowej i polskiej gospodarce.

Już w 2013 r. zaobserwowano powolną poprawę koniunktury gospodarki europejskiej. Po spadkach PKB odnotowywanych do pierwszego kwartału 2013 r., w drugim kwartale nastąpiło ożywienie gospodarki. Wg szacunkowych danych Komisji Europejskiej z lutego 2014 r., oczekuje się zmiany PKB w 2013 roku na poziomie 0,1% w UE oraz -0,4% w strefie euro. Wg prognozy wiosennej analogiczne wartości PKB kształtowały

²² wg „Stan i prognoza koniunktury gospodarczej” z 5 lutego 2014 r., Kwartalne Prognozy Makroekonomiczne nr 81

²³ wg European Economic Forecast, Winter 2014

²⁴ wg Regional Economic Prospects in EBRD, January 2014

²⁵ wg OECD Economic Outlook, No. 94 (listopad 2013)

się na poziomie -0,1% dla UE oraz -0,5% w strefie euro. Z kolei prognozy dla roku 2014 mówią o wzroście PKB w UE na poziomie 1,5% oraz 1,2% dla strefy euro.

Także gospodarka światowa, 5 lat po globalnym kryzysie finansowym, wreszcie się odbija. Eksperci Banku Światowego przewidują, że w 2014 r. wzrost gospodarczy wyniesie 3,2%, czyli o 0,8 p.p. więcej niż w roku ubiegłym. Przyspieszenie ma nastąpić nie tylko na tak zwanych rynkach wschodzących, ale również w krajach Zachodu.

Biorąc powyższe pod uwagę należy oczekiwać, że 2014 r. będzie korzystny dla gałęzi transportu kolejowego w Polsce.

Dla wszystkich uczestników rynku transportu kolejowego nie bez znaczenia pozostaje także fakt wejścia w życie nowego cennika PKP PLK, w którym dostrzega się pozytywne zmiany w opłatach za dostęp do infrastruktury kolejowej. Nowy cennik PKP PLK wydaje się być ważnym krokiem w kierunku długo oczekiwanego zbliżenia opłat z tymi obowiązującymi w Europie Zachodniej, co w konsekwencji może przyczynić się do pożądanego zwiększenia udziału transportu kolejowego w rynku transportowym.

Dzięki liberalizacji europejskiego rynku coraz większe znaczenie dla przewoźników towarowych ma zaangażowanie Polski jako kraju tranzytowego przy wymianie handlowej pozostałych państw europejskich.

Nie bez znaczenia jest obserwowana migracja wolumenów z portów Zachodniej Europy do portów Morza Bałtyckiego, co przekłada się na dynamiczny rozwój polskich portów oraz ich rosnącego zaangażowania, zwłaszcza w przewozy intermodalne.

Biorąc pod uwagę fakt, iż PKP CARGO S.A. realizuje przewozy kolejowe w ośmiu krajach Unii Europejskiej, wpływ na działalność Spółki ma również rozwój interoperacyjności europejskiej sieci transportowej, dzięki której transport kolejowy ma szansę stać się znacznie bardziej konkurencyjny na trasach międzynarodowych.

Aktualnie toczą się prace nad IV Pakietem Kolejowym. W odniesieniu do regulacji w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, kluczowym zagadnieniem jest szczegółowe sprecyzowanie kompetencji poszczególnych organów, m.in. w zakresie wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, zezwoleń na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji oraz zasad regulujących wzajemną współpracę. W dalszej perspektywie zakłada się podjęcie prac nad pozostałymi elementami IV Pakietu, dot. otwarcia krajowych rynków przewozów pasażerskich oraz tzw. „unbundlingu”, czyli rozdziału strukturalnego zarządzania infrastrukturą i działalności przewozowej. Ocenic należy, iż IV Pakiet Kolejowy znacząco wpłynie na sytuację prawną polskich przedsiębiorstw sektora kolejowego.

Trwają prace nad projektem rozporządzenia w/s przedsięwzięcia Shift2Rail przewidującego utworzenie projektu partnerstwa publiczno-prywatnego, który ma zarządzać programem prac badawczo-innowacyjnych, służących wsparciu rozwoju i poprawy jakości usług kolejowych w Europie.

W ramach tworzonej europejskiej sieci kolejowej trwają prace w zakresie funkcjonowania przebiegających przez terytorium Polski korytarzy transportowych 5 (RFC 5) i 8 (RFC 8), dotyczące wymagań i potrzeb przewoźników odnośnie infrastruktury kolejowej wchodzącej do sieci korytarzy towarowych.

6.2 Charakterystyka polityki Spółki w zakresie kierunków rozwoju

Uwzględniając otoczenie, w jakim działa Spółka i Grupa PKP CARGO zamierza konsekwentnie realizować przyjętą Strategię. Kluczowym celem jest utrzymanie wiodącej pozycji kolejowego przewoźnika towarowego w Polsce poprzez wykorzystywanie nowych możliwości, dalszą poprawę efektywności operacyjnej, a także rozwój działalności poza Polską.

Spółka będzie prowadziła działania w celu utrzymania pozycji największego kolejowego przewoźnika towarowego w Polsce oraz utrzymania udziału w rynku. PKP CARGO S.A. posiada odpowiednią pozycję do utrzymania wiodącego udziału w rynku, biorąc pod uwagę wszechstronność oferowanych usług, a także ugruntowane, długoterminowe relacje z kluczowymi klientami oraz liczbę i strukturę taboru. Spółka zamierza w dalszym ciągu koncentrować się na realizacji przewozów kolejowych paliw stałych, metali i rud, kruszyw i materiałów budowlanych, artykułów chemicznych oraz przewozach intermodalnych. Spółka zamierza nawiązywać nowe i nadal rozwijać istniejące relacje z klientami w celu pozyskiwania nowych zamówień, zarówno w Polsce, jak i za granicą, co będzie możliwe dzięki ciągłej poprawie jakości obsługi klientów.

Planowana jest kontynuacja restrukturyzacji działalności poprzez optymalizację procesów logistycznych, struktury zatrudnienia, zmiany w strukturze Grupy kapitałowej oraz dalszy rozwój rozwiązań informatycznych. Spółka zamierza kontynuować optymalizację i usprawnianie logistyki oraz zarządzania procesami przewozowymi w celu poprawy efektywności operacyjnej. Poprawę efektywności wykorzystania taboru zamierza osiągnąć poprzez między innymi zwiększanie średniej masy pociągów, poprawę średniego obrotu wagonów oraz optymalizację liczby taboru wykorzystywanego w realizacji przewozów. Ponadto planuje się kontynuować optymalizację kosztów, włącznie z kosztami utrzymania taboru i kosztami paliw, dzięki modernizacji lokomotyw oraz optymalizacji procesów napraw taboru. Kontynuowane będzie obniżanie kosztów utrzymania nieruchomości i kosztów wynajmu poprzez rozwiązanie niektórych umów najmu i zbycie niektórych nieruchomości. Wzrost efektywności operacyjnej będzie również osiągnięty dzięki poprawie wykorzystania zasobów ludzkich poprzez realokację pracowników w spółkach Grupy. Działania kosztowo-organizacyjne oraz współpraca pomiędzy spółkami pozwolą na wykorzystanie efektów synergii pomiędzy obszarami biznesowymi oraz na zwiększenie możliwości wynikających z efektu skali prowadzonej działalności. Kluczowym celem działań restrukturyzacyjnych i optymalizacyjnych jest optymalizacja kosztów funkcjonowania całej Grupy, zatem i PKP CARGO S.A., a tym samym zwiększenie konkurencyjności działania.

Planowane jest rozwijanie działalności w rosnących segmentach rynku w Polsce, takich jak transport intermodalny, a także dokonywanie ekspansji poprzez przejęcia innych podmiotów w atrakcyjnych segmentach rynku w Polsce, które cechują się aktualnie względnie niskim udziałem Spółki. PKP CARGO S.A. planuje rozwijać usługi intermodalne w celu utrzymania wiodącej pozycji w tym segmencie, głównie za pośrednictwem dedykowanego do tego celu podmiotu tj. „Cargosped” Sp. z o. o. Rozwój w segmencie intermodalnym będzie miał charakter organiczny dzięki wykorzystaniu aktywów Grupy, takich jak terminale, wagony platformy do przewozu kontenerów oraz naczepy samochodowe. Analizowane będą także możliwości ekspansji w atrakcyjnych segmentach, takich jak przewozy produktów petrochemicznych. Dzięki silnej pozycji finansowej możliwe jest rozważanie przejmowania innych podmiotów.

Planowana jest kontynuacja ekspansji na rynkach zagranicznych w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Zachodniej. PKP CARGO S.A. zamierza koncentrować swoje wysiłki na rozwoju przewozów w Niemczech, w Czechach, na Słowacji, w Austrii, na Węgrzech, w Belgii oraz Holandii, poprzez rozwijanie możliwości handlowych i operacyjnych w celu pozyskiwania nowych klientów. Oprócz organicznego wzrostu na rynkach zagranicznych oraz rozwoju działalności przewozowej w korytarzach przewozowych Wschód-Zachód oraz Północ-Południe, PKP CARGO S.A. zamierza rozwijać się poprzez przejęcia i zawieranie aliansów strategicznych z innymi przewoźnikami kolejowymi za granicą. Długoterminowo PKP CARGO S.A. zamierza stać się istotnym graczem na rynkach ościennych.

7 Pozostałe informacje i oświadczenia

7.1 Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

7.1.1 Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie środków pozyskanych z emisji

W 2013 r. w PKP CARGO S.A. nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych papierów wartościowych. 8 lipca 2013 r. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki podjęło decyzję o podniesieniu kapitału zakładowego Spółki o kwotę 1 000 zł poprzez emisję 1 akcji serii L o cenie emisyjnej 117,1 mln zł. Cena emisyjna pokryta została aportem, a nadwyżka ceny emisyjnej ponad cenę nominalną została przekazana na kapitał zapasowy. Rejestracja emisji oraz pozostałych zmian kapitałowych podjętych 8 lipca 2013 r. nastąpiła 2 października 2013 r.

W dniu 30 października 2013 r. w ramach debiutu giełdowego PKP S.A. zbyła część posiadanych akcji PKP CARGO S.A. W ramach akcji przeznaczonych dla pracowników Spółka finansuje ich nabycie poprzez przyznanie pracownikom dodatkowej gratyfikacji w ramach premii prywatyzacyjnej, należność z tytułu, której zostanie potrącenie z należnościami Spółki z tytułu pokrycia akcji.

7.1.2 Informacje o znanych PKP CARGO S.A. umowach, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany 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.

7.1.3 Akcje własne posiadane przez Spółkę

PKP CARGO S.A. nie posiadała i nie posiada obecnie żadnych akcji własnych.

7.1.4 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Zgodnie z podpisanym w dniu 2 września 2013 r. przez Zarząd Spółki i działające w jej strukturach związki zawodowe *Paktem Gwarancji Pracowniczych Umową dotyczącą Gwarancji Pracowniczych i Socjalnych dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. oraz dla pracowników zatrudnionych przez Spółki Grupy PKP CARGO* pracownicy PKP CARGO S.A. i pięciu spółek zależnych zyskali gwarancje zatrudnienia oraz nabyli prawo do jednorazowego świadczenia pieniężnego (premii prywatyzacyjnej) na zasadach ustalonych w PGP. Realizacja ww. świadczenia przybiera formę programu akcji pracowniczych, gdyż strony PGP ustaliły, iż będzie ono wypłacone w akcjach serii C z zakazem zbycia w okresie dwóch lat od dnia pierwszego notowania. Zgodnie z Memorandum Informacyjnym związanym z ofertą publiczną akcji serii C zapisy na akcje pracownicze PKP CARGO S.A. rozpoczęły się 2 grudnia 2013 r. Uprawnieni pracownicy mogli zapisywać się na akcje pracownicze do 28 lutego 2014 r. Zapisy na akcje złożyło 22 146 (tj. 99,8%) uprawnionych pracowników PKP CARGO S.A. oraz 2 395 (tj. 99,9%) uprawnionych pracowników spółek zależnych.

W dniu 7 marca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie przydziału akcji zwykłych imiennych serii C Spółki w ilości 1 448 902 szt.

Obsługą programu zajmuje się Dom Maklerski PKO Banku Polskiego.

Ponadto 15% środków uzyskanych przez PKP S.A. ze sprzedaży akcji PKP CARGO S.A. trafiło do Funduszu Własności Pracowniczej PKP na mocy ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

7.2 Umowy znaczące dla działalności PKP CARGO S.A. ²⁶

7.2.1 Umowy znaczące zawarte w 2013 r.

Umowa sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej zawarta dnia 30 stycznia 2013 r. pomiędzy Spółką a PKP Energetyka regulowała zasady sprzedaży energii trakcyjnej i świadczenia usług dystrybucji energii do celów prowadzenia działalności przewozowej z wykorzystaniem trakcji elektrycznej, jak również dla pociągów uruchamianych przez strony trzecie z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych Spółki. Umowa określała wielkość mocy umownej w okresie rozliczeniowym i prognozowaną wielkość zużycia energii trakcyjnej.

Zgodnie z umową Spółka ponosiła następujące opłaty na rzecz PKP Energetyka:

- opłatę za zużytą energię trakcyjną przez poszczególne kategorie pociągów Spółki, wg cen energii elektrycznej określonych w ofercie PKP Energetyka, w której zawarte były także warunki zmiany tych cen,
- opłatę za obsługę rozliczenia, odrębnie dla każdej kategorii pociągu, wg cennika PKP Energetyka,
- opłaty za usługi dystrybucji, według cen i stawek opłat zgodnych z obowiązującą taryfą zatwierdzaną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (w tym opłatę jakościową, opłatę przejściową, opłatę stałą sieciową, opłatę zmienną sieciową i opłatę abonamentową) oraz

opłatę za przekroczenie mocy umownej.

PKP Energetyka była zobowiązana do dostarczania energii trakcyjnej w sposób ciągły i niezawodny przy zachowaniu standardów jakościowych napięcia w miejscu dostarczenia.

Umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 zawarto dnia 5 lutego 2013 r. pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP PLK.

Przedmiotem umowy było udostępnienie Spółce przez PKP PLK linii oraz odcinków kolejowych będących w zarządzie PKP PLK w celu realizacji przez Spółkę rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 i obowiązywała strony w okresie obowiązywania rozkładu od 9 grudnia 2012 r. do 14 grudnia 2013 r. Umowa określała dokładne trasy pociągów, przy czym Spółka miała prawo zrezygnować z przydzielonej jej trasy. Możliwa była również zmiana parametrów przydzielonej trasy w wyniku zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu.

Na podstawie umowy PKP PLK świadczyła usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, tj. sporządzenie rocznego rozkładu jazdy w porozumieniu ze Spółką, zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu i zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu.

Dodatkowo PKP PLK świadczyła usługi podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz szereg usług dodatkowych obejmujących zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem oraz przejazdem pociągów dodatkowych.

Umowa sprzedaży oleju napędowego dotycząca sprzedaży oleju napędowego w ilości 37.680 m³ rocznie i łącznej ilości 301.440 m³ w całym czasie trwania umowy, zawarta została dnia 27 lutego 2013 r. Umowa obowiązuje do 31 grudnia 2020 r. Spółka ma prawo do zwiększenia wysokości łącznego wolumenu oleju napędowego o nie więcej niż 20% lub do zmniejszenia go o nie więcej niż 15%. Minimalne wielkości miesięcznych obrotów olejem napędowym w określonych lokalizacjach mogą ulec zmniejszeniu, wyłącznie w wyniku: (i) ograniczenia pracy przewozowej; (ii) zmiany w organizacji przewozów; (iii) zmiany stosowanej trakcji; (iv) modernizacji lokomotyw; (v) innych nadzwyczajnych i niezależnych od Spółki okoliczności wpływających na wielkość zapotrzebowania na olej napędowy.

Cena netto równa jest cenie sprzedaży oleju napędowego uzgodnionej pomiędzy dostawcą oleju napędowego a jego dostawcami, podwyższonej o uzgodnioną marżę.

W dniu 26.11.2013 r. została zawarta z PKP Energetyka umowa sprzedaży energii elektrycznej i usług dystrybucji na lata 2014-2016, obowiązująca od 1 stycznia 2014 do 31 grudnia 2016 r. Umowa może zostać przedłużona na

²⁶ Tj. o wartości przekraczającej 10% kapitałów własnych Emitenta (w przypadku PKP CARGO S.A. 336 mln zł).

kolejne okresy poprzez pisemne wyrażenie woli przez Spółkę przesłane do PKP Energetyka S.A. do dnia 20 czerwca roku poprzedzającego rok, na który przedłuża się umowę.

Cena sprzedaży energii elektrycznej dla PKP CARGO S.A. wyliczona jest zgodnie ze wzorem ustalonym dla lat 2014-2016. Umowa określa sytuacje, w których cena sprzedaży energii elektrycznej może ulec zmianie na zasadach określonych w umowie. Zakup części przewidywanego zużycia energii trakcyjnej i nietrakcyjnej PKP Energetyka S.A. realizuje w ramach posiadanego portfela zakupu. Część ta wynosić będzie 65% w 2014 r., 15% w 2015 r. i 0% w 2016 r. Pozostała część przewidywanego zużycia zakupywana będzie przez dostawcę na podstawie składanych przez Spółkę zleceń kupna produktów oferowanych na Towarowej Giełdzie Energii S.A.

7.2.2 Umowy znaczące zawarte po dacie bilansowej

W dniu 11 lutego 2014 r. podpisana została umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP PLK. Umowa obowiązuje strony w okresie od 15 grudnia 2013 r. do dnia 13 grudnia 2014 r.

Przedmiotem umowy jest udostępnienie Spółce przez zarządcę infrastruktury linii oraz odcinków kolejowych będących w zarządzie PKP PLK w celu realizacji przez Spółkę rozkładu jazdy pociągów 2013/2014. Na podstawie umowy PKP PLK świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi sporządzanie rocznego rozkładu jazdy w porozumieniu z przewoźnikiem, zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu i zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu oraz usługi podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz szereg usług dodatkowych obejmujących zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem, a także przydziałem pociągów dodatkowych.

Oplaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej naliczane są w oparciu o Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK obowiązujący od 15 grudnia 2013 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzją Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 z dnia 8 listopada 2013 r. oraz postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014.

7.3 Istotne transakcje z podmiotami powiązanymi

PKP CARGO S.A. nie zawarła w 2013 r. żadnej transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

7.4 Postępowania sądowe

PKP CARGO S.A. nie jest stroną w żadnym postępowaniu, którego wartość stanowi 10% kapitałów własnych Spółki. Poniżej przedstawiono informacje o sprawach sądowych i administracyjnych, których stroną jest Spółka, kierując się zasadą rzetelnego informowania inwestorów o sytuacji Spółki.

Oceniając zaawansowanie toczących się postępowań oraz prawdopodobieństwo rozstrzygnięć, w sprawozdaniu finansowym ujęto najlepsze szacunki w zakresie rezerw jakich Spółka mogła dokonać (szczegóły opisano w notce objaśniającej nr 26 do Sprawozdania Finansowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 r.).

7.4.1 Wszczęte postępowania sądowe

1. Pozew CTL Logistics sp. z o.o. o zapłatę odszkodowania z tytułu nieprawidłowego funkcjonowania systemu rozliczeniowego w PKP CARGO S.A., w 2002 r., w wysokości 18.435.324,33 zł. W dniu 12 września 2013 r. doręczono pozew. W dniu 08 listopada 2013 r. udzielono odpowiedzi na pozew. Obecnie Sąd wyznaczył kolejne terminy dla stron celem złożenia dalszych pism procesowych.
2. Zgłoszenie wierzytelności do masy upadłości Dolnośląskich Surowców Skalnych S.A. (zgłoszenie pierwotne: 7.213.632,00 zł; zgłoszenie uzupełniające: 43.264,88 zł). Syndyk masy upadłości odmówił uznania wierzytelności pierwotnej w całości. Po złożeniu sprzeciwu w dniu 14 czerwca 2013 r. Sąd wydał postanowienie, w którym uwzględnił sprzeciw co do kwoty 112 337,75 zł. W pozostałym zakresie sprzeciw oddalono. W dniu 9 lipca 2013 r. złożono zażalenie na postępowanie sędziego komisarza.

Na dzień 31 grudnia 2013 r. zażalenie nie zostało rozpoznane. W dniu 01 października 2013 r. w MSiG opublikowana została wzmianka o sporządzeniu 3 uzupełniającej listy wierzytelności, na podstawie której nie uznano zgłoszonych przez PKP CARGO S.A. wierzytelności uzupełniających w kwocie 43 264,88 zł. W dniu 15 października 2013 r. złożono sprzeciwy w powyższym zakresie. Sprzeciw oddalony w dniu 10 grudnia 2013 r. Złożono zażalenie na postanowienie sędziego komisarza. Zażalenie nie zostało rozpoznane.

3. Pozew z dnia 23 grudnia 2011 r. PKP CARGO S.A. przeciwko DB Schenker Rail Romania o zapłatę wynagrodzenia w wysokości 1,7 mln EUR za pobyt wagonów własnych PKP CARGO S.A. na terenie Rumunii. Sprawa przeniesiona do prowadzenia w Rumunii. Wydano urzędowe wezwanie strony przeciwnej do zapłaty.

Ponadto PKP CARGO S.A. jest stroną postępowań sądowych związanych z wydanymi przez Prezesa UOKiK decyzjami nakładającymi na Spółkę kary pieniężne z tytułu nadużywania pozycji dominującej. Są to:

1. Kara pieniężna w wysokości 60.362.071,69 zł nałożona przez decyzję Prezesa UOKiK nr DOK-3/2009 z dnia 07 lipca 2009 r. W wyniku wyroku Sądu Najwyższego z dnia 03 października 2014 r, sygn. akt III SK 67/12 zostały uchylone wyroki sądów I oraz II instancji. W związku z tym Prezes UOKiK zwrócił do PKP CARGO S.A. zapłaconą karę pieniężną. Termin rozprawy został wyznaczony przez SOKiK na 17 marca 2014r.
2. Odwołanie PKP CARGO S.A. od Decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 r. W powyższej decyzji zostało stwierdzone nadużywanie przez PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji polegające na utrudnianiu firmie Majkoltrans sp. z o.o. możliwości konkutowania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy kapitałowej PKP CARGO S.A i w związku z tym Prezes UOKiK nałożył na firmę karę pieniężną w kwocie 16.575.676,95 zł. W dniu 26 czerwca 2013 r. PKP CARGO S.A. złożyło do SOKiK-u odpowiedź na pismo Prezesa UOKiK, w którym wnosi o zmianę decyzji w całości, poprzez niestwierdzenie stosowania zarzucanej praktyki. Decyzja UOKiK jest nieprawomocna. Brak wyznaczonego terminu rozprawy przez SOKiK.
3. Odwołanie PKP CARGO S.A. od decyzji Prezesa UOKiK nr DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 r. W przedmiotowej decyzji Prezes UOKiK stwierdził zwłokę w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK nr DOK 142/04 z dnia 31 grudnia 2004 r. i z tego tytułu nałożył karę pieniężną w wysokości 1.785.557,65 zł. Brak wyznaczonego terminu rozprawy SOKiK.

7.4.2 Wszczęte postępowania administracyjne

1. W marcu 2013 r. zostało wszczęte przez UOKiK postępowanie wyjaśniające dotyczące wstępnego ustalenia, czy w związku z zasadami udostępniania infrastruktury kolejowej oraz zasadami świadczenia usług kolejowych przewozów towarów, w szczególności stosowaną przez PKP CARGO S.A. polityką cenową, mogło dojść do naruszenia przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. UOKiK przesłał zapytania w ramach prowadzonego postępowania wyjaśniającego oraz wezwał do udzielenia informacji i wyjaśnień. PKP CARGO S.A. przesłało żądane informacje.
2. W dniu 28 maja 2013 r. Prezes UTK wydał decyzję, w której stwierdził naruszenie przez PKP CARGO S.A. przepisu z zakresu kolejnictwa tj. art. 5 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na łączeniu przez PKP CARGO S.A. działalności w zakresie przewozów kolejowych z faktycznym wykonywaniem funkcji przepisanych zarządcy infrastruktury kolejowej. Prezes UTK wyznaczył termin do dnia 31 grudnia 2013 r. na usunięcie wskazanych nieprawidłowości. PKP CARGO S.A. utworzyło CARGOTOR Sp. z o.o., by wykonać decyzję UTK, pomimo braku ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy w przedsiębiorstwie. PKP CARGO S.A. w dniu 12 czerwca 2013 r. złożyło do Prezesa UTK wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy. Postępowanie zainicjowane ww. wnioskiem zakończyło się wydaniem Decyzji UTK w dniu 31 grudnia 2013 r., w której Prezes UTK utrzymał w mocy Decyzję UTK z dnia 28 maja 2013 r., w tym także w zakresie obowiązku jej wykonania do dnia 31 grudnia 2013 r. W obu decyzjach nie została nałożona na PKP CARGO S.A. kara pieniężna. W dniu 14 lutego 2014 r. została wniesiona przez PKP CARGO S.A. skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, w której Spółka zaskarżyła w całości decyzję Prezesa UTK.

3. W roku 2012 r. Komisja Europejska wszczęła postępowanie wyjaśniające w sprawie domniemania zachowań antykonkurencyjnych PKP CARGO S.A. w ramach prowadzonych w Polsce usług kolejowych. Do tej pory Komisja Europejska skierowała jedno pismo z prośbą o przekazanie informacji. PKP CARGO S.A. w dniu 21 września 2012 r. przekazała żądane informacje. Jednocześnie spółka poinformowała Komisję Europejską, iż w przeważającej mierze zakres prowadzonego postępowania pokrywa się z przedmiotem postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez UTK, który jest polskim regulatorem transportu kolejowego.
4. W dniu 30 grudnia 2013 r. do PKP CARGO S.A. wpłynęło pismo UOKIK delegatury we Wrocławiu informując, że zostało wszczęte postępowanie wyjaśniające w sprawie wstępnego ustalenia, czy działania PKP CARGO S.A. w stosunku do spółki Majkoltrans mogą stanowić naruszenie przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr. 50, poz. 331 ze zm.), a w szczególności jej art. 9. W dniu 3 lutego 2014 r. Spółka udzieliła odpowiedzi na wyżej wspomniane pismo.

7.4.3 Zawezwanie do próby ugodowej

Zawezwanie do próby ugodowej złożone w dniu 23 grudnia 2013 r. przez PKP CARGO S.A. w stosunku do PKP PLK, z tytułu „usypów węgla”. Wartość dochodzonego roszczenia wynosi 4.285.100,00 zł.

7.5 Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

PKP CARGO S.A. prowadzi wspólnie ze specjalistami w dziedzinie szeroko rozumianego kolejnictwa prace badawczo – rozwojowe. W ramach zagadnień, jakimi zajmowano się w 2013 r. należy wskazać:

1. Zakończenie I etapu badań zużycia kompozytowych wstawek hamulcowych typu K i monoblokowych zestawów kołowych w eksploatacji. Na podstawie wyników badań w systemie utrzymania wprowadzono nowe wymagania polegające na zastosowaniu optymalnego profilu kół, co pozwoli na ograniczenie zużycia zestawów kołowych dzięki mniejszej częstotliwości wykonywania reprofiliacji kół.
2. Dobiegają końca prace nad wdrożeniem komputerowego stanowiska kontrolno-pomiarowego HADIAG/L przeznaczonego do badań części pneumatycznej lokomotywowch układów hamulcowych.

Stanowisko będzie zastosowane podczas wykonywania przeglądów oraz napraw lokomotyw zgodnie z DSU. Celem trwających badań było doświadczalne ustalenie możliwych do spełnienia przez posiadany tabor wymogów stawianych przez obecne przepisy oraz weryfikacja przyjętych założeń w oprogramowaniu. Zoptymalizowany program prób pozwolił skrócić czas pomiarów oraz uzyskać ich powtarzalność co potwierdzają raporty z badań na terenie różnych zakładów.
3. Wprowadzenie do stosowania w PKP CARGO S.A. technologii hartowania indukcyjnego obrzeży obręczy lokomotywowch zestawów kołowych. Stanowiska zainstalowano w Północnym i Wschodnim Zakładzie Spółki. Wprowadzenie procesu technologicznego hartowania obrzeży obręczy w zestawach kołowych lokomotyw ma na celu podniesienie ich trwałości i wydłużenie przebiegów.

7.6 Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Oplaty za korzystanie ze środowiska naturalnego, zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi uiszczane są na rzecz właściwych organów raz w roku – do dnia 31 marca roku następnego za rok poprzedni. Wysokość utworzonych z tego tytułu rezerw wynosi 1,8 mln zł.

7.7 Istotne zdarzenia

Najistotniejszym wydarzeniem w 2013 roku dla PKP CARGO S.A. był debiut spółki na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w dniu 30 października 2013 r. Oferta publiczna Spółki o wartości 1,42 mld zł to największa od początku 2013 r. oferta publiczna w Polsce oraz pierwsza z sukcesem uplasowana oferta akcji narodowego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. Historyczne otwarcie notowań akcji pierwszej giełdowej spółki z Grupy PKP nastąpiło po cenie 80,20 zł, co stanowiło wzrost o ok. 18% w stosunku do ceny sprzedaży w ofercie publicznej, tj. 68 zł za akcję. Status spółki giełdowej, który daje PKP CARGO dodatkowe możliwości pozyskania kapitału na rozwój i zwiększa wiarygodność jako partnera biznesowego,

pomocny będzie w prowadzeniu dalszej restrukturyzacji Spółki i umacnianiu pozycji na rynku polskim oraz kontynuowaniu ekspansji na rynkach zagranicznych.

Pozostałe istotne dla PKP CARGO S.A. wydarzenia roku obrotowego zostały przedstawione poniżej w kolejności chronologicznej:

- W maju 2013 r. Spółka podpisała umowę na wykonanie modernizacji 30 sztuk lokomotyw spalinowych serii SM48. Zgodnie z harmonogramem modernizacja lokomotyw ma zostać zrealizowana do 2016 r.
- W maju 2013 r. PKP CARGO S.A. otrzymała, wydany przez NHK - węgierskiego odpowiednika UTK, certyfikat bezpieczeństwa część „B”.
- W dniu 29 maja 2013 r. decyzja Prezesa UTK PKP CARGO S.A. otrzymała certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych. Realizując na terenie Europy przewozy z wykorzystaniem własnego parku wagonów towarowych, Spółka prowadzi równocześnie ich utrzymanie w należytej sprawności technicznej. PKP CARGO jest jednym z nielicznych w Polsce przedsiębiorstw certyfikowanych w zakresie ECM.
- Dnia 30 maja 2013 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości (ETS) w wyroku stwierdził naruszenie przez Polskę Dyrektywy 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej poprzez m.in. umożliwienie uwzględnienia w kalkulacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej kosztów, które nie mieszczą się w pojęciu kosztów, jakie zarządca bezpośrednio ponosi jako rezultat wykonywania przewozów. ETS uznał przewidziany w prawie polskim sposób kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej za niezgodny z przepisami prawa UE. Efektem przedmiotowego rozstrzygnięcia ETS, było podjęcie prac przez PKP PLK nad nowym, niższym cennikiem na rozkład jazdy pociągów na 2013/2014, co opisano poniżej.
- 22 sierpnia 2013 r. podpisane zostało pomiędzy organizacjami związkowymi a PKP CARGO S.A. Porozumienie kończące częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. W ramach porozumienia Spółka zobowiązała się do wypłaty jednorazowej premii uznaniowej w wysokości przeciętnie 1300 zł brutto, a także do podpisania PGP w uzgodnionej treści. Dnia 2 września 2013 roku został podpisany PGP. Pracownicy Spółki oraz pracownicy spółek taborowych z Grupy PKP CARGO w ramach PGP otrzymają jednorazowe świadczenie w formie akcji.
- Z dniem 1 października 2013 r. w ramach działań reorganizacyjnych i optymalizacyjnych struktury Grupy PKP CARGO nastąpiło połączenie spółek 8 zależnych zajmujących się naprawą wagonów oraz 2 spółek zajmujących się naprawą lokomotyw.
- Od początku października 2013 r. PKP CARGO S.A. udostępniła swoim klientom system elektronicznej obsługi listu przewozowego dostępny przez stronę www.pkp-cargo.pl. Wdrożenie listu elektronicznego rozpoczęło sukcesywną wymianę dokumentacji papierowej, związanej z procesem przewozowym na wersję elektroniczną, a także zmiany procesowe. Klienci Spółki mogą nadawać przesyłki na portalu lub poprzez eksport pliku z własnych systemów do systemu PKP CARGO S.A. Portal przygotowany do obsługi listu elektronicznego będzie rozwijany i posłuży w przyszłości klientom do korzystania z innych, sukcesywnie wprowadzanych usług elektronicznych jak np. zamówienie na wagony czy e-Faktura.
- 24 października 2013 r. Spółka podpisała umowę o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektu pt. Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80`do przewozu kontenerów. W ramach projektu PKP CARGO S.A. dokona zakupu 330 platform kontenerowych 80` serii Sggrss na podstawie ww. umowy zawartej w dniu 25 września 2013 r. z wykonawcą wybranym w trybie przetargu nieograniczonego - Europejskim Konsorcjum Kolejowym Wagon sp. z o.o. Wartość netto umowy dostawy wagonów wynosi 94,9 mln zł. Maksymalna wartość dofinansowania projektu z Programu Operacyjnego infrastruktura i Środowisko wyniesie 28,5 mln zł.
- 8 listopada 2013 r. prezes UTK wydał decyzję Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 zatwierdzającą stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP PLK. Średnia stawka sieciowa na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 ulega obniżeniu o 2,29 zł/pockm, tj. o 20,4 %, w odniesieniu do obowiązującej na rozkład jazdy 2012/2013 – z 11,21 zł/pockm do 8,92 zł/pockm.

- 26 listopada 2013 r. Spółka PKP CARGO S.A. otrzymała, wydany przez Inspectie Leefomgeving en Transport - holenderski odpowiednik UTK, certyfikat bezpieczeństwa część „B”.
- 2 grudnia 2013 r. został zarejestrowany podział Spółki w trybie art. 529 § 1 pkt 4), tj. przez przeniesienie części majątku Spółki na spółkę nowo zawiązaną. Podział nastąpił bez obniżenia kapitału zakładowego Spółki. Nowo powstały podmiot to Windykacja Kolejowa sp. z o.o. Działalność spółki Windykacja Kolejowa będzie skupiona na dochodzeniu wszelkich roszczeń odszkodowawczych oraz związanych z nimi pozostałych roszczeń przysługujących PKP CARGO S.A. jako przewoźnikowi kolejowemu w kwestii potencjalnych odszkodowań z tytułu zbyt wysokich stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej.
- W dniu 3 grudnia 2013 r. Spółka zawarła Umowę o kredyt inwestycyjny z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do kwoty 200 mln zł przeznaczony na realizację inwestycji taborowych. Kredyt będzie dostępny w okresie 24 miesięcy od daty podpisania umowy. Termin spłaty kredytu będzie dostosowany do okresu amortyzacji finansowanego środka trwałego, jednak nie będzie dłuższy niż 15 lat.
- 18 grudnia 2013 r. został oddany do użytku terminal kontenerowy na stacji Poznań Franowo. Budowa terminala kontenerowego otrzymała dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach umowy o dofinansowanie nr POIS.07.04.00-00-001/10 z dnia 15.10.2012 r. 24 października 2013 r. został podpisany Aneks nr POIS.07.04.00-00-001/10-01. Zgodnie z jego treścią całkowita wartość projektu wynosi 25,9 mln PLN, wartość dofinansowania wynosi 9,4 mln PLN.
- 28 lutego 2014 r. zakończyły się zapisy na akcje pracownicze PKP CARGO S.A. Łącznie 24 541 uprawnionych pracowników Grupy PKP CARGO złożyło zapisy. W dniu 7 marca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie przydziału akcji zwykłych imiennych serii C Spółki w ilości 1 448 902 szt.

7.8 Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A.

7.8.1 Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych

Tabela 29 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu Spółki w 2013 r. (zł)

Nazwisko i imię	2013 r.
Wojciech Balczun	534 600
Łukasz Boroń	499 764
Adam Purwin	461 308
Sylwester Sigiel	459 154
Marek Zaleśny	849 924
Razem	2 804 749

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 30 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2013 r. (zł)

Nazwisko i imię	2013 r.
Konrad Anuszkiewicz	3 455
Krzysztof Czarnota	41 110
Piotr Fidos	37 655
Kazimierz Jamrozik	41 110
Michał Karczyński	41 110
Jakub Karnowski	0
Artur Kawaler	41 110
Stanisław Knaflowski	3 455
Milena Pacia	37 828
Marek Podskalny	41 110
Paweł Ruka	3 455
Danuta Tyszkiewicz	37 655
Jerzy Wronka	3 282
Razem	332 331

Źródło: Opracowanie własne.

W powyższej tabeli ujęto wyłącznie wynagrodzenia z tytułu pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

W lipcu 2013 r. Pan Sylwester Sigiel otrzymał nagrodę roczną za 2012 r. za pełnienie funkcji Prezesa Zarządu „PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o.o. w wysokości 45 087,87 zł.

Pozostałe osoby zarządzające i nadzorujące PKP CARGO S.A. w okresie, w jakim zasiadały w 2013 r. w organach Spółki, nie otrzymały wynagrodzeń i nagród z tytułu pełnienia funkcji we władzach jednostek podporządkowanych.

7.8.2 Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia Spółki przez przejęcie

Członkowie Zarządu PKP CARGO S.A. zatrudnieni są na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie zarządzania (tzw. kontrakt menedżerski). Zasady określające rekompensatę w przypadku rezygnacji bądź zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny określa kontrakt menedżerski Członka Zarządu.

Rekompensaty wypłacone Członkom Zarządu, którzy złożyli rezygnację w 2013 r. ujęte zostały w rozdziale poprzednim.

7.9 Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego oraz informacje o podmiocie uprawnionym do badania sprawozdań finansowych

Sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSSF) wydanymi przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzonymi przez Unię Europejską.

Sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie stwierdzono

istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Zasady (polityka rachunkowości) zastosowanie do sporządzenia sprawozdania finansowego zostały przedstawione w notach objaśniających nr 3 i 4 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku.

Uchwałą 1272/V/2013 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 17 grudnia 2013r. dokonano wyboru Spółki KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chłodnej 51, prowadzonej pod numerem 3546 jako podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2013 do 2015. Umowa została zawarta z dniem 31 stycznia 2014r. na czas wykonania przedmiotu umowy.

Statutowe sprawozdanie finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2012 roku było przygotowane zgodnie z Polskimi Standardami Rachunkowości (określonymi w Ustawie o rachunkowości z dnia 29 września 1994r. i wydanymi na jej podstawie przepisami). Uchwałą 1148/V/2012 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 28 listopada 2012 r. dokonano wyboru KPMG Audyt Sp. z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chłodnej 51, podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych pod numerem 3546 do badania sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za 2012 r. Umowa została zawarta z dniem 4 grudnia 2012 r. na czas wykonania przedmiotu umowy.

Tabela 31 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31 grudnia 2013	Rok zakończony 31 grudnia 2012 (PSR)
Obowiązkowe badanie sprawozdania finansowego	129 200	151 000
Inne usługi poświadczające ²⁷	78 850	49 000
Usługi doradztwa podatkowego	0	0
Pozostałe usługi	15 000	0

Źródło: Opracowanie własne.

7.10 Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

Działając zgodnie z § 91 ust. 5 pkt 4 Rozporządzenia 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, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz.U. z 2014 r. poz. 133), Zarząd Spółki przedstawia Oświadczenie o stosowaniu zasad ładu korporacyjnego w 2013 r.

7.10.1 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. 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., zmienionym następującymi uchwałami Rady GPW: Nr 17/1249/2010 z dnia 19 maja 2010 r. (weszła w życie z dniem 1 lipca 2010 r.), Nr 15/1282/2011 z dnia 31 sierpnia 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.), Nr 20/1287/2011 z dnia 19 października 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.) oraz Nr 19/1307/2012 z dnia 21 listopada 2012 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2013 r.

Tekst zbioru Dobrych Praktyk, którym podlega Spółka jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (<http://www.corp-gov.gpw.pl>).

²⁷ W ramach innych usług poświadczających ujęte są wynagrodzenia Deloitte Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie za wykonanie przeglądu jednostkowego sprawozdania za I półrocze 2013 r. (76 tys. zł) oraz za badania jednostkowego sprawozdania finansowego wg MSSF za 3 okresy 12 miesięcy roku 2010, 2011 i 2012 (40 tys. zł); ponadto KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie z tytułu weryfikacji raportu grupowego 2 850 zł za 2013 r. i 9.000 zł za 2012 r.

7.10.2 Zakres w jakim PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

Uchwałą Nr 502/2013 z dnia 23 października 2013 r. Zarząd Spółki przyjął do stosowania wszystkie zasady ładu korporacyjnego wynikające z Dobrych Praktyk, z zastrzeżeniem: (i) postanowień części I rekomendacji 9 dotyczącej zapewnienia przez Spółkę zrównoważonego udziału kobiet i mężczyzn w wykonywaniu funkcji zarządu i nadzoru oraz (ii) postanowień części III rekomendacji 6, do czasu uzupełnienia składu Rady Nadzorczej o osoby spełniające kryterium niezależności.

Ponadto, w dniu 21 listopada 2013 r. Spółka przekazała za pośrednictwem systemu EBI (Elektroniczna Baza Informacji) raport bieżący nr 2/2013, zawierający informację o odstąpieniu od stosowania zasad ładu korporacyjnego zawartych w: (i) części IV rekomendacji 10 dotyczącej zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej oraz (ii) części II rekomendacji 1 podpunkt 9a dotyczącej zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video.

7.10.2.1 Rekomendacja dotycząca zrównoważonego udziału kobiet w wykonywaniu funkcji zarządu i nadzoru

Spółka nie zapewnia zrównoważonego udziału kobiet i mężczyzn w Zarządzie i Radzie Nadzorczej. Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, jednakże decyzja o składzie Rady Nadzorczej podejmowana jest przez akcjonariuszy Spółki na Walnym Zgromadzeniu, zaś skład Zarządu powoływany jest według zasad określonych w statucie Spółki. Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci.

7.10.2.2 Rekomendacja dotycząca kryterium niezależności członków Rady Nadzorczej

Realizując postanowienia części III rekomendacji 6 „Dobrych Praktyk” odnoszącej się do kryterium niezależności od Spółki i podmiotów pozostających w istotnym powiązaniu ze Spółką, które powinno zostać spełnione przez przynajmniej dwóch członków Rady Nadzorczej, w dniu 17 grudnia 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie („NWZ”) Spółki uchwałą Nr 66/2013 oraz uchwałą Nr 67/2013 uzupełniło skład Rady Nadzorczej o dwóch członków spełniających ww. kryterium niezależności.

Powołani w skład Rady Nadzorczej Panowie Paweł Ruka oraz Stanisław Knaflewski, złożyli Spółce oświadczenia, że spełniają kryteria niezależności określone w: (i) Załączniku II do Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 r. dotyczącego roli dyrektorów nie wykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych i komisji rady (nadzorczej) (2005/162/WE), (ii) art. 86 ust. 5 ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdania finansowego oraz o nadzorze publicznym oraz (iii) § 21 Statutu Spółki.

7.10.2.3 Informacja o niestosowaniu w 2013 r. zasady zawartej w części IV rekomendacji 10 Dobrych Praktyk

Decyzja o niestosowaniu zasady, zgodnie z którą Spółka powinna między innymi zapewnić dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad walnego zgromadzenia przebywając w innym miejscu niż miejsce obrad, została podjęta z uwagi na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom takiego sposobu komunikacji.

W opinii Zarządu Spółki, aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

7.10.2.4 Informacja o niestosowaniu w 2013 r. zasady zawartej w części II rekomendacji 1 podpunkt 9a) Dobrych Praktyk

W ocenie Zarządu Spółki niestosowanie zasady, dotyczącej zamieszczania przez Spółkę na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę Akcjonariuszom.

7.10.3 Łączna liczba i wartość nominalna akcji PKP CARGO S.A., stan ich posiadania przez osoby nadzorujące i zarządzające Spółką oraz akcjonariusze posiadający znaczne pakiety akcji

Stan posiadania akcji Spółki oraz akcji /udziałów w jednostkach powiązanych ze Spółką, będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących Spółkę na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania oraz na dzień 14 listopada 2013 r., tj. dzień przekazania raportu za III kwartał 2013 r. przedstawiał się następująco:

Tabela 32 Stan posiadania akcji Spółki oraz akcji/udziałów w jednostkach powiązanych – osoby zarządzające:

Imię i nazwisko	Akcje PKP CARGO S.A.		Akcje/udziały w jednostkach powiązanych z PKP CARGO S.A.	
	Liczba	Łączna wartość nominalna (zł)	Liczba	Łączna wartość nominalna (zł)
wg stanu na dzień 13.03.2014 r.				
Adam Purwin	245	12 250	0	0
Sylwester Sigiel	0	0	0	0
wg stanu na dzień 14.11.2013 r.				
Adam Purwin	245	12 250	0	0
Sylwester Sigiel	0	0	0	0
Łukasz Boroń	245	12 250	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

Tabela 33 Stan posiadania akcji Spółki oraz akcji/udziałów w jednostkach powiązanych – osoby nadzorujące:

Imię i nazwisko	Akcje PKP CARGO S.A.		Akcje/udziały w jednostkach powiązanych z PKP CARGO S.A.	
	Liczba	Łączna wartość nominalna (zł)	Liczba	Łączna wartość nominalna (zł)
wg stanu na dzień 13.03.2014 r.				
Krzysztof Czarnota	70	3 500	0	0
Kazimierz Jamrozik	70	3 500	0	0
Michał Karczyński	0	0	0	0
Jakub Karnowski	503	25 150	0	0
Artur Kawaler	0	0	0	0
Milena Pacia	0	0	0	0
Marek Podskalny	70	3 500	0	0
Danuta Tyszkiewicz	0	0	0	0
Paweł Ruka	0	0	0	0
Konrad Anuszkiewicz	0	0	0	0
Stanisław Knaflewski	0	0	0	0
wg stanu na dzień 14.11.2013 r.				
Krzysztof Czarnota	0	0	0	0
Kazimierz Jamrozik	0	0	0	0
Michał Karczyński	0	0	0	0
Jakub Karnowski	245	12 250	0	0
Artur Kawaler	0	0	0	0
Milena Pacia	0	0	0	0
Marek Podskalny	0	0	0	0
Danuta Tyszkiewicz	0	0	0	0
Piotr Fidos	67	3 350	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia akcjonariuszy posiadających, według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. oraz na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania, bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji Spółki.

Tabela 34 Wykaz akcjonariuszy posiadających znaczne pakiety akcji Spółki na dzień zatwierdzenia sprawozdania finansowego.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A. ²⁸	22.411.844	51,7%	22.411.844	51,7%
ING OFE ²⁹	2.860.827	6,6%	2.860.827	6,6%
EBOiR ³⁰	2.286.008	5,3%	2.286.008	5,3%
AMPLICO OFE ³¹	2.195.842	5,1%	2.195.842	5,1%
Pozostali akcjonariusze	13.583.494	31,3%	13.583.494	31,3%

Źródło: Opracowanie własne.

²⁸ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 31.10.2013 r.

²⁹ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 08.11.2013 r.

³⁰ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 05.11.2013 r.

³¹ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 02.01.2014 r.

7.10.4 Specjalne uprawnienia kontrolne posiadaczy papierów wartościowych

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

7.10.5 Wskazanie wszelkich ograniczeń w zakresie 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. Statut ogranicza prawa głosu akcjonariuszy (działających indywidualnie lub łącznie, jako akcjonariusze będący podmiotami dominującymi albo zależnymi) dysponujących powyżej 10% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu i zakazuje wykonywania przez takich akcjonariuszy ponad 10% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, przy czym powyższe ograniczenie nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego takie ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu (także jako użytkownik) z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a zatem ograniczenie nie dotyczy jedynie PKP S.A.

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.

7.10.6 Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych

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%, $33\frac{1}{3}\%$, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, $33\frac{1}{3}\%$, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, $33\frac{1}{3}\%$, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o Obrocie Instrumentami Finansowymi;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczania w zbywalności akcji Spółki.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

Umowne ograniczenie zbywalności akcji dotyczy akcji obejmowanych przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach PGP. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany jest 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. będzie bezskuteczne wobec Spółki, może narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

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:

1. Goldman Sachs International,
2. Morgan Stanley & Co. International plc,
3. 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),
4. Dom Inwestycyjny Investors S.A.,
5. IPOPEMA Securities S.A.,
6. Mercurius Dom Maklerski Sp. z o.o.,

7. Raiffeisen Centrobank AG,
8. UniCredit Bank AG, London Branch,
9. UniCredit Bank Austria AG,
10. UniCredit CAIB Poland S.A.,

zwanymi łącznie "Menedżerami oferty" Spółka oraz PKP S.A. będą podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

1. PKP S.A. zobowiąże 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. 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.
2. Spółka zobowiąże 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.

7.10.7 Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji

Powoływanie Członków Zarządu

W skład Zarządu 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.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na 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. Niniejsze uprawnienie przysługuje w związku z art. 4 ust. 4 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP oraz postanowieniami PGP. Kandydat powinien posiadać wyższe wykształcenie, co najmniej 5 letni staż pracy w Grupie PKP oraz być niekaranym. 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.

Mandaty Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu wygasają z dniem odbycia Walnego Zgromadzenia, zatwierdzającego sprawozdanie finansowe i sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki za ostatni pełny rok obrotowy kadencji. Prezes Zarządu i pozostali Członkowie Zarządu mogą złożyć pisemną rezygnację z pełnionej funkcji, składając ją Spółce i przekazując do wiadomości Rady Nadzorczej.

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.

7.10.8 Opis zasad zmiany Statutu PKP CARGO S.A.

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej bezwzględną większością głosów. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie i ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie §25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawomocnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

Zmiany wprowadzone do statutu w 2013 r.:

- W dniu 14 lutego 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO podjęło uchwałę nr 5/2013 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły dodania zakresu przedmiotu działalności Spółki. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie przyjęło jednolity tekst Statutu. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy.
- W dniu 08 lipca 2013 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę nr 1/2013 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły podwyższenia kapitału zakładowego poprzez emisję akcji serii L, pozbawienia prawa poboru akcjonariuszy.
- W dniu 08 lipca 2013 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę nr 4/2013 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły zmiany struktury kapitału własnego, w tym obniżenia kapitału zakładowego i utworzenia kapitału rezerwowego.
- W dniu 08 lipca 2013 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę nr 5/2013 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły zamiany akcji imiennych na akcje na okaziciela oraz scalenia serii akcji.
- W dniu 02 października 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO podjęło uchwałę nr 55/2013 w sprawie zmian Statutu Spółki. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie przyjęło jednolity tekst Statutu. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy.
- W dniu 18 października 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę nr 61/2013 w sprawie zmian Statutu. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły zmian zasad powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. oraz powołania Komitetu ds. Nominacji. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie przyjęło jednolity tekst Statutu. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy.

7.10.9 Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania, w szczególności zasady wynikające z regulaminu walnego zgromadzenia, jeżeli taki regulamin został uchwalony, o ile informacje w tym zakresie nie wynikają wprost z przepisów prawa

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 akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

7.10.10 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 SPÓŁKI

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, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.)
- 3) statutu PKP CARGO S.A.
- 4) regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 491/2013 r. Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 16 października 2013 r.
- 5) innych przepisów wewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli jest upoważniony Prezes Zarządu samodzielnie lub dwaj członkowie Zarządu działający łącznie lub członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje

decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się, Prezesowi Zarządu przysługuje głos rozstrzygający. Posiedzenia Zarządu odbywają się co najmniej raz w tygodniu.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w wypadku konfliktu interesów pomiędzy Spółką i członkiem Zarządu, małżonkiem, krewnym lub powinowatym (do drugiego stopnia) lub inną osobą, z którą członek Zarządu jest osobiście powiązany, 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.

Tabela 35 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Wojciech Balczun	Prezes Zarządu - Dyrektor Naczelny; od 01.06.2008 r. Prezes Zarządu	29.01.2008 r.; 02.07.2012 r. - nowa kadencja	28.01.2013 r. (rezygnacja)
2	Marek Zaleśny	Członek Zarządu ds. Handlowych	12.02.2009 r.; 02.07.2012 r. - nowa kadencja	13.03.2013 r. (rezygnacja)
3	Łukasz Boroń	Członek Zarządu ds. Finansowych	02.07.2012 r.	24.02.2013 r.
		Prezes Zarządu	25.02.2013 r.	18.11.2013 r. (rezygnacja)
4	Adam Purwin	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.02.2013 r.	5.02.2014 r.
		Prezes Zarządu	6.02.2014 r.	nadal
5	Sylwester Sigiel	Członek Zarządu ds. Handlowych	13.03.2013 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

W dniu 6 lutego 2014 r. Rada Nadzorczą Spółki w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego powołała Pana Adama Purwina na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 17 lutego 2014 r. Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych, ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą Spółki uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.

W dniu 26 lutego 2014 r. Rada Nadzorczą PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na następujące stanowiska:

- Członek Zarządu ds. Finansowych,
- Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Członek Zarządu ds. Handlowych,
- przedstawiciel pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A.

Postępowanie kwalifikacyjne prowadzone jest na podstawie Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO Spółka Akcyjna i Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz powoływania przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania.

Zakończenie procedury rekrutacyjnej zaplanowano na przełom marca i kwietnia 2014 roku.

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu w 2013 r. przedstawiał się następująco:

- 1) Prezes Zarządu - do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz w szczególności sprawy:
 - obsługi Zarządu i innych organów Spółki,

- obsługi prawnej i organizacji zarządzania,
- promocji,
- teleinformatyki,
- kontroli wewnętrznej i audytu,
- bezpieczeństwa,
- nadzoru właścicielskiego,
- strategii,
- zarządzania zasobami ludzkimi,
- taboru kolejowego,
- wsparcia technicznego.

Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu Spółki należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikających z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.

2) Członek Zarządu ds. Finansowych – wypełnia w imieniu PKP CARGO S.A. obowiązki wynikające z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach. Do zakresu działania należą w szczególności sprawy:

- rachunkowości i podatków,
- finansów i rozrachunków,
- planowania i analiz,
- gospodarki materiałowej i administracji,
- gospodarowania nieruchomościami,
- zakupów i realizacji projektów.

3) Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działania należą w szczególności sprawy:

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych i obsługi klientów strategicznych,
- logistyki,
- koordynacji sprzedaży usług przewozowych i obsługi klientów regionalnych,
- ekspedycji,
- organizacji procesu przewozowego,
- kierowania przewozami,
- spraw międzynarodowych,
- przewozów specjalnych.

Ustanowione i odwołane prokury.

W 2013 r. obowiązywały prokury łączne dla:

- Pana Ireneusza Wasilewskiego – Uchwała Zarządu Nr 324/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r.,
- Pana Witolda Bawora – Uchwała Zarządu Nr 325/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI PKP CARGO S.A. W 2013 ROKU

- Pana Daniela Ryczka – Uchwała Zarządu Nr 326/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r. Prokura Panu Danielowi Ryczek została odwołana z dniem 09.04.2013 r.

oraz w 2013 r. udzielono prokury łącznej dla:

- Pana Grzegorza Kiczmachowskiego – Uchwała Zarządu Nr 585/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r.,
- Pan Wojciecha Derdy – Uchwała Zarządu Nr 586/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r.

RADA NADZORCZA

Zgodnie z przyjętym Statutem PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 62/2013 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 18 października 2013 r.) Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczący i Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje WZA z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

Tabela 36 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji od	do
1	Jakub Karnowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	24.05.2012 r. 01.02.2010 r.; 28.07.2011 r. (powołanie na	nadal
2	Michał Karczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	Wiceprzewodniczącego); 24.05.2012 r. - na V kadencję; 24.10.2012 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego)	nadal
3	Milena Pacia	Członek Rady Nadzorczej	25.02.2013 r.	nadal
4	Artur Kawaler	Członek Rady Nadzorczej	16.08.2007; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
5	Jerzy Wronka	Członek Rady Nadzorczej	15.02.2008; 24.05.2012 r. - na V kadencję	25.02.2013 r.
6	Danuta Tyszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	21.07.2011 r.; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
7	Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
8	Marek Podskalny	Członek Rady Nadzorczej	06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
9	Kazimierz Jamrozik	Członek Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	nadal
10	Piotr Fidos	Członek Rady Nadzorczej	19.10.2012 r.	12.12.2013 r. (rezygnacja)
11	Konrad Anuszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	13.12.2013 r.	nadal
12	Stanisław Knaflewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	nadal
13	Paweł Ruka	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Komitet Audytu PKP CARGO S.A. powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej dwóch Członków Rady spełniających kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. 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 wykonywania czynności rewizji finansowej, monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki etc.

Tabela 37 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Artur Kawaler	Przewodniczący Komitetu	21.09.2012	06.02.2014
2	Jerzy Wronka	Członek Komitetu	21.09.2012	26.02.2013
3	Milena Pacia	Członek Komitetu	26.02.2013	06.02.2014
4	Piotr Fidos	Członek Komitetu	24.10.2012	12.12.2013
5	Paweł Ruka	Przewodniczący Komitetu	06.02.2014	nadal
6	Stanisław Knaflowski	Członek Komitetu	06.02.2014	nadal
7	Konrad Anuszkiewicz	Członek Komitetu	06.02.2014	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

KOMITET DS. NOMINACJI

Komitet ds. Nominacji powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden Członek Rady spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. 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.

Tabela 38 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Stanisław Knaflowski	Przewodniczący Komitetu	17.12.2013 r.	nadal
2	Jakub Karnowski	Członek Komitetu	17.12.2013 r.	nadal
3	Milena Pacia	Członek Komitetu	17.12.2013 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

7.10.11 Cechy stosowanych systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych

W PKP CARGO S.A. system kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w stosunku do przygotowania skonsolidowanych i jednostkowych sprawozdań finansowych MSSF UE („sprawozdania finansowe”) jest realizowany przez następujące elementy:

- Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych: W Spółce zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność biur za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności oraz są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarząd Spółki,
- Nadzór Komitetu Audytu: W ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został powołany Komitet Audytu, który zgodnie z przepisami dokonuje nadzoru nad procesem sporządzania sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz końcoworoczne dane finansowe Spółki i Grupy Kapitałowej,
- Jednolite pakiety konsolidacyjne Spółek zależnych: przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych MSSF przygotowanych przez Spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz jednolite zasady rachunkowości MSSF; Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze MSSF uwzględniając różnice między Polskimi Zasadami Rachunkowości a MSSF,
- Badanie i przegląd sprawozdań finansowych: Roczne sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; opinie i raporty z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych,
- Szkolenia dotyczące zmian w MSSF: zespół sprawozdawczy uczestniczy w szkoleniach i monitoruje zmiany w MSSF mogące mieć wpływ na sprawozdania finansowe Spółki.

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu w sprawie zgodności rocznego sprawozdania finansowego oraz sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO S.A.

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Jednostkowe sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku 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 PKP CARGO S.A.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2013 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji PKP CARGO S.A., w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Członkowie Zarządu:

1 Adam Purwin – Prezes Zarządu

2 Sylwester Sigiel – Członek Zarządu ds. Handlowych

Warszawa, 13 marca 2014 roku
miejscowość, data

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu w sprawie wyboru podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (roczne sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A.)

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku, został wybrany zgodnie z przepisami prawa oraz że podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący tego badania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym sprawozdaniu finansowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi.

Członkowie Zarządu:

1 Adam Purwin – Prezes Zarządu

2 Sylwester Sigiel – Członek Zarządu ds. Handlowych

Warszawa, 13 marca 2014 roku
miejscowość, data