

**Skonsolidowany raport roczny
Grupy Kapitałowej 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.





Grupa Kapitałowa 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 14 stron
Opinia niezależnego biegłego rewidenta
oraz raport uzupełniający z badania
skonsolidowanego 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 skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym

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

Odpowiedzialność Zarządu oraz Rady Nadzorczej

Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i rzetelną prezentację tego skonsolidowanego 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 jednostki dominującej jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzane skonsolidowane 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 jednostki dominującej oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby skonsolidowane 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 skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości, krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów w Polsce 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 skonsolidowane sprawozdanie finansowe jest wolne od istotnych nieprawidłowości.



Badanie polega na przeprowadzeniu procedur mających na celu uzyskanie dowodów badania dotyczących kwot i informacji ujawnionych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Wybór procedur badania zależy od naszego osądu, w tym oceny ryzyka wystąpienia istotnej nieprawidłowości skonsolidowanego sprawozdania finansowego na skutek celowych działań lub błędów. Przeprowadzając ocenę tego ryzyka bierzemy pod uwagę kontrolę wewnętrzną związaną ze sporządzeniem oraz rzetelną prezentacją skonsolidowanego 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 odpowiedniości stosowanej polityki rachunkowości, zasadności szacunków dokonanych przez Zarząd jednostki dominującej oraz ocenę ogólnej prezentacji skonsolidowanego 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 skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Grupy Kapitałowej 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 oraz jest zgodne z wpływającymi na treść skonsolidowanego sprawozdania finansowego przepisami prawa obowiązującymi Grupę Kapitałową.

Inne kwestie

Dane porównawcze zostały przedstawione na podstawie skonsolidowanych historycznych informacji finansowych Grupy Kapitałowej 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 skonsolidowanych historycznych informacjach finansowych.



Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej

Zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości, stwierdzamy, że sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej 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 skonsolidowanym 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



Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.

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

**Raport uzupełniający zawiera 14 stron
Raport uzupełniający z badania
skonsolidowanego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2013 r.**

Spis treści

1.	Część ogólna raportu	3
1.1.	Dane identyfikujące Grupę Kapitałową	3
1.1.1.	Nazwa Grupy Kapitałowej	3
1.1.2.	Siedziba jednostki dominującej	3
1.1.3.	Rejestracja jednostki dominującej w Krajowym Rejestrze Sądowym	3
1.1.4.	Kierownik jednostki dominującej	3
1.2.	Informacja o jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej	4
1.2.1.	Jednostki objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym	4
1.2.2.	Jednostki nieobjęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym	5
1.3.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych	5
1.3.1.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta	5
1.3.2.	Dane identyfikujące podmiot uprawniony	5
1.4.	Informacje o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy	6
1.5.	Zakres prac i odpowiedzialności	6
1.6.	Informacja o przeprowadzonych badaniach sprawozdań finansowych jednostek objętych konsolidacją	7
1.6.1.	Jednostka dominująca	7
1.6.2.	Pozostałe jednostki objęte konsolidacją	8
2.	Analiza finansowa Grupy Kapitałowej	9
2.1.	Ogólna analiza skonsolidowanego sprawozdania finansowego	9
2.1.1.	Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej	9
2.1.2.	Skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów	11
2.2.	Wybrane wskaźniki finansowe	12
3.	Część szczegółowa raportu	13
3.1.	Zasady rachunkowości	13
3.2.	Podstawa sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	13
3.3.	Metoda konsolidacji	13
3.4.	Wartość firmy z konsolidacji	13
3.5.	Konsolidacja kapitałów i ustalenie udziałów niekontrolujących	13
3.6.	Wyłączenia konsolidacyjne	14
3.7.	Informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego	14
3.8.	Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej	14

1. Część ogólna raportu

1.1. Dane identyfikujące Grupę Kapitałową

1.1.1. Nazwa Grupy Kapitałowej

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. („Grupa Kapitałowa”)

1.1.2. Siedziba jednostki dominującej

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

1.1.3. Rejestracja jednostki dominującej 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 dominującej

Funkcje kierownika jednostki sprawuje Zarząd jednostki dominującej.

W skład Zarządu jednostki dominującej 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. Informacja o jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej

1.2.1. Jednostki objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym

Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. następujące jednostki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej zostały objęte konsolidacją:

Jednostka dominująca:

- PKP CARGO S.A.

Jednostki zależne objęte konsolidacją metodą pełną:

- Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o.,
- CARGOSPED Sp. z o.o.,
- PKP CARGO TABOR - Karsznice Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.,
- PKP CARGOWAG Sp. z o.o.,
- PKP CARGOLOK Sp. z o.o.

W ramach procesu łączenia jednostek zależnych PKP CARGO S.A. w dniu 1 października 2013 r. 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

oraz PKP CARGOŁOK 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.

1.2.2. Jednostki nieobjęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym

Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. następujące jednostki zależne wchodzące w skład Grupy Kapitałowej nie zostały objęte konsolidacją:

- Trade Trans Karya Sp. z o.o.,
- Transgaz S.A.,
- Trade Trans Finance Sp. z o.o.,
- PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.,
- CARGOTOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie.

Wszystkie wymienione powyżej jednostki są wyceniane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 r. metodą praw własności.

Spółka CARGOTOR Sp. z o.o. została zawiązana w dniu 10 października 2013 r. i zarejestrowana w KRS w dniu 13 listopada 2013 r.

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

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

1.3.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko: Monika Bartoszewicz
Numer w rejestrze: 10268

1.3.2. 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.

1.4. Informacje o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

Skonsolidowane 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.

Skonsolidowane 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.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2012 r. zostało zatwierdzone w dniu 8 lipca 2013 r. przez Walne Zgromadzenie jednostki dominującej.

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

1.5. Zakres prac i odpowiedzialności

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

Badanie skonsolidowanego 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 skonsolidowanego 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 skonsolidowanego sprawozdania finansowego zostało przeprowadzone w jednostce dominującej w okresie od 10 grudnia 2013 r. do 20 grudnia 2013 r. oraz od 17 lutego 2014 r. do 28 lutego 2014 r.

Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i rzetelną prezentację skonsolidowanego 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 skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Zarząd jednostki dominującej złożył w dniu wydania niniejszego raportu oświadczenie o rzetelności i jasności załączonego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz niezaistnieniu zdarzeń nieujawnionych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym, wpływających w sposób znaczący na dane wykazywane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok badany.

W trakcie badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego Zarząd jednostki dominującej 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 jednostek wchodzących w skład badanej Grupy Kapitałowej 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).

1.6. Informacja o przeprowadzonych badaniach sprawozdań finansowych jednostek objętych konsolidacją

1.6.1. Jednostka dominująca

Jednostkowe sprawozdanie finansowe jednostki dominującej za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2013 r. zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych nr 3546 i uzyskało opinię bez zastrzeżeń.

1.6.2. Pozostałe jednostki objęte konsolidacją

Nazwa jednostki	Podmiot uprawniony do badania	Dzień bilansowy	Rodzaj opinii biegłego rewidenta
Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Zurawica Sp. z o.o.	PKF Consult Sp. z o.o.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
CARGOSPED Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.	31 grudnia 2013 r.	Z zastrzeżeniem, dotyczącym braku utworzenia rezerwy na umowy powodujące obciążenia na dzień 31 grudnia 2013 roku zgodnie z KSR 6.
PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o.	Grupa Biegłych Rewidentów D&G Sp. z o.o.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Firma Biegłych Rewidentów "Mazur i Partnerzy" Sp. z o.o.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
PKP CARGOWAG Sp. z o.o.	Agencja Biegłych Rewidentów "Badex" Sp. z o.o.	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń
PKP CARGOŁOK Sp. z o.o.	Biuro Biegłego Rewidenta Stefania Bukowska	31 grudnia 2013 r.	Bez zastrzeżeń

2. Analiza finansowa Grupy Kapitałowej

2.1. Ogólna analiza skonsolidowanego sprawozdania finansowego

2.1.1. Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej

AKTYWA	31.12.2013	%	31.12.2012	%
	zł '000	aktywów	zł '000	aktywów
Aktywa trwałe				
Rzeczowe aktywa trwałe	3.855.446	67,1	3.807.115	67,7
Wartości niematerialne	61.395	1,1	64.432	1,1
Wartość firmy	2.712	0,0	2.712	0,0
Nieruchomości inwestycyjne	1.415	0,0	1.427	0,0
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	38.214	0,7	60.514	1,1
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	6.090	0,1	11.751	0,2
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	1.438	0,0	2.027	0,0
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	83.185	1,4	104.003	1,8
Aktywa trwałe razem	4.049.895	70,5	4.053.981	72,1
Aktywa obrotowe				
Zapasy	76.041	1,3	82.155	1,5
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	609.267	10,6	612.642	10,9
Należności z tytułu podatku dochodowego	2.394	0,0	1.465	0,0
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	691.404	12,0	659.107	11,7
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	33.355	0,6	26.411	0,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	263.700	4,6	188.008	3,3
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	17.560	0,3	-	-
Aktywa obrotowe razem	1.693.721	29,5	1.569.788	27,9
SUMA AKTYWÓW	5.743.616	100,0	5.623.769	100,0

PASYWA	31.12.2013	%	31.12.2012	%
	zł '000	pasywów	zł '000	pasywów
Kapitał własny				
Kapitał zakładowy	2.166.901	37,7	2.889.200	51,4
Kapitał zapasowy	692.761	12,1	122.773	2,2
Pozostałe składniki kapitału własnego	(16.392)	(0,3)	(29.325)	(0,5)
Zyski zatrzymane	603.247	10,5	159.946	2,8
Kapitał własny akcjonariuszy jednostki dominującej	3.446.517	60,0	3.142.594	55,9
Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli	62.377	1,1	72.078	1,3
Kapitał własny razem	3.508.894	61,1	3.214.672	57,2
Zobowiązania				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	121.558	2,1	193.110	3,4
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	313.136	5,5	418.883	7,4
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	113.688	2,0	151.779	2,7
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	592.923	10,3	616.274	11,0
Pozostałe rezerwy długoterminowe	22.854	0,4	85	0,0
Rezerwa na podatek odroczoney	2.577	0,0	3.041	0,1
Zobowiązania długoterminowe razem	1.166.736	20,3	1.383.172	24,6
	-	-	-	-
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	73.217	1,3	96.202	1,7
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	115.790	2,0	118.668	2,1
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	675.841	11,8	682.149	12,1
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	176.461	3,1	100.169	1,8
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	244	0,0	936	0,0
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	306	0,0	737	0,0
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	26.127	0,5	27.064	0,5
	-	-	-	-
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi przeznaczonymi do sprzedaży	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1.067.986	18,6	1.025.925	18,2
Zobowiązania razem	2.234.722	38,9	2.409.097	42,8
SUMA PASYWÓW	5.743.616	100,0	5.623.769	100,0

2.1.2. Skonsolidowane 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 ze sprzedaży	4.553.921	94,9	5.064.161	97,9
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	163.769	3,4	95.042	1,8
Pozostałe przychody operacyjne	79.771	1,7	14.238	0,3
Przychody z działalności operacyjnej	4.797.461	100,0	5.173.441	100,0
Koszty działalności operacyjnej				
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	(388.845)	8,1	(422.831)	8,2
Zużycie surowców i materiałów	(725.819)	15,1	(779.490)	15,1
Usługi obce	(1.580.053)	32,9	(1.814.415)	35,1
Podatki i opłaty	(37.912)	0,8	(38.703)	0,7
Koszty świadczeń pracowniczych	(1.720.754)	35,9	(1.558.113)	30,2
Pozostałe koszty rodzajowe	(38.042)	0,8	(58.391)	1,1
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(135.670)	2,8	(63.638)	1,2
Pozostałe koszty operacyjne	(60.181)	1,3	(93.865)	1,8
	(4.687.276)	97,7	(4.829.446)	93,4
Zysk na działalności operacyjnej	110.185	2,3	343.995	6,6
Przychody finansowe	34.333	0,7	75.690	1,4
Koszty finansowe	(44.209)	0,9	(59.404)	1,1
Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności		0,3		0,0
	(13.438)		(442)	
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej	1.661	0,0	(6.372)	0,1
Zysk przed opodatkowaniem	88.532	1,8	353.467	6,8
Podatek dochodowy	(23.145)	0,5	(86.024)	1,7
Zysk netto z działalności kontynuowanej	65.387	1,3	267.443	5,1
DZIAŁALNOŚĆ ZANIECHANA				
Zysk/(strata) netto z działalności zaniechanej	-	-	-	-
Zysk netto za rok obrotowy	65.387	1,3	267.443	5,1
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY				
Efektywna część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych	126	0,0	827	0,0
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	(24)	0,0	(157)	0,0
Zyski/(straty) aktuarialne od odpraw emerytalno rentowych i innych świadczeń po okresie zatrudnienia	15.924	0,4	(49.966)	1,0
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	(3.026)	0,1	9.494	0,2
Pozostałe całkowite dochody netto za rok obrotowy	13.000	0,3	(39.802)	0,8
Całkowite dochody ogółem za rok obrotowy	78.387	1,6	227.641	4,3
Zysk/(Strata) netto przypadający na:				
Akcjonariuszy jednostki dominującej	74.043		267.677	
Udziały niedające kontroli	(8.656)		(234)	
Całkowite dochody ogółem przypadające na:	86.977		277.605	
Akcjonariuszy jednostki dominującej	(8.590)		36	
Udziały niedające kontroli				
Zysk przypadający na 1 akcję				
Z działalności kontynuowanej zwykły (zł)	1,71		6,18	
Z działalności kontynuowanej rozwodniony (zł)	1,69		6,18	

2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

	2013	2012
1. Rentowność sprzedaży netto		
$\frac{\text{zysk netto} \times 100\%}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	1,4%	5,2%
2. Rentowność kapitału własnego		
$\frac{\text{zysk netto} \times 100\%}{\text{kapitał własny} - \text{zysk netto}}$	1,9%	9,1%
3. Szybkość obrotu należności		
$\frac{\text{średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto} \times 365 \text{ dni}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	52 dni	49 dni
4. Stopa zadłużenia		
$\frac{\text{zobowiązania} \times 100\%}{\text{suma pasywów}}$	38,9%	42,8%
5. Wskaźnik płynności		
$\frac{\text{aktywa obrotowe}}{\text{zobowiązania krótkoterminowe}}$	1,6	1,5

- 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. Zasady rachunkowości

Jednostka dominująca posiada aktualną dokumentację opisującą stosowane w Grupie Kapitałowej zasady rachunkowości, przyjęte przez Zarząd jednostki dominującej.

Przyjęte zasady rachunkowości zostały przedstawione w informacjach dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego, w zakresie wymaganym przez Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską.

Ze względu na fakt, iż nie wszystkie jednostki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej stosują jednakowe zasady rachunkowości, zgodne z zasadami stosowanymi przez jednostkę dominującą, dla potrzeb sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego dokonano odpowiednich przekształceń sprawozdań finansowych tych jednostek, dostosowując dane do zasad rachunkowości stosowanych w jednostce dominującej.

Sprawozdania finansowe jednostek objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym zostały sporządzone na koniec tego samego okresu sprawozdawczego, co sprawozdanie finansowe jednostki dominującej.

3.2. Podstawa sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami.

Podstawę sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego stanowiła dokumentacja konsolidacyjna sporządzona na podstawie wymogów rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 września 2009 r. w sprawie szczególnych zasad sporządzania przez jednostki inne niż banki i zakłady ubezpieczeń skonsolidowanych sprawozdań finansowych grup kapitałowych (Dz. U. z 2009 r. Nr 169, poz. 1327).

3.3. Metoda konsolidacji

Zastosowana metoda konsolidacji została przedstawiona w nocie 16 informacji dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.4. Wartość firmy z konsolidacji

Sposób ustalenia wartości firmy z konsolidacji został przedstawiony w nocie 3.4 informacji dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.5. Konsolidacja kapitałów i ustalenie udziałów niekontrolujących

Kapitałem zakładowym Grupy Kapitałowej jest kapitał zakładowy jednostki dominującej.

Wyliczenia pozostałych składników kapitału własnego Grupy Kapitałowej dokonano poprzez dodanie do poszczególnych składników kapitału własnego jednostki dominującej odpowiednich składników kapitału własnego jednostek zależnych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym, odpowiadających procentowemu udziałowi jednostki dominującej w kapitale własnym jednostek zależnych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

Do kapitału własnego Grupy Kapitałowej włączono tylko te części odpowiednich składników kapitału własnego jednostek zależnych, które powstały od dnia objęcia kontroli nad nimi przez jednostkę dominującą.

Wyliczenia udziałów niekontrolujących w jednostkach zależnych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym dokonano na podstawie procentowego udziału udziałów niekontrolujących w kapitale własnym jednostek zależnych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

3.6. Wyłączenia konsolidacyjne

Dokonano wyłączeń konsolidacyjnych dotyczących wewnątrzgrupowych rozrachunków.

Podczas konsolidacji dokonano wyłączeń dotyczących sprzedaży pomiędzy jednostkami Grupy Kapitałowej, pozostałych wewnątrzgrupowych przychodów i kosztów operacyjnych oraz kosztów i przychodów finansowych.

Dane, stanowiące podstawę do wyłączeń, uzyskano z ksiąg rachunkowych PKP CARGO S.A. i uzgodniono z informacjami uzyskanymi od jednostek zależnych.

3.7. Informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego

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

3.8. Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej 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 skonsolidowanym 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.



PKP cargo
LOGISTICS



**Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy
Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony
31 grudnia 2013 roku według MSSF w kształcie
zatwierdzonym przez Unię Europejską**

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Spis treści	Strona
Skonsolidowane Sprawozdanie z Całkowitych Dochodów	4
Skonsolidowane Sprawozdanie z Sytuacji Finansowej	6
Skonsolidowane Sprawozdanie ze Zmian w Kapitale Własnym	8
Skonsolidowane Sprawozdanie z Przepływów Pieniężnych	9
Noty objaśniające do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	od 11
1. Informacje ogólne	11
2. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	14
3. Stosowane zasady rachunkowości	15
4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	30
5. Segmenty operacyjne	32
6. Przychody finansowe	34
7. Koszty finansowe	35
8. Pozostałe przychody i koszty operacyjne	36
9. Podatek dochodowy dotyczący działalności kontynuowanej	37
10. Działalność zaniechana	41
11. Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży	41
12. Wynik netto na działalności kontynuowanej	42
13. Zysk na akcję	44
14. Rzeczowe aktywa trwale	45
15. Wartości niematerialne	52
16. Jednostki zależne	54
17. Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności	56
18. Pozostałe aktywa finansowe	58
19. Pozostałe aktywa niefinansowe	59
20. Zapasy	59
21. Należności z tytułu dostaw i usług i pozostałe należności	60
22. Kapitał Akcyjny	62
23. Zyski zatrzymane i dywidendy	65
24. Kredyty i pożyczki otrzymane	66
25. Pozostałe rezerwy	71
26. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	73
27. Zobowiązania krótko i długoterminowe z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	73
28. Programy świadczeń pracowniczych	75
29. Instrumenty finansowe	81
30. Transakcje z podmiotami powiązanymi	98
31. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	101
32. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt ze Skonsolidowanego Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych	101
33. Transakcje niepieniężne	102
34. Umowy leasingu operacyjnego	102
35. Zobowiązania do poniesienia wydatków	103
36. Zobowiązania warunkowe	103
37. Zdarzenia po dniu bilansowym	104
38. Zatwierdzenie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	105

SKONSOLIDOWANE 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	4 553 921	5 064 161
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów		163 769	95 042
Pozostałe przychody operacyjne	8.1	79 771	14 238
Razem przychody z działalności operacyjnej		4 797 461	5 173 441
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	12.1	388 845	422 831
Zużycie surowców i materiałów	12.2	725 819	779 490
Usługi obce	12.3	1 580 053	1 814 415
Podatki i opłaty		37 912	38 703
Koszty świadczeń pracowniczych	12.4	1 720 754	1 558 113
Pozostałe koszty rodzajowe		38 042	58 391
Wartość sprzedanych towarów i materiałów		135 670	63 638
Pozostałe koszty operacyjne	8.2	60 181	93 865
Razem koszty działalności operacyjnej		4 687 276	4 829 446
Zysk na działalności operacyjnej		110 185	343 995
Przychody finansowe	6	34 333	75 690
Koszty finansowe	7	44 209	59 404
Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności	17	(13 438)	(442)
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej	17	1 661	(6 372)
Zysk przed opodatkowaniem		88 532	353 467
Podatek dochodowy	9.1	23 145	86 024
Zysk netto z działalności kontynuowanej		65 387	267 443
Działalność zaniechana			
Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej	10	-	-
ZYSK NETTO		65 387	267 443
Zysk (strata) netto przypadający:			
Akcjonariuszom Jednostki dominującej		74 043	267 677
Udziałom niedającym kontroli		(8 656)	(234)
Zysk na akcję (w zł na jedną akcję)	13		
Z działalności kontynuowanej (zwykły):	13.1	1,71	6,18
Z działalności kontynuowanej (rozwodniony):	13.2	1,69	6,18

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

SKONSOLIDOWANE 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		65 387	267 443
Pozostałe całkowite dochody			
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		102	670
Efektywną część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		126	827
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	9.2	(24)	(157)
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		12 898	(40 472)
Zyski/(straty) aktuarialne od odpraw emerytalno-rentowych i innych świadczeń po okresie zatrudnienia	28	15 924	(49 966)
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	9.2	(3 026)	9 494
		13 000	(39 802)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW		78 387	227 641
Suma całkowitych dochodów przypadająca:			
Akcjonariuszom Jednostki dominującej		86 977	227 605
Udziałom niedającym kontroli		(8 590)	36

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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

	Nota	Stan na 31/12/2013 (zbadane)	Stan na 31/12/2012 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
AKTYWA			
Aktywa trwałe			
Rzeczowe aktywa trwałe	14	3 855 446	3 807 115
Wartości niematerialne	15	61 395	64 432
Wartość firmy		2 712	2 712
Nieruchomości inwestycyjne		1 415	1 427
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	17	38 214	60 514
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	18	6 090	11 751
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	19	1 438	2 027
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	9.4	83 185	104 003
Aktywa trwałe razem		4 049 895	4 053 981
Aktywa obrotowe			
Zapasy	20	76 041	82 155
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	21	609 267	612 642
Należności z tytułu podatku dochodowego	9.3	2 394	1 465
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	18	691 404	659 107
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	19	33 355	26 411
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	31	263 700	188 008
		1 676 161	1 569 788
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	11	17 560	-
Aktywa obrotowe razem		1 693 721	1 569 788
Aktywa razem		5 743 616	5 623 769

SKONSOLIDOWANE 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	22	2 166 901	2 889 200
Kapitał zapasowy	22.2	692 761	122 773
Pozostałe składniki kapitału własnego		(16 392)	(29 325)
Zyski zatrzymane	23	603 247	159 946
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej		3 446 517	3 142 594
Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli	23.1	62 377	72 078
Razem kapitał własny		3 508 894	3 214 672
Zobowiązania długoterminowe			
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	24	121 558	193 110
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	27.2	313 136	418 883
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	26	113 688	151 779
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	28	592 923	616 274
Pozostałe rezerwy długoterminowe	25	22 854	85
Rezerwa na podatek odroczony	9.4	2 577	3 041
Zobowiązania długoterminowe razem		1 166 736	1 383 172
Zobowiązania krótkoterminowe			
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	24	73 217	96 202
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	27.2	115 790	118 668
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	26	675 841	682 149
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	28	176 461	100 169
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	9.3	244	936
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	24.3	306	737
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	25	26 127	27 064
		1 067 986	1 025 925
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi przeznaczonymi do sprzedaży	11	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem		1 067 986	1 025 925
Zobowiązania razem		2 234 722	2 409 097
Pasywa razem			
		5 743 616	5 623 769

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

	Pozostałe składniki kapitału własnego							
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski/straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski/ straty związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	Zyski zatrzymane/ (niepokryte straty)	Przypadające akcjonariusz- szom Jednostki dominującej	Przypadające udziałom niebędącym kontrolą	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Stan na 1 stycznia 2012 roku (zbadane)	2 889 200	102 760	11 385	(639)	(87 717)	2 914 990	75 491	2 990 481
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	267 677	267 677	(234)	267 443
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	(40 445)	372	-	(40 073)	270	(39 803)
Całkowite dochody razem	-	-	(40 445)	372	267 677	227 604	36	227 640
Emisja akcji	-	-	-	-	-	-	-	-
Wyplata dywidendy	-	-	-	-	-	-	(3 449)	(3 449)
Pozostałe zmiany kapitałów	-	20 013	-	-	(20 013)	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2012 roku (zbadane)	2 889 200	122 773	(29 059)	(267)	159 947	3 142 594	72 078	3 214 672
Stan na 1 stycznia 2013 roku (zbadane)	2 889 200	122 773	(29 059)	(267)	159 947	3 142 594	72 078	3 214 672
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	74 043	74 043	(8 656)	65 387
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	12 877	57	-	12 934	66	13 000
Całkowite dochody razem	-	-	12 877	57	74 043	86 977	(8 590)	78 387
Emisja akcji	1	117 079	-	-	-	117 080	-	117 080
Obniżenie kapitału zakładowego	(722 300)	139 982	-	-	582 318	-	-	-
Podział Jednostki dominującej	-	(150)	-	-	-	(150)	-	(150)
Wyplata dywidendy	-	-	-	-	-	-	(1 111)	(1 111)
Rezerwa na płatność w formie akcji	-	100 016	-	-	-	100 016	-	100 016
Pozostałe zmiany kapitałów	-	213 061	-	-	(213 061)	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku (zbadane)	2 166 901	692 761	(16 182)	(210)	603 247	3 446 517	62 377	3 508 894

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

SKONSOLIDOWANE 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		88 532	353 467
Korekty:			
Amortyzacja aktywów trwałych	12.1	375 445	424 486
Utrata wartości aktywów trwałych	12.1	13 400	(1 655)
(Zysk) / strata ze zbycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych		10 701	52 282
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej		(1 646)	11 825
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych		3 837	(34 419)
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy		4 243	(6 753)
Udział w (zysku) / stracie jednostek stowarzyszonych		13 438	442
Wynik na sprzedaży jednostki stowarzyszonej		(1 661)	6 372
Pozostałe korekty	32	116 065	(49 139)
Zmiany w kapitale obrotowym:			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności		11 733	70 860
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów		6 114	11 702
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów		(6 245)	19 003
Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań		(4 797)	(107 647)
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań		-	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw		74 774	36 477
Środki pieniężne wygenerowane na działalności operacyjnej		703 933	787 303
Otrzymane / (zapłacone) odsetki		3 734	3 565
Otrzymane / (zapłacony) podatek dochodowy		(7 463)	(9 716)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej		700 204	781 152

SKONSOLIDOWANE 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		(407 432)	(627 155)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych		20 711	19 799
Wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		(500)	(1 765)
Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		9 522	1 500
Wydatki z tytułu nabycia pozostałych aktywów finansowych		-	-
Nabycie jednostki zależnej, po potrąceniu przejętych środków pieniężnych		-	-
Wpływy ze sprzedaży pozostałych aktywów finansowych		-	-
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		28 867	32 271
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		1 501	1 170
Wydatki z tytułu udzielonych pożyczek		-	(50 000)
Spłata udzielonych pożyczek		51 851	528
Pozostałe wpływy/(wydatki) z działalności inwestycyjnej		(75 942)	(44 249)
Środki pieniężne netto (wykorzystane)/wygenerowane w związku z działalnością inwestycyjną		(371 422)	(667 901)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wpływy z tytułu emisji akcji		-	-
Wydatki z tytułu leasingu finansowego		(122 552)	(137 722)
Zapłacone odsetki od leasingu		(15 870)	(21 440)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów/ pożyczek		3 862	158 087
Spłata kredytów/ pożyczek		(76 324)	(43 605)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek		(9 851)	(12 992)
Wpływy / (spłata) kredytów w rachunku bieżącym		(22 076)	-
Dotacje otrzymane		944	-
Dywidendy wypłacone akcjonariuszom Jednostki dominującej		-	-
Dywidendy wypłacone akcjonariuszom niekontrolującym		(1 111)	(3 449)
Pozostałe wpływy/ (wydatki) dotyczące działalności finansowej		(10 112)	(8 616)
Środki pieniężne netto (wykorzystane) / wygenerowane w związku z działalnością finansową		(253 090)	(69 737)
Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		75 692	43 514
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	31	188 008	144 494
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych		-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	31	263 700	188 008

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

1. Informacje ogólne

1.1 Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repetitorium A Nr 1287/2001). Siedzibą 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 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 Skonsolidowanego 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.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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

Podmiot	Siedziba	Ilość 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:

- podniesienie kapitału zakładowego Spółki o kwotę 1 tysiąc złotych (poprzez emisję 1 akcji serii L) o cenie emisyjnej 117.080 tysięcy złotych; różnica pomiędzy wartością emisyjną a wartością nominalną akcji (w kwocie 117.079 tysięcy złotych) przekazano na kapitał zapasowy Spółki; akcja zostaje objęta przez PKP S.A. i pokryta aportem rzeczowego majątku trwałego (nieruchomości),
- obniżenie kapitału podstawowego o kwotę 722.300 tysięcy złotych poprzez zmniejszenie wartości nominalnej akcji z 1.000 złotych na 750 złotych; z tej kwoty 582.317 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 tysięcy złotych) została przeniesiona na kapitał zapasowy (z przeznaczeniem na pokrycie ewentualnych strat z przyszłych okresów sprawozdawczych),
- podział akcji (split) w stosunku 1:15, po czym wartość nominalna jednej akcji zmieniono z 750 złotych na 50 złotych; wszystkie akcje imienne Spółki, oprócz akcji imiennej serii L, zostają zamienione na akcje na okaziciela,
- przekazanie osiągniętego zysku wynikającego z zatwierdzonego sprawozdania finansowego (wg PSR) za rok zakończony 31 grudnia 2012 roku w wysokości 216.736 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.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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. W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO działa również 7 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 3 wspólnych przedsięwzięciach ("Grupa").

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

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 oraz spółek wchodzących w skład Grupy 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 Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Grupy. Dane w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym zostały wykazane w tysiącach złotych, chyba że w konkretnych sytuacjach zostały podane z większą dokładnością.

2. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

2.1 Oświadczenie o zgodności

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

Jednostka dominująca prowadzi swoje księgi rachunkowe zgodnie z polityką (zasadami) rachunkowości określoną 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).

2.2 Status zatwierdzenia Standardów w UE

Zatwierdzając niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej, wyżej wymienione standardy, interpretacje i zmiany do standardów nie miałyby istotnego wpływu na Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, jeżeli zostałyby zastosowane przez Grupę na dzień bilansowy.

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią 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),

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

- **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 Jednostki dominującej wyżej wymienione standardy, interpretacje i zmiany do standardów nie miałyby istotnego wpływu na Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, jeżeli zostałyby zastosowane przez Grupę na dzień bilansowy.

3. Stosowane zasady rachunkowości

3.1 Kontynuacja działalności

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia Skonsolidowanych Sprawozdań Finansowych nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

3.2 Podstawa sporządzenia

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską (MSSF UE). Niniejsze Skonsolidowane 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 i sporządza Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku.

Skonsolidowane 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

W skład Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi jednostkowe sprawozdanie finansowe Jednostki dominującej i jednostek kontrolowanych przez Spółkę (jej spółki zależne). Kontrola jest osiągnięta w przypadku gdy Grupa ma zdolność kierowania polityką finansową i operacyjną jednostki dla osiągnięcia korzyści ekonomicznych z jej działalności.

Dochody i koszty jednostek zależnych nabytych lub sprzedanych w ciągu roku są uwzględnione w Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów od momentu rzeczywistej daty nabycia danej jednostki do dnia jej efektywnego zbycia. Całkowite dochody jednostek zależnych są przypisywane do właścicieli Spółki oraz do udziałów niedających kontroli nawet jeśli skutkiem tego przypisania będzie ujemne saldo udziałów niedających kontroli.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W razie konieczności wprowadzane są korekty do sprawozdań finansowych jednostek zależnych dostosowujące ich politykę rachunkowości do polityki Grupy.

Wszystkie transakcje dokonane wewnątrz Grupy, wzajemne salda oraz przychody i koszty operacji dokonanych między jednostkami Grupy zostały w konsolidacji w pełni wyłączone.

3.3.1 Zmiany udziałów właścicielskich Grupy w jednostkach zależnych

Zmiany udziałów Grupy w jednostkach zależnych nieskutkujące utratą kontroli rozlicza się jako transakcje kapitałowe. Wartość bilansowa udziałów zapewniających Grupie kontrolę oraz udziałów niedających kontroli podlega korekcie w celu odzwierciedlenia zmian we względnych udziałach w jednostkach zależnych. Wszelkie różnice pomiędzy kwotą korekty udziałów niedających kontroli a wartością godziwą kwoty zapłaconej lub otrzymanej odnosi się bezpośrednio na kapitał własny i przypisuje właścicielom Spółki.

W momencie utraty przez Grupę kontroli nad jednostką zależną oblicza się zysk lub stratę - jako różnicę między (i) sumą wartości godziwej otrzymanej zapłaty oraz wartości godziwej zachowanych udziałów oraz (ii) wartością bilansową aktywów (z uwzględnieniem wartości firmy) i zobowiązań jednostki zależnej - oraz ujmuje się w wyniku. W przypadku, gdy aktywa spółki zależnej są wyceniane w kwocie przeszacowanej lub wartości godziwej i wynikający z tego skumulowany zysk lub strata jest ujmowany w pozostałych całkowitych dochodach i odnoszony do kapitału, wartości uprzednio ujęte w pozostałych całkowitych dochodach i skumulowane w kapitale własnym rozlicza się w taki sposób, jak gdyby Grupa bezpośrednio zbyła odpowiednie składniki aktywów (tj. przenosi się na wynik lub bezpośrednio do zysków zatrzymanych, zgodnie z zasadami odpowiedniego MSSF). Wartość godziwą inwestycji utrzymanej w byłej jednostce zależnej na dzień utraty kontroli uznaje się za wartość godziwą w momencie początkowego ujęcia, rozliczaną następnie zgodnie z MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” lub za koszt w momencie początkowego ujęcia inwestycji w jednostce stowarzyszonej lub jednostce współkontrolowanej.

3.3.2 Połączenia jednostek gospodarczych

Przejęcia innych podmiotów rozlicza się metodą nabycia. Zapłatę przekazaną w transakcji połączenia jednostek gospodarczych wycenia się w wartości godziwej, obliczonej jako zbiorcza kwota wartości godziwych na dzień przejęcia przekazanych przez Grupę aktywów, zobowiązań zaciągniętych przez Grupę wobec poprzednich właścicieli jednostki przejmowanej oraz instrumentów kapitałowych wyemitowanych przez Grupę w zamian za przejęcie kontroli nad jednostką przejmowaną. Koszty związane z przejęciem ujmuje się w wynik w momencie ich poniesienia.

Możliwe do zidentyfikowania aktywa i zobowiązania wycenia się w wartości godziwej na dzień przejęcia, z następującymi wyjątkami:

- aktywa i zobowiązania wynikające z odroczonego podatku dochodowego lub związane z umowami o świadczenia pracownicze ujmuje się i wycenia zgodnie z MSR 12 „Podatek dochodowy” i MSR 19 „Świadczenia pracownicze”;
- zobowiązania lub instrumenty kapitałowe związane z programami płatności rozliczanymi na bazie akcji w jednostce przejmowanej lub w Grupie, które mają zastąpić analogiczne umowy obowiązujące w jednostce przejmowanej, wycenia się zgodnie z MSSF 2 „Płatności na bazie akcji” na dzień przejęcia (patrz nota 29.2) oraz
- aktywa (lub grupy aktywów przeznaczone do sprzedaży) sklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży i działalność zaniechana” wycenia się zgodnie z wymogami tego standardu.

Wartość firmy wycenia się jako nadwyżkę sumy przekazanej zapłaty, kwoty udziałów niedających kontroli w jednostce przejmowanej oraz wartości godziwej poprzednio posiadanych przez jednostkę przejmującą udziałów w jednostce przejmowanej nad kwotą wartości godziwej możliwych do zidentyfikowania przejętych aktywów netto wycenionych na dzień przejęcia. Jeżeli po ponownej weryfikacji wartość netto wycenionych na dzień przejęcia możliwych do zidentyfikowania aktywów i zobowiązań przekracza sumę przekazanej zapłaty, wartości udziałów niedających kontroli w jednostce przejmowanej oraz wartości godziwej udziałów w tej jednostce uprzednio posiadanych przez jednostkę przejmującą, nadwyżkę tę ujmuje się bezpośrednio w wyniku jako zysk na okazyjnym nabyciu.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Udziały niedające kontroli stanowiące część udziałów właścicielskich i uprawniające posiadaczy do proporcjonalnego udziału w aktywach netto jednostki w przypadku jej likwidacji można początkowo wycenić w wartości godziwej lub odpowiednio do proporcji udziałów niedających kontroli w ujętej wartości możliwych do zidentyfikowania aktywów netto jednostki przejmowanej. Wyboru metody wyceny dokonuje się indywidualnie dla każdej transakcji przejęcia. Inne rodzaje udziałów niedających kontroli wycenia się w wartości godziwej lub inną metodą przepisaną w MSSF.

Jeżeli zapłata przekazana w transakcji połączenia jednostek gospodarczych obejmuje aktywa lub zobowiązania wynikające z umowy o zapłatę warunkowej, zapłatę tę wycenia się w wartości godziwej na dzień przejęcia i ujmuje jako część wynagrodzenia przekazanego w transakcji połączenia jednostek gospodarczych. Zmiany wartości godziwej zapłaty warunkowej kwalifikujące się jako korekty za okres objęty wyceną uwzględnia się retrospektywnie, w korespondencji z odpowiednimi korektami wartości firmy. Korekty dotyczące okresu wyceny to takie, które są wynikiem uzyskania dodatkowych informacji dotyczących „okresu objętego wyceną” (który nie może być dłuższy niż jeden rok od dnia przejęcia), dotyczących faktów i okoliczności występujących na dzień przejęcia.

Zmiany wartości godziwej zapłaty warunkowej, które nie kwalifikują się, jako korekty dotyczące okresu wyceny, rozlicza się w zależności od klasyfikacji zapłaty warunkowej. Warunkowej zapłaty sklasyfikowanej, jako kapitał własny nie wycenia się ponownie, a jej późniejsze uregulowanie rozlicza się w ramach kapitału własnego. Zapłata warunkowa zaklasyfikowana, jako składnik aktywów lub zobowiązań podlega przeszacowaniu na kolejne dni sprawozdawcze zgodnie z MSR 39 lub MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”, a wynikające z przeszacowania zyski lub straty ujmuje się w wynik.

W przypadku połączenia jednostek realizowanego etapami, udziały w jednostce przejmowanej uprzednio posiadane przez Grupę przeszacowuje się do wartości godziwej na dzień przejęcia (tj. dzień uzyskania kontroli), a wynikający stąd zysk lub stratę ujmuje się w wynik. Kwoty wynikające z posiadania udziałów w jednostce przejmowanej przed datą przejęcia, uprzednio ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach, przenosi się do sprawozdania z całkowitych dochodów, jeżeli takie traktowanie byłoby poprawne w chwili zbycia tych udziałów.

Jeżeli początkowe rozliczenie księgowe połączenia jednostek na koniec okresu sprawozdawczego, w którym połączenie miało miejsce, nie jest kompletne, Grupa prezentuje w swoim sprawozdaniu finansowym tymczasowe kwoty dotyczące pozycji, których rozliczenie jest niekompletne. W okresie wyceny Grupa koryguje tymczasowe kwoty ujęte na dzień przejęcia (patrz wyżej) lub ujmuje dodatkowe aktywa albo zobowiązania dla odzwierciedlenia nowych faktów i okoliczności występujących na dzień przejęcia, które jeśli byłyby znane, wpłynęłyby na ujęcie tych kwot na ten dzień.

3.3.3 Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych

Jednostka stowarzyszona to taki podmiot, na który Grupa może znacząco wpływać, i która nie jest ani jednostką zależną, ani wspólnym przedsięwzięciem. Znaczący wpływ oznacza możliwość uczestniczenia w podejmowaniu decyzji dotyczących polityki finansowej i operacyjnej w danej spółce, niestanowiący jednak kontroli ani współkontroli tej polityki.

Wyniki, aktywa i zobowiązania jednostek stowarzyszonych zostały rozliczone w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym metodą praw własności, z wyjątkiem inwestycji sklasyfikowanych, jako przeznaczone do sprzedaży, rozliczonych zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży oraz działalność zaniechana”. Zgodnie z metodą praw własności inwestycje w jednostkach stowarzyszonych ujmuje się początkowo w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie, a następnie uwzględnia w części wyniku przypadającego na Grupę lub w pozostałych całkowitych dochodach jednostki stowarzyszonej. Jeżeli udział Grupy w stratach jednostki stowarzyszonej przekracza wartość jej udziałów w tej jednostce (obejmującą udziały długoterminowe, stanowiące zasadniczo część wartości netto inwestycji w podmiocie), Grupa przestaje ujmować swoje udziały w dalszych stratach jednostki stowarzyszonej. Dalsze straty ujmuje się tylko do wysokości prawnych lub zwyczajowych zobowiązań Grupy albo płatności dokonanych w imieniu jednostki stowarzyszonej.

Nadwyżka kosztów przejęcia nad udziałem Grupy w wartości netto możliwych do zidentyfikowania aktywów, zobowiązań i zobowiązań warunkowych jednostki stowarzyszonej ujętych na dzień przejęcia rozpoznawana jest, jako wartość firmy, stanowiąca element wartości bilansowej inwestycji. Nadwyżka udziału Grupy w wartości netto możliwych do zidentyfikowania aktywów, zobowiązań i zobowiązań warunkowych nad kosztami przejęcia po ponownej weryfikacji ujmowana jest bezpośrednio w wynik.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Wymogi MSR 39 stosuje się do sprawdzenia, czy Grupa powinna ująć odpis z tytułu utraty wartości inwestycji w jednostkę stowarzyszoną. W razie konieczności wartość bilansowa inwestycji (z uwzględnieniem wartości firmy) testowana jest na utratę wartości zgodnie z MSR 36 „Utrata wartości aktywów” tak, jak gdyby był to pojedynczy składnik aktywów, przez porównanie jej wartości odzyskiwalnej (wyższej z dwóch kwot: wartości użytkowej i wartości godziwej pomniejszonej o koszty sprzedaży) z wartością bilansową. Odpisy z tytułu utraty wartości uwzględnia się w wartości bilansowej inwestycji. Odwrócenie odpisu ujmuje się zgodnie z MSR 36 w kwocie odpowiadającej wzrostowi wartości odzyskiwalnej inwestycji.

Po zbyciu jednostki stowarzyszonej, którego skutkiem jest utrata przez Grupę znaczącego wpływu na tę jednostkę, pozostałe udziały wycenia się w wartości godziwej na ten dzień, a wartość tę traktuje, jako wartość godziwą w chwili początkowego ujęcia składnika aktywów finansowych zgodnie z MSR 39. Różnicę między pierwotną wartością bilansową jednostki stowarzyszonej przypisywaną do pozostałych udziałów oraz wartością godziwą tych udziałów uwzględnia się przy określaniu wysokości zysku lub straty z tytułu zbycia jednostki zależnej. Ponadto Grupa rozlicza wszystkie kwoty uprzednio ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach w odniesieniu do jednostki stowarzyszonej tak samo, jak rozliczałaby je w przypadku zbycia odpowiednich składników aktywów i zobowiązań przez tę jednostkę. Wobec tego, jeżeli zysk lub strata uprzednio ujęte w pozostałych całkowitych dochodach zostaną przeniesione na wynik finansowy w chwili zbycia odpowiednich składników aktywów i zobowiązań, Grupa przeklasyfikuje ten zysk lub stratę z kapitału własnego na wynik (w formie korekty reklasyfikacyjnej) w chwili utraty znaczącego wpływu na tę jednostkę stowarzyszoną.

Jeżeli jednostka należąca do Grupy prowadzi transakcje z daną jednostką stowarzyszoną, zyski i straty wynikające z tych transakcji ujmuje się w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy tylko w odniesieniu do udziałów w tej jednostce niezwiązanych z Grupą.

3.3.4 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach

Wspólne przedsięwzięcie jest to relacja umowna, na mocy, której Grupa i inne strony podejmują działalność gospodarczą podlegającą wspólnej kontroli, a więc taką, w toku, której strategiczne decyzje finansowe, operacyjne i polityczne wymagają jednogłośnego poparcia wszystkich stron sprawujących wspólnie kontrolę.

Kiedy podmiot należący do Grupy podejmuje bezpośrednio działalność w ramach wspólnego przedsięwzięcia, udział Grupy we wspólnie kontrolowanych aktywach i zobowiązaniach ponoszonych wspólnie z pozostałymi współnikami przedsięwzięcia ujmowany jest w sprawozdaniu finansowym odpowiedniego podmiotu i klasyfikowany zgodnie ze swoim charakterem. Zobowiązania i koszty ponoszone bezpośrednio wskutek udziału we wspólnie kontrolowanych aktywach rozliczane są metodą memoriałową. Dochód ze sprzedaży lub wykorzystania udziału Grupy w produktach wytworzonych przez wspólnie kontrolowane aktywa oraz udział w kosztach wspólnego przedsięwzięcia ujmuje się w chwili wystąpienia prawdopodobieństwa uzyskania/przekazania przez Grupę korzyści ekonomicznych związanych z odpowiednimi transakcjami, o ile da się je wiarygodnie wycenić.

Wspólne przedsięwzięcia związane z utworzeniem oddzielnego podmiotu, w którym udziały mają wszyscy współnicy, określa się mianem jednostek podlegających wspólnej kontroli.

Grupa wykazuje udziały w takich jednostkach metodą praw własności z wyjątkiem sytuacji, kiedy inwestycja została sklasyfikowana, jako przeznaczona do sprzedaży; w takim przypadku rozlicza się ją zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży oraz działalność zaniechana”.

3.4 Wartość firmy

Wartość firmy wynikającą z przejęcia innego podmiotu ujmuje się po koszcie ustalonym na dzień przejęcia tego podmiotu (patrz nota 3.3.2) pomniejszonym o kwotę utraty wartości.

Dla celów testu na utratę wartości wartość firmy alokuje się do poszczególnych ośrodków generujących przepływy pieniężne w ramach Grupy (lub do grup takich ośrodków), które mają odnieść korzyści z synergii będących skutkiem połączenia jednostek gospodarczych.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Ośrodek generujący przepływy pieniężne, do którego alokuje się wartość firmy, jest testowany na utratę wartości raz do roku lub częściej, jeżeli występują przesłanki wskazujące na możliwość utraty wartości. Jeżeli wartość odzyskiwalna ośrodka generującego przepływy pieniężne jest mniejsza od jego wartości bilansowej, odpis z tytułu utraty wartości alokuje się tak, by w pierwszej kolejności zredukować kwotę bilansową wartości firmy alokowanej do tego ośrodka, a pozostałą część alokuje się na inne składniki aktywów tego ośrodka, proporcjonalnie do wartości bilansowej każdego z nich. Odpis z tytułu utraty wartości firmy ujmuje się bezpośrednio w wynik. Odpisów z tytułu utraty wartości firmy nie odwraca się w kolejnych okresach.

W chwili zbycia ośrodka generującego przepływy pieniężne przypisana do niego wartość firmy jest uwzględniana w obliczeniu zysku lub straty ze zbycia.

Zasady rozliczania wartości firmy w Grupie w momencie przejścia jednostki stowarzyszonej przedstawiono w nocie 3.3.3.

3.5 Ujmowanie przychodów

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

3.5.1 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:

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

3.5.2 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 Grupę korzyści ekonomicznych oraz, że da się wiarygodnie wycenić wysokość przychodu).

Przychody z tytułu odsetek ujmuje się, jeżeli zachodzi prawdopodobieństwo uzyskania przez Grupę 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.

3.6 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.

3.6.1 Grupa, jako leasingobiorca

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Przyjmuje się, że korzyści i ryzyka związane z posiadaniem aktywów są zazwyczaj przeniesione na Grupę, 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 w wynik okresu, chyba, że można je bezpośrednio przyporządkować do odpowiednich aktywów – wówczas są one kapitalizowane zgodnie z zasadami rachunkowości Grupy dotyczącymi kosztów finansowania zewnętrznego, przedstawionymi poniżej w nocie 3.8. Płatności warunkowe z tytułu leasingu ujmują 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 wpływających z leasingu danego składnika aktywów. Płatności warunkowe z tytułu leasingu operacyjnego ujmują się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

3.7 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.

3.8 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 Dotacje rządowe

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

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Dotacje rządowe należne, jako kompensata już poniesionych kosztów lub strat lub jako forma bezpośredniego wsparcia finansowego dla Grupy 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.

3.10 Koszty świadczeń pracowniczych

Na koszty świadczeń pracowniczych składają się (a) koszty w okresie zatrudnienia tj. wynagrodzenia, narzuty na wynagrodzenia, ulgi na świadczenia przejazdowe, 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 Jednostka dominująca oraz wybrane podmioty Grupy zapewniają 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 Grupa 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. Grupa 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 2000r. Nr 84, poz. 948 z póź. zm.) oraz Porozumieniem w sprawie ulgowych usług transportowych, Jednostka dominująca oraz wybrane podmioty Grupy zobowiązane są 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 aktuarialisa 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.

Grupa 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 2000r. Nr 84, poz. 948 z póź. zm.) oraz przepisów ustawy z dnia 4 marca 1994 roku o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (tekst jednolity Dz.U. z 1996 r. Nr 70, poz. 335 z póź. zm.) ponosi koszty związane z ZFŚS. Grupa w sprawozdaniu z sytuacji finansowej kompensuje zobowiązania oraz aktywa funduszu.

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

3.11 Świadczenia oparte na akcjach

Jednostka dominująca 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.

3.12 Opodatkowanie

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

3.12.1 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.

3.12.2 Podatek odroczony

Podatek odroczony ujmuje się od różnic przejściowych między wartością bilansową składników aktywów i zobowiązań w Skonsolidowanym 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 Grupa 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.

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 odroczony 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 Grupę sposobu realizacji lub rozliczenia na dzień bilansowy wartości bilansowych aktywów i zobowiązań.

3.13 Rzeczowe aktywa trwałe

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

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 wynik okresu 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 perspektywnym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach) Amortyzacja dotycząca tych aktywów trwałych rozpoczyna się w momencie rozpoczęcia ich użytkowania, zgodnie z zasadami dotyczącymi pozostałych aktywów trwałych Grupy.

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 skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

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

3.14 Nieruchomości inwestycyjne

Nieruchomości inwestycyjne to nieruchomości, które Grupa traktuje, jako źródło przychodów z czynszów lub utrzymuje w posiadaniu ze względu na przyrost ich wartości. W Skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej wykazuje się 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.

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

3.15 Aktywa niematerialne

3.15.1 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.

3.15.2 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 różnicę między wpływem ze sprzedaży a wartością bilansową tego składnika) ujmuje się w wynik okresu, w którym nastąpiło usunięcie.

3.16 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

Na każdy dzień bilansowy Grupa 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 Grupy 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.

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.

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.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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, nieprzekraczającej 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 okresu.

3.16.1 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 Grupa 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 Grupa 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.

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

3.18 Rezerwy

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

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 Grupę 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 Grupa 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 Grupa 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 taryf 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 Grupy 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 wyksięguje 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.

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:

- został zakupiony przede wszystkim w celu odsprzedaży w niedalekiej przyszłości;
- lub stanowi część określonego portfela instrumentów finansowych, którymi Grupa zarządza łącznie, zgodnie z bieżącym i faktycznym wzorcem generowania krótkoterminowych zysków; lub
- jest instrumentem pochodnym niewyznaczonym i nie działającym 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 Grupy, 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 wykazywane na linii pozostałe przychody lub koszty finansowe w sprawozdaniu z całkowitych dochodów. Wartość godziwa jest ustalana w sposób opisany w nocie 29.7.

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 Grupa 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.

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 Grupę 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 Grupy 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 niewywiązaniem 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.

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 ze sprawozdania z sytuacji finansowej

Grupa usuwa ze sprawozdania z sytuacji finansowej składnik aktywów finansowych tylko w przypadku, gdy prawa umowne do przepływów pieniężnych generowanych przez ten składnik wygasną lub gdy przeniesie dany składnik aktywów oraz wszystkie związane z nim rodzaje ryzyka i korzyści wynikające z praw własności na inną jednostkę. W przypadku, gdy Grupa 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 Grupa 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 ze sprawozdania z sytuacji finansowej 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 Grupę 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 Grupa 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 Grupy 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.

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 29.7.

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 Grupę 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 Grupę 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 ze sprawozdania z sytuacji finansowej

Grupa usuwa zobowiązania finansowe ze sprawozdania z sytuacji finansowej wyłącznie w przypadku ich wypełnienia, umorzenia lub wygaśnięcia. Różnicę między wartością bilansową usuniętego zobowiązania finansowego a zapłatą uiszczoną lub należną ujmuje się w wynik.

4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

Stosując opisane w nocie 3 zasady rachunkowości obowiązujące w Grupie, Zarząd Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej, kierując się subiektywną oceną, określa i stosuje politykę rachunkowości, która zapewnia, iż Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe będzie zawierać właściwe i wiarygodne informacje oraz będzie:

- prawidłowo, jasno i rzetelnie przedstawiać sytuację majątkową i finansową Grupy, 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 Jednostki dominującej 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 zmienia się wartość odpisów amortyzacyjnych i wartość księgowa netto rzeczowych aktywów trwałych.

4.2.2 Wartości rezydualne taboru

Grupa na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej użytkuje własne lub leasingowane lokomotywy i wagony (tabor). MSSF 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 Grupy Kapitałowej PKP CARGO na MSSF. Wartość podlega okresowemu przeglądowi i w przypadku istotnych zmian cen złomu jest aktualizowana.

4.2.3 Wycena instrumentów finansowych

Jak opisano w nocie 29, w celu oszacowania wartości godziwej niektórych rodzajów instrumentów finansowych Grupa wykorzystuje techniki wyceny wykorzystujące dane wsadowe, które nie są oparte na obserwowalnych danych rynkowych. Nota 29 zawiera szczegółowe informacje na temat głównych założeń stosowanych przy określaniu wartości godziwej instrumentów finansowych.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zarząd Jednostki dominującej uważa, że wybrane techniki wyceny i założenia stosowane są odpowiednie dla określenia 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 3.16. Grupa 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

Metodologia przyjęta w celu ustalenia wartości odpisu aktualizującego została opisana w nocie 3.20.6., natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w nocie 21 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego 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 20 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.7 Podatek dochodowy odroczony

Założenia przyjęte w celu rozpoznania aktywów z tytułu podatku odroczonego opisano w nocie 3.12.2, natomiast wyliczenie aktywa / rezerwy z tytułu podatku odroczonego zostały przedstawione w nocie 9 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego 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 3.10., natomiast wyniki wyliczenia rezerw na świadczenia pracownicze zostały przedstawione w nocie 28 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego 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 Grupę na dzień 30 października 2013 roku. Wynik wyliczenia rezerwy na PGP został zaprezentowany w nocie 28.2 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.9 Rezerwy

Rezerwy dotyczące świadczeń z tytułu rozwiązania stosunku pracy oraz restrukturyzacji: stopy dyskontowe 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 25 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.10 Klasyfikacja umów leasingu finansowego

Grupa zawiera umowy leasingu dotyczące środków trwałych. Klasyfikacja tych umów, jako leasingu finansowego jest przedmiotem szacunku Zarządu Jednostki dominującej. Szczegółowe zasady klasyfikacji umów leasingu zostały opisane w nocie 3.6. Informacja dotycząca leasingu finansowego jest ujęta w nocie 27 dodatkowych informacji do skonsolidowanego sprawozdania finansowego, natomiast informacja dotycząca leasingu operacyjnego jest ujęta w nocie 34 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

5. Segmenty operacyjne

5.1 Produkty i usługi segmentu operacyjnego

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

5.2 Informacje geograficzne

Grupa 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:

Grupa działa w jednym, głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych (poza Polską) nie przekracza 15% przychodów ze sprzedaży. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 10% przychodów ze sprzedaży usług.

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

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
<i>Polska</i>	3 880 123	4 254 213
<i>Niemcy</i>	233 114	268 085
<i>Czechy</i>	104 050	72 806
<i>Słowacja</i>	100 843	176 594
<i>Cypr</i>	66 196	68 794
<i>Pozostałe kraje</i>	169 595	223 669
Razem	4 553 921	5 064 161

5.3 Informacje o wiodących klientach

Grupa nie przedstawia informacji o wiodących klientach, gdyż przychody od żadnego z klientów Grupy jednostkowo nie przekraczają 10% sumy przychodów ze sprzedaży.

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 Grupa wyróżnia grupy świadczonych usług zaprezentowanych w niniejszej notce. Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje jednak oceny wyników działalności Grupy 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 Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Przychody przewozowe oraz spedycja kolejowa	4 141 611	4 560 388
Przychody z pozostałej działalności transportowej	119 143	192 497
Przychody bocznicowe i trakcyjne	189 419	181 756
Przychody przeładunkowe	31 704	32 547
Pozostałe przychody (*)	72 044	96 973
Razem	4 553 921	5 064 161

(*) Pozycja pozostałych przychodów za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku prezentuje głównie przychody z tytułu wynajmu taboru - kwota 22.297 tysięcy złotych oraz przychody z tytułu napraw taboru 11.040 tysięcy złotych, natomiast za rok zakończony 31 grudnia 2012 roku prezentuje 43.714 tysięcy złotych przychodów z tytułu wynajmu taboru oraz 10.955 tysięcy złotych z tytułu napraw taboru.

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	28 867	35 531
Wadia i zabezpieczenia	396	716
Udzielone pożyczki	1 194	1 131
Pozostałe	726	590
	31 183	37 968
Dywidendy z inwestycji kapitałowych	-	1 170
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	31 183	39 138

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 w kasie i lokaty bankowe)	30 457	37 378
Pozostałe	726	590
	31 183	37 968
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	-	1 170
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	31 183	39 138

Pozostałe przychody finansowe

Zyski z udziałów i akcji	-	-
	-	-
Zyski z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW	2 160	65
Pozostałe przychody finansowe:		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	33 053
Inne	990	3 434
Razem przychody finansowe	34 333	75 690

7. Koszty finansowe

Koszty odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Odsetki od kredytów i kredytów w rachunku bieżącym	9 851	12 992
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	15 870	21 440
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	10 361	8 208
Odsetki od wadów i gwarancji	256	677
Pozostałe	1 702	1 324
Koszty odsetkowe razem	38 040	44 641

Koszty odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Zobowiązania finansowe wyceniane wg zamortyzowanego kosztu	36 518	43 317
Pozostałe	1 522	1 324
Razem koszty odsetkowe	38 040	44 641

Pozostałe koszty finansowe

Straty z udziałów i akcji:

Utworzone odpisy aktualizujące na udziały i akcje	-	11 825
	-	11 825

Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW

Pozostałe koszty finansowe:

Wynik netto z tytułu różnic kursowych	3 777	-
Pozostałe koszty finansowe	2 392	2 938

Razem koszty finansowe	44 209	59 404
-------------------------------	---------------	---------------

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	4 225	626
Zyski ze sprzedaży nieruchomości inwestycyjnych	-	-
	4 225	626
Rozwiązane odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	5 570	9 799
Pozostałe (w tym na odsetki od należności)	3 464	1 790
	9 034	11 589
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	2 495	924
Dodatnie różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	749	-
Dotacje	25	34
Inne	5 643	1 065
Razem pozostałe przychody operacyjne	79 771	14 238

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	244	8
Strata ze sprzedaży nieruchomości inwestycyjnych	-	-
	244	8
Utworzone odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	10 681	10 248
Pozostałe (w tym na odsetki od należności)	976	2 957
	11 657	13 205
Pozostałe koszty operacyjne:		
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	16 311	48 523
Rezerwa na karę UOKiK	1 786	16 576
Rezerwy na pozostałe kary	21 986	5 984
Koszty sądowe i egzekucyjne	781	656
Koszty świadczeń przejazdowych dla niebędących pracownikami	2 036	3 044
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	1 105	38
Ujemne różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	-	5 811
Spisane należności handlowe	3	20
Pozostałe	4 272	-
Razem pozostałe koszty operacyjne	60 181	93 865

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	5 806	6 430
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	-
	5 806	6 430
Odroczony podatek dochodowy:		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	17 304	79 594
Podatek odroczony przeniesiony z kapitału na wynik	35	-
	17 339	79 594
Koszt podatkowy ogółem ujęty w bieżącym roku z działalności kontynuowanej	23 145	86 024

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie obowiązujących przepisów podatkowych. Zastosowanie tych przepisów różnicuje zysk (stratę) podatkową 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, Grupa podlega przepisom ogólnym. Grupa 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	88 532	353 467
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	16 821	67 158
Efekt przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych	(14 504)	(4 208)
Efekt kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów (NKUP) według przepisów podatkowych	18 895	23 195
Efekt strat podatkowych odliczonych w okresie	54	624
Efekt rozwiązania odpisu na aktywo z tytułu strat podatkowych	-	586
Pozostałe	1 330	(1 331)
	22 596	86 024
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	549	-
Koszt podatku dochodowego ujęty w wynik z działalności kontynuowanej	23 145	86 024

Stawka podatkowa zastosowana w powyższym uzgodnieniu za lata 2013 i 2012 wynosi 19%. Jest to wysokość podatku dochodowego 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 instrumentów finansowych wyznaczonych, jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych	24	157
Zyski/ straty aktuarialne świadczeń po okresie zatrudnienia	3 026	(9 494)
Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	3 050	(9 337)

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	2 394	1 465
Bieżące zobowiązania z tytułu podatku dochodowego		
Podatek dochodowy do zapłaty	244	936

9.4 Saldo podatku odroczonego

Poniżej znajduje się analiza aktywów (rezerw) z tytułu odroczonego podatku w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej:

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	83 185	104 003
Rezerwy z tytułu podatku odroczonego	(2 577)	(3 041)
Razem	80 608	100 962

9.5 Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

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 finansowy)	(106 471)	(48 862)	-	(155 333)
Zobowiązania długoterminowe	(4 718)	1 687	-	(3 031)
Zapasy - odpisy aktualizujące	4 665	(301)	-	4 364
Należności - odpisy aktualizujące	8 234	808	-	9 042
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(3 466)	1 093	-	(2 373)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	5	(4)	-	1
Rezerwy na świadczenia pracownicze	135 468	32 749	(3 026)	165 191
Pozostałe rezerwy	2 226	2 155	-	4 381
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	941	4 713	-	5 654
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(940)	(1 725)	-	(2 665)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	7 150	1 898	-	9 048
Ujemne różnice kursowe	12 487	(3 133)	-	9 354
Dodatnie różnice kursowe	(11)	5	-	(6)
Inne (w tym zabezpieczające instrumenty pochodne)	2 195	(417)	(24)	1 754
	<u>57 765</u>	<u>(9 334)</u>	<u>(3 050)</u>	<u>45 381</u>
Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi				
Straty podatkowe ¹⁾	43 197	(7 970)	-	35 227
	<u>43 197</u>	<u>(7 970)</u>	<u>-</u>	<u>35 227</u>
Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego	100 962	(17 304)	(3 050)	80 608

¹⁾ aktywo z tytułu odroczonego podatku ze strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentuje głównie stratę Jednostki dominującej (w kwocie 182.649 tysięcy złotych), której termin ważności upływa w 2014 roku.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Rok zakończony 31/12/2012	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 finansowy)	(71 278)	(35 193)	-	(106 471)
Pozostałe aktywa finansowe	(1 704)	(3 014)	-	(4 718)
Zapasy - odpisy aktualizujące	4 724	(59)	-	4 665
Należności - odpisy aktualizujące	8 913	(679)	-	8 234
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(2 057)	(1 409)	-	(3 466)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	20	(15)	-	5
Rezerwy na świadczenia pracownicze	119 674	6 300	9 494	135 468
Pozostałe rezerwy	1 814	412	-	2 226
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	1 131	(1 599)	-	(468)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	6 932	687	-	7 619
Ujemne różnice kursowe	21 671	(9 184)	-	12 487
Dodatnie różnice kursowe	(440)	429	-	(11)
Inne (w tym zabezpieczające instrumenty pochodne)	448	1 904	(157)	2 195
	89 848	(41 420)	9 337	57 765
Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi				
Straty podatkowe	81 371	(38 174)	-	43 197
	81 371	(38 174)	-	43 197
Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego	171 219	(79 594)	9 337	100 962

9.6 Straty podatkowe i niewykorzystane ulgi podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywa z tytułu podatku odroczonego

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Na dzień bilansowy nie zostały ujęte następujące pozycje w kalkulacji podatku odroczonego:		
- Niewykorzystane straty podatkowe ¹⁾	14 885	6 466
Razem	14 885	6 466

¹⁾ kwota strat podatkowych nie ujętych w kalkulacji aktywa z tytułu odroczonego podatku na dzień 31 grudnia 2013 roku reprezentuje głównie straty spółek PKP CARGOŁOK Sp. z o.o. w wysokości 7.571 tysięcy złotych oraz PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. w wysokości 3.938 tysięcy złotych. Natomiast na dzień 31 grudnia 2012 roku największą kwotę stanowi strata PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. w wysokości 4.134 tysięcy złotych.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

10. Działalność zaniechana

W latach 2013 - 2012 Grupa nie zaniechała działalności wymagającej ujęcia w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

11. Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży

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

	Stan na 31/12/20 13 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Grunty przeznaczone do sprzedaży	4 995	-
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	-	-
Urządzenia techniczne i maszyny	-	-
Środki transportu	12 565	-
Inne środki trwałe	-	-
Pozostałe aktywa (w tym np. udziały i akcje)	-	-
Razem	17 560	-
Zobowiązania związane z aktywami trwałymi przeznaczonymi do sprzedaży	-	-

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Grupa 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 3 nieruchomości gruntowe. Lokomotywy zostaną sprzedane na organizowanych przez Grupę aukcjach, z przeznaczeniem ich zełomowania przez nabywcę. Grupa 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 1.494 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Grupa 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	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zysk / (strata) netto przypadający		
Akcjonariuszom Jednostki dominującej	74 043	267 677
Udziałom niedającym kontroli	(8 656)	(234)
Zysk netto za rok obrotowy z działalności kontynuowanej	65 387	267 443

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

12.1 Koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	353 182	404 207
Amortyzacja aktywów niematerialnych	22 263	20 279
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące:		
Aktywa niematerialne	-	-
Rzeczowe aktywa trwałe	11 906	(1 655)
Aktywa przeznaczone do sprzedaży	1 494	-
Razem amortyzacja	388 845	422 831

12.2 Zużycie materiałów i energii

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zużycie paliwa	223 247	260 550
Zużycie materiałów	71 570	65 357
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	431 025	455 708
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące	(1 574)	(255)
Pozostałe (w tym inwentaryzacja)	1 551	(1 870)
Razem zużycie materiałów i energii	725 819	779 490

12.3 Usługi obce

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	951 434	984 519
Usługi remontowe	29 569	35 441
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	156 025	193 708
Usługi transportowe	266 882	392 559
Usługi telekomunikacyjne	16 804	19 152
Usługi prawne, doradcze i podobne	20 320	17 827
Usługi informatyczne	49 357	57 501
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	37 273	38 383
Usługi przeładunkowe	30 404	30 182
Usługi bocznicowe	10 103	12 329
Pozostałe usługi	11 882	32 814
Razem usługi obce	1 580 053	1 814 415

12.4 Koszt świadczeń pracowniczych

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia (*)	1 290 459	1 129 813
Koszty ubezpieczeń społecznych (**)	262 718	230 951
Koszty odpisów na ZFŚS	32 825	35 303
Inne świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	35 643	42 655
Inne świadczenia po okresie zatrudnienia	8 804	2 772
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	73 824	108 949
Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych (***)	16 481	7 670
Razem koszty świadczeń pracowniczych	1 720 754	1 558 113

(*) Kwota Wynagrodzeń za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku zawiera kwoty 144.322 tysięcy złotych oraz 29.796 tysięcy złotych prezentujące odpowiednio koszt jednorazowych świadczeń pracowniczych, które będą wypłacane w akcjach pracowniczych (PGP) przyznanych pracownikom Grupy 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 za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku zawiera kwoty 28.864 tysięcy złotych oraz 6.179 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 Grupy 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 za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku zawiera 14.421 tysięcy złotych odszkodowań wypłaconych pracownikom z tytułu nieświadczenia pracy w okresie zatrudnienia – obowiązkowe urlopy (60% wynagrodzenia).

13. Zysk na akcję

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

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zysk z działalności kontynuowanej na akcjonariuszy Jednostki dominującej	74 043	267 677
Zysk z działalności zaniechanej na akcjonariuszy Jednostki dominującej	-	-
Zysk wykorzystany do wyliczenia podstawowego zysku na akcję z działalności kontynuowanej	74 043	267 677

13.1 Podstawowy zysk na akcję

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	PLN	PLN
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	43 338 006	43 338 000
Podstawowy zysk na akcję (PLN na akcję)		
Z działalności kontynuowanej	1,71	6,18
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 Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej. 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	Rok zakończony 31/12/2012
	PLN	PLN
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	43 821 559	43 338 000
Rozwodniony zysk na akcję (PLN na akcję)		
Z działalności kontynuowanej	1,69	6,18
Z działalności zaniechanej	-	-

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zgodnie z MSR 33 Grupa sporządza kalkulację rozwodnionego zysku na jedną akcję, uwzględniając potencjalne akcje emitowane warunkowo w ramach programu motywacyjnego - programu świadczeń pracowniczych (PGP) opisanego w nocie 28.2. 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 obliczona 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 Jednostki dominującej oraz spółek zależnych w ramach programu PGP podpisanego 2 września 2013 roku.

14. Rzeczowe aktywa trwałe

Wartości bilansowe:	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Grunty	141 739	115 053
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	505 168	442 098
Urządzenia techniczne i maszyny	134 361	134 265
Środki transportu	3 034 047	3 073 169
Inne środki trwałe	9 935	12 057
Środki trwałe w budowie	30 196	30 473
Razem	3 855 446	3 807 115

w tym w leasingu finansowym:	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Urządzenia techniczne i maszyny	18 895	20 745
Środki transportu	349 008	373 440
Inne środki trwałe	43	557
Środki trwałe w budowie	-	601
Razem	367 946	395 343

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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 trwale tys. PLN	Razem tys. PLN
Wartość brutto						
Stan na 1 stycznia 2012 roku	115 023	463 483	236 704	3 573 354	26 530	4 415 094
<i>Zwiększenia:</i>						
nabycie	59	57 729	21 655	606 384	4 933	690 760
objęcie kontroli nad jednostką gospodarczą	-	-	-	-	-	-
leasing finansowy	-	-	7 194	88 473	430	96 097
aport	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	3 261	3 973	22	-	7 256
<i>Zmniejszenia</i>						
sprzedaż	(1)	(170)	(882)	(2 099)	(233)	(3 385)
aport	-	-	-	-	-	-
likwidacja	-	(12 494)	(2 644)	(148 686)	(563)	(164 387)
przeklasyfikowania do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
pozostałe	(28)	-	(2 115)	(625)	(310)	(3 078)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	115 053	511 809	263 885	4 116 823	30 787	5 038 357
<i>Zwiększenia:</i>						
nabycie	-	27 232	20 009	282 492	3 182	332 915
objęcie kontroli nad jednostką gospodarczą	-	-	-	-	-	-
leasing finansowy	-	-	5 176	4 776	-	9 952
aport	33 866	81 601	1 608	-	5	117 080
pozostałe	-	1 228	2 630	943	631	5 432
<i>Zmniejszenia</i>						
sprzedaż	-	(17 821)	(594)	(3 533)	(72)	(22 020)
aport	-	-	-	-	-	-
likwidacja	-	(2 439)	(2 450)	(149 939)	(249)	(155 077)
przeklasyfikowania do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(6 489)	-	-	(15 506)	-	(21 995)
pozostałe	-	(623)	319	(806)	(2 358)	(3 468)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	142 430	600 987	290 583	4 235 250	31 926	5 301 176

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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 1 stycznia 2012 roku	-	50 720	96 515	804 859	13 670	965 764
<i>Zwiększenia</i>						
koszty amortyzacji	-	21 665	37 040	339 740	5 762	404 207
objęcie kontroli nad jednostką gospodarczą	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	568	1	2	-	571
<i>Zmniejszenia</i>						
sprzedaż	-	(12)	(374)	(829)	(111)	(1 326)
aport	-	-	-	-	-	-
likwidacja	-	(3 228)	(1 574)	(101 926)	(414)	(107 142)
przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	(2)	(1 988)	(77)	(177)	(2 244)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	-	69 711	129 620	1 041 769	18 730	1 259 830
<i>Zwiększenia</i>						
koszty amortyzacji	-	18 822	30 755	299 197	4 408	353 182
objęcie kontroli nad jednostką gospodarczą	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	531	16	3	680	1 230
<i>Zmniejszenia</i>						
sprzedaż	-	(3 503)	(428)	(2 605)	(54)	(6 590)
aport	-	-	-	-	-	-
likwidacja	-	(1 021)	(3 501)	(133 419)	(1 205)	(139 146)
przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	(2 941)	-	(2 941)
pozostałe	-	(21)	(240)	(801)	(568)	(1 630)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	-	84 519	156 222	1 201 203	21 991	1 463 935

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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
Skumulowana utrata wartości						
Stan na 1 stycznia 2012 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	691	11 300	-	-	-	11 991
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Zmniejszenia						
odwrócenia odpisu	-	-	-	(1 885)	-	(1 885)
przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	-	-	-
pozostałe	-	-	-	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku	691	11 300	-	-	-	11 991

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Środki trwałe w budowie		
Wartość na początek okresu	30 473	50 275
Zwiększenia	221 210	537 624
Zmniejszenia - przekazanie na środki trwałe	(219 498)	(557 426)
Zmniejszenia - zaniechanie inwestycji	(189)	-
Stan na koniec okresu	31 996	30 473

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

Wartość wydatków poniesionych na nabycie rzeczowych aktywów trwałych w roku 2013 wyniosła 407.432 tysięcy złotych, natomiast w roku 2012 wyniosła 627.155 tysięcy złotych.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

14.1 Utrata wartości ujęta w roku bieżącym

W 2013 roku w wyniku inwentaryzacji środków trwałych Grupa 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 11.991 tysięcy złotych ujęty został w pozycji amortyzacji i odpisów aktualizujących.

Grupa objęła odpisem aktualizującym również wartość rozpoczętej i niezakończoną inwestycji w rejonie Ostaszewa Toruńskiego. Z uwagi na zmianę strategii w zakresie dalszego wykorzystywania nieruchomości położonych tym w 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 Grupa 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 1.886 tysięcy złotych.

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

14.2 Aktywa Grupy zabezpieczające zobowiązania

Jednostce dominującej przyznano linię kredytową oraz kredyty inwestycyjne, w wyniku czego banki posiadają następujące zabezpieczenia na majątku Jednostki dominującej:

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

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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

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 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

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 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 siedzibą Spółki w Warszawie

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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 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 umowy ubezpieczenia do kwoty 64.230 tysięcy złotych

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

Zabezpieczeniem umów leasingowych zawartych przez Jednostkę dominującą oraz spółki zależne 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.

Pozostałe aktywa zabezpieczające zobowiązania Grupy Kapitałowej PKP CARGO (jednostek zależnych):

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Środki trwałe	3 912	8 770
Zapasy	600	600
Udziały w jednostkach powiązanych	-	8 718
Inwestycja w nieruchomości	-	1 428
Razem wartość aktywów stanowiących zabezpieczenie spłaty zobowiązań finansowych	4 512	19 516

14.3 Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Jednostka dominująca zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) z siedzibą w Warszawie dwie umowy o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach prowadzonych przez Grupę 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 Jednostkę dominującą na budowę terminala wyniosły 18.828 tysięcy złotych, w ramach, których Jednostka dominująca otrzymała wpływ środków pieniężnych z tytułu dotacji w kwocie 944 tysięcy złotych. Grupa 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 Jednostka dominująca 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 Jednostce dominującej zostanie udzielone dofinansowanie w kwocie nieprzekraczającej 28.508 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2013 roku wartość poniesionych przez Grupę nakładów na realizację przedmiotowego zakupu wynosi 11.440 tysięcy złotych. Dnia 14 stycznia 2014 roku Grupa złożyła do CUPT wnioski na płatność w wysokości 3.342 tysięcy złotych. Z uwagi na wystarczającą pewność, iż Grupa 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.

15. Wartości niematerialne

Wartości bilansowe	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Licencje	33 453	45 981
Wartości niematerialne w budowie	27 942	18 451
	61 395	64 432

	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Wartości niematerialne w budowie	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Wartość brutto			
Stan na 1 stycznia 2012 roku	87 708	8 320	96 028
Zwiększenia	123	25 484	25 607
Przejęcia w formie połączenia jednostek gospodarczych	-	-	-
Zwiększenia w wyniku prac we własnym zakresie	-	-	-
Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania	14 735	(15 353)	(618)
Zwiększenia - leasing	618	-	618
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(28)	-	(28)
Inne	(37)	-	(37)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	103 119	18 451	121 570
Zwiększenia	799	19 086	19 885
Przejęcia w formie połączenia jednostek gospodarczych	-	-	-
Zwiększenia w wyniku prac we własnym zakresie	8 919	(8 919)	-
Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania	-	-	-
Zwiększenia - leasing	-	-	-
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(15)	-	(15)
Inne	(54)	(676)	(730)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	112 768	27 942	140 710

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Wartości niematerialne w budowie	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Skumulowane umorzenie			
Stan na 1 stycznia 2012 roku	36 924	-	36 924
Koszty amortyzacji	20 279	-	20 279
Przejęcia w formie połączenia jednostek gospodarczych	-	-	-
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(28)	-	(28)
Odpis aktualizacyjny z tytułu utraty wartości odniesiony na wynik	-	-	-
Odwrócenie odpisu aktualizacyjnego	-	-	-
z tytułu utraty wartości odniesionego na wynik	-	-	-
Inne	(37)	-	(37)
Stan na 31 grudnia 2012 roku	57 138	-	57 138
Koszty amortyzacji	22 263	-	22 263
Przejęcia w formie połączenia jednostek gospodarczych	-	-	-
Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-
Odpis aktualizacyjny z tytułu utraty wartości odniesiony na wynik	-	-	-
Odwrócenie odpisu aktualizacyjnego	-	-	-
z tytułu utraty wartości odniesionego na wynik	-	-	-
Inne	(86)	-	(86)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	79 315	-	79 315

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.

16. Jednostki zależne

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

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Grupę	
				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	100,0%	100,0%
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	100,0%	100,0%
3	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	Żurawica	100,0%	100,0%
4	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100,0%	100,0%
5	PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Zduńska - Wola	100,0%	100,0%
6	PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie ⁽⁴⁾	Spedycja poza granicami Polski	Bratysława	51,0%	51,0%
7	PS TRADE TRANS Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna	Warszawa	55,6%	55,6%
8	PKP CARGOWAG Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100,0%	100,0%
9	PKP CARGO WAGON Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Toruń	-	100,0%
10	PKP CARGO WAGON -Kraków Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Kraków	-	100,0%
11	WAGREM Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie naprawy, konserwacji oraz remontów taboru kolejowego	Kluczbork	-	100,0%
12	PKP CARGO WAGON - Tarnowskie Góry Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Tarnowskie Góry	-	100,0%
13	PKP CARGO WAGON – Jaworzyna Śląska Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Jaworzyna Śląska	-	100,0%
14	PKP CARGO TABOR – Pomorski Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie naprawy i konserwacji remontów pozostałego sprzętu transportowego	Tczew	-	100,0%
15	GORZÓW WAGONY Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Działalność usługowa w zakresie naprawy i konserwacji remontów pozostałego sprzętu transportowego	Gorzów Wielkopolski	-	100,0%
16	PKP CARGOŁOK Sp. z o.o. ⁽²⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100,0%	100,0%
17	PKP CARGO TABOR – Ostrów Wielkopolski Sp. z o.o. ⁽²⁾	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Ostrów Wielkopolski	-	100,0%
18	CARGOTOR Sp. z o.o. ⁽³⁾	Zarządzanie infrastrukturą logistyczną w postaci bocznic kolejowych i torów	Warszawa	100,0%	-

Powyższe jednostki konsolidowane są metodą pełną (począwszy od momentu objęcia kontroli nad jednostką), z wyjątkiem PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie oraz CARGOTOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, które są wyceniane

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

metodą praw własności. Zmiany w Grupie Kapitałowej PKP CARGO w ramach jednostek zależnych w ciągu okresu objętego Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym zostały opisane poniżej.

⁽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 CARGOŁOK 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.), które w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym są wyceniane metodą praw własności są następujące:

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Grupę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
18	Trade Trans Karya Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Lublin	60,3%	60,3%
19	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicz	64,0%	64,0%
20	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Rozliczenia finansowe	Warszawa	100,0%	100,0%
21	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Przeładunek, usługi handlowe	Werchrata	75,0%	75,0%

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do Cargosped Sp. z o.o.), które w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym są konsolidowane metodą pełną są następujące:

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Grupę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
22	Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100,0%	100,0%

17. Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Stan na początek okresu obrotowego	60 514	67 063
Nabycie akcji, udziałów	500	1 811
Sprzedaż udziałów / likwidacja spółki	(7 861)	(7 872)
Udział w (stratach) / zyskach inwestycji wycenianych metodą praw własności	3 386	(442)
Odpis aktualizujący wartość udziałów w spółkach wycenianych metodą praw własności	(16 824)	-
Zmiany kapitału własnego z tytułu wypłaty dywidendy	(1 501)	(46)
Przekwalifikowanie akcji / udziałów do aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży	-	-
Stan na koniec okresu obrotowego	38 214	60 514

W 2013 roku Grupa sprzedała udziały w spółce stowarzyszonej realizując przychód w wysokości 9.455 tysięcy złotych, co w powiązaniu z wartością sprzedawanych udziałów wygenerowało zysk w wysokości 1.673 tysięcy złotych. Dodatkowo Grupa zlikwidowała udziały w spółce stowarzyszonej, realizując straty na tej transakcji w wysokości 12 tysięcy złotych.

W 2012 roku Grupa sprzedała udziały w dwóch spółkach stowarzyszonych realizując przychód w wysokości 1.500 tysięcy złotych, co w powiązaniu z wartością sprzedawanych udziałów wygenerowało stratę w wysokości 6.372 tysiące złotych.

Poniżej przedstawiono podsumowanie danych finansowych dotyczących jednostek stowarzyszonych oraz jednostek zależnych Grupy:

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa razem	209 860	309 654
Zobowiązania razem	90 700	139 085
Aktywa netto ¹⁾	119 160	170 569
Udziały Grupy w aktywach netto jednostek stowarzyszonych	58 206	44 880
Przychody ogółem	311 914	560 244
Zysk ogółem za okres obrotowy	4 320	9
Udziały Grupy w zysku jednostek stowarzyszonych	3 386	(442)
Udziały Grupy w całkowitych dochodach jednostek stowarzyszonych	3 386	(442)

¹⁾ Dane wyliczone jako suma poszczególnych aktywów netto wszystkich spółek stowarzyszonych oraz zależnych Grupy wycenianych metodą praw własności.

17.1 Szczegółowe informacje o podmiotach wycenianych metodą praw własności:

Nazwa jednostki wycenianej metodą praw własności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Grupę		Wartość bilansowa aktywa	
	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	%	%	tys. PLN	tys. PLN
Zakład Przewozów i Spedycji SPEDKOKS Sp. z o.o. ¹⁾	-	49,0	-	7 147
COSCO POLAND Sp. z o.o.	20,0	20,0	1 128	1 146
Pol – Rail S.r.l	35,7	35,7	5 740	5 670
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. ²⁾	51,0	51,0	-	2 560
CNR CARGO WAGON Sp. z o.o. ³⁾	-	50,0	-	236
CARGOTOR Sp. z o.o. ⁴⁾	100,0	-	3 103	-
Cargosped Składy Celne Sp. z o.o.	50,0	50,0	-	-
Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.	27,8	27,8	21 000	21 136
Trade Trans Karya Sp. z o.o.	33,5	33,5	334	536
Transgaz S.A.	35,5	35,5	3 990	3 945
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	55,6	55,6	529	663
PPHU "Ukpol" Sp. z o.o. ⁵⁾	41,7	41,7	-	1 631
Rail Cargo Spedition GmbH	20,9	20,9	869	1 223
Rentrans Cargo Sp. z o.o. (Szczecin)	14,7	13,3	1 075	749
TI Ferest Cargo Service sp. z o.o. (Rail Cargo Service Sp. z o.o. Wrocław)	11,1	11,1	160	170
SC TRADE TRANS TERMINAL SRL ⁵⁾	13,2	19,4	-	13 344
Gdański Terminal Kontenerowy S.A. ⁶⁾	41,9	24,1	286	358
SUMA			38 214	60 514

¹⁾ Udziały spółki SPEDKOKS Sp. z o.o. należące do PKP CARGO S. A. (49%) zostały sprzedane z dniem 25 października 2013 roku.

²⁾ 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, w związku z czym Jednostka dominująca dokonała odpisu aktualizującego wartość udziałów w wysokości 2.450 tysięcy złotych.

³⁾ Z dniem 2 grudnia 2013 roku spółka CNR CARGO WAGON Sp. z o.o. została wykreślona z Krajowego Rejestru Przedsiębiorców.

⁴⁾ Spółka CARGOTOR Sp. z o.o. została zawiązana w dniu 10 października 2013 i zarejestrowana w KRS w dniu 13 listopada 2013 roku.

⁵⁾ Na dzień 31 grudnia 2013 roku Grupa podjęła decyzję o dokonaniu odpisu aktualizującego posiadanych udziałów w PPHU "Ukpol" Sp. z o.o. oraz SC TRADE TRANS TERMINAL SRL i spisaniu ich wartości do 0 złotych. Wartość dokonanego odpisu aktualizującego na dzień bilansowy wynosi 14.373 tysięcy złotych.

⁶⁾ W 2013 roku Gdański Terminal Kontenerowy S.A. nabył akcje własne od większościowych akcjonariuszy celem ich umorzenia. W wyniku tego umorzenia udział Grupy PKP CARGO w kapitale własnym tej spółki wzrósł do 41,9%.

W prezentowanych powyżej okresach Grupa nie posiadała udziału we wspólnych działaniach (z ang. joint operations).

18. Pozostałe aktywa finansowe

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Instrumenty pochodne wyznaczone i wykorzystywane jako zabezpieczenie, ujęte w wartości godziwej (dodatnia wycena pochodnych instrumentów finansowych)		
Swap procentowy (IRS)	-	-
Swap walutowy	-	-
Forwardy i spoty walutowe	2 387	532
Terminowe transakcje stopy procentowej (FRA)	-	-
Inne	-	-
	<u>2 387</u>	<u>532</u>
Inwestycje dostępne do sprzedaży		
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		
Pożyczki udzielone jednostkom powiązanym	-	50 659
Pożyczki udzielone pozostałym jednostkom	5 044	5 683
Lokaty od 3 m-cy do 1 roku	604 420	607 955
Należności z tytułu PGP ¹⁾	79 614	-
	<u>689 078</u>	<u>664 297</u>
Razem	<u>697 494</u>	<u>670 858</u>
Aktywa krótkoterminowe	691 404	659 107
Aktywa długoterminowe	6 090	11 751
	<u>697 494</u>	<u>670 858</u>

Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży są wyceniane według kosztu historycznego pomniejszonego o odpisy aktualizujące z tytułu utraty wartości i składają się głównie z udziałów i akcji spółek, dla których brak jest aktywnego rynku oraz których wartość godziwa nie może być wiarygodnie wyceniona.

W roku zakończonym 31 grudnia 2013 roku, Grupa 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 tysięcy złotych.

W roku zakończonym 31 grudnia 2012 roku, Grupa 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 tysiąca złotych obniżył wartość tej pozycji do kwoty netto 6.029 tysięcy złotych.

W roku 2013 Grupa Kapitałowa PKP CARGO nie udzieliła żadnych pożyczek.

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. Pożyczka została udzielona na warunkach rynkowych. Pożyczka została spłacona w roku 2013.

¹⁾ Kwota 79.614 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 pracownikom

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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.

19. Pozostałe aktywa niefinansowe

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Zaliczki na zakup środków trwałych	1 059	1 107
Czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów	33 240	26 423
Inne	494	908
Razem	34 793	28 438
Aktywa krótkoterminowe	33 355	26 411
Aktywa długoterminowe	1 438	2 027
Razem	34 793	28 438

W ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów usług obcych 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 roku o wartości 9.750 tysięcy złotych a na dzień 31 grudnia 2012 roku nie wystąpiły).

20. Zapasy

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Materiały	92 258	104 151
Półprodukty	2 045	531
Produkty gotowe	-	-
Towary	4 742	2 053
Odpisy aktualizujące (-)	(23 004)	(24 580)
Zapasy netto	76 041	82 155

Ruch na odpisie aktualizującym zapasy

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Bilans otwarcia	24 580	24 869
Zawiązanie odpisu	18 686	10 309
Rozwiązanie	(20 262)	(10 598)
Wykorzystanie	-	-
Bilans zamknięcia	23 004	24 580

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W 2013 roku 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 do taboru kolejowego, a także sprzedaży złomu.

W 2012 roku 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 do taboru oraz sprzedaży złomu.

21. 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	678 839	674 517
Odpis aktualizujący należności	(102 511)	(87 214)
Razem	576 328	587 303
Należności z tyt. sprzedaży niefinansowych akt.trw.	29	81
Rozrachunki publiczno-prawne (bez CIT)	14 636	19 857
Kaucje gwarancje i wadia	999	649
Należności z tytułu umów o dofinansowanie	10 782	-
Pozostałe rozrachunki	6 493	4 752
Razem	609 267	612 642

21.1 Należności z tytułu dostaw i usług

Grupa 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 Grupa 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 wystąpienia potrzeby następuje wstrzymanie dostawy usług do czasu spłaty przez klienta zadłużenia.

Grupa 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, Grupa stosuje system oceny wiarygodności finansowej do oceny zdolności kredytowej tego klienta. Przedmiotowa weryfikacja stosowana jest również dla stałych klientów Grupy. Stali klienci Grupy 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 Grupa 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.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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	512 439	521 363
Należności przeterminowane		
do 90 dni	62 339	63 282
od 91-365 dni	932	2 384
powyżej 365 dni	618	274
Razem	576 328	587 303
Średni wiek należności (dni)	44	41

Zmiany stanu rezerw 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	87 214	74 092
Zawiązanie odpisu z tytułu utraty wartości należności	48 018	47 409
Wykorzystanie w ciągu roku	(2 957)	(4 182)
Rozwiązanie odpisów z tytułu utraty wartości	(29 764)	(30 105)
Koszty odsetkowe	-	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	102 511	87 214

W ramach polityki tworzenia odpisów aktualizujących należności Grupa ocenia indywidualnie ściągальność 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.

22. Kapitał Akcyjny

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	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 podstawowy / akcyjny razem	2 166 901	2 889 200

Na dzień 31 grudnia 2013 roku kapitał akcyjny Jednostki dominującej 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.

22.1 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 Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym zakończonego 31 grudnia 2013 roku wystąpiły następujące zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej:

- 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 tysięcy złotych; różnica pomiędzy wartością emisyjną a wartością nominalną akcji (w kwocie 117.079 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 tysięcy złotych poprzez zmniejszenie wartości nominalnej akcji z 1.000 złotych na 750 złotych; z tej kwoty 582.317 tysięcy złotych zostało przekazane na pokrycie strat z lat ubiegłych (w sprawozdaniach finansowych przygotowywanych zgodnie z PSR), a pozostała kwota (139.982 tysięcy złotych) została przeniesiona na kapitał zapasowy (z przeznaczeniem na pokrycie ewentualnych strat z przyszłych okresów sprawozdawczych),

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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.

22.2 Kapitał zapasowy

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Kapitał zapasowy, w tym:	692 761	122 773
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	175 741	58 662
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	36 497	19 158
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	240 526	44 953
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 zobowiązane utworzyć kapitał zapasowy na pokrycie straty. Do tej kategorii kapitału przelewa się, co najmniej 8% zysku za dany rok obrotowy wykazanego w jednostkowym sprawozdaniu spółki, dopóki kapitał ten nie osiągnie, co najmniej jednej trzeciej kapitału podstawowego jednostki. O użyciu kapitału zapasowego rozstrzyga Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, 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 Jednostkę dominującą zysków pomniejszych o obowiązkowy odpis na pokrycie strat (wynikający z art. 396 KSH).

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W ciągu roku obrotowego objętego niniejszym Skonsolidowanym 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 ustawow ą wartość)	Kapitał utworzony z umorzenia akcji	Rezerw a na płatnoś ć w formie akcji	Razem tys. PLN
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Stan na 31 grudnia 2011 roku	58 661	19 158	24 941	-	-	102 760
Emisja akcji	1	-	-	-	-	1
Przeniesienie wyniku finansowego roku 2011	-	-	20 012	-	-	20 012
Stan na 31 grudnia 2012 roku	58 662	19 158	44 953	-	-	122 773
Emisja akcji serii L	117 079	-	-	-	-	117 079
Obniżenie kapitału podstawowego	-	-	-	139 982	-	139 982
Przeniesienie wyniku finansowego roku 2012 (*)	-	17 339	200 574	-	-	217 913
Przeniesienie strat jednostek zależnych za rok 2012 (**)	-	-	(4 851)	-	-	(4 851)
Rezerwa na program płatność w formie akcji	-	-	-	-	100 015	100 015
Podział Jednostki dominującej	-	-	(150)	-	-	(150)
Stan na 31 grudnia 2013 roku	175 741	36 497	240 526	139 982	100 015	692 761

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

(**) pokrycie strat za rok 2012 wynikających z jednostkowych sprawozdań finansowych jednostek zależnych od PKP CARGO S.A.

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

Odpis 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 Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej 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 tysięcy złotych, z czego 90.622 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 tysięcy złotych prezentującą wartość

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

świadczenia w formie akcji, jakie zostaną wypłacone pracownikom spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Program świadczeń pracowniczych został opisany w nocie 28.2.

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 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.

23. Zyski zatrzymane i dywidendy

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Zyski zatrzymane	603 247	159 946

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Stan na początek okresu sprawozdawczego	159 946	(87 718)
Wynik netto za rok obrotowy	74 043	267 677
Przeniesienie na kapitał zapasowy	(217 912)	(20 013)
Pokrycie strat lat ubiegłych	4 852	-
Obniżenie kapitału podstawowego	582 318	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	603 247	159 946

Na dzień 31 grudnia 2013 roku nie istnieją ograniczenia dotyczące wypłaty dywidendy oprócz ograniczeń opisanych w nocie 22.2.

23.1 Udziały niedające kontroli

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Saldo na początek okresu sprawozdawczego	72 078	75 491
Udział w całkowitych dochodach w ciągu roku	(8 590)	36
Wypłata dywidendy udziałom niedającym kontroli	(1 111)	(3 449)
Saldo na koniec okresu sprawozdawczego	62 377	72 078

24. Kredyty i pożyczki otrzymane

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Kredyty i pożyczki otrzymane – po koszcie zamortyzowanym		
Kredyty w rachunku bieżącym	9 147	30 792
Kredyty bankowe - zabezpieczone na majątku	183 833	258 307
Pożyczki od pozostałych jednostek	1 795	213
Razem	194 775	289 312
 Zobowiązania krótkoterminowe	 73 217	 96 202
Zobowiązania długoterminowe	121 558	193 110
Razem	194 775	289 312

Zabezpieczenia na majątku Grupy z tytułu otrzymanych kredytów zostały opisane w nocie 14.2.

24.1 Podsumowanie umów kredytowych oraz pożyczkowych

Umowy kredytów inwestycyjnych w Grupie były zawierane głównie na finansowanie modernizacji lokomotyw, finansowanie zakupu nieruchomości oraz rozbudowę terminali przeładunkowych. 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.

24.1 Podsumowanie umów kredytowych c.d.

Poniżej podsumowano pozostałe kredyty bankowe zaciągnięte przez Grupę (spółki konsolidowane metodą pełną):

Na dzień 31/12/2013 (Jednostka dominująca)

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunk i oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
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	20 138
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	29 658
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
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
Razem								175 387

W dniu 3 grudnia 2013 roku Jednostka dominująca 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 Jednostka dominująca nie skorzystała z możliwości wykorzystania otrzymanego kredytu.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Na dzień 31/12/2013 (Jednostki zależne)

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunk i oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
Kredyt w rachunku bieżącym	Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2014	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji	15 000	15 000	7 772
Kredyt w rachunku bieżącym	CITI Handlowy	PLN	WIBOR 1M + marża	30.01.2015	Cesja wierzytelności na kwotę 30.000 tys. złotych	20 000	20 000	294
Pożyczka	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.03.2015	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	88	88	40
Kredyt inwestycyjny	Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2015	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy	7 600	7 600	1 573
Pożyczka	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.08.2015	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	186	186	69
Kredyt inwestycyjny	Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2015	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy	18 400	18 400	5 076
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO BP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.04.2016	hipoteka kaucyjna 700 tys. złotych, zastaw zapasów 600 tys. złotych	1 300	1 300	1 080
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.09.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A., udzielone do kwoty 1.048 tys. złotych	911	911	498
Kredyt Inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.380 tys. złotych wraz z poddaniem się egzekucji przez poręczyciela	1 200	1 200	703
Kredyt Inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Poręczenie PKP CARGO S.A., udzielone do kwoty 1.028 tys. złotych	767	767	597
Pożyczka	WFOŚiGW Łódź	PLN	2,5% (stała stopa procentowa)	10.03.2024	1) Weksel własny in blanco, 2) nieodwołalne pełnomocnictwo do r-ku bankowego, 3) poręczenie PKP CARGO S.A.	1 500	1 500	1 686
Razem								19 388

Na dzień 31/12/2012 (Jednostka dominująca)

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunk i oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
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	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 tys. zł.	16 667	16 667	15 555
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	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
Razem								235 120

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Na dzień 31/12/2012 (Jednostki zależne)

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunk i oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
Pożyczka 2206/10/BG	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M+marża	15.02.2013	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	364	364	107
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO BP ELBLĄG	PLN	WIBOR 1M + marża	15.04.2013	Hipoteka kaucyjna	700	700	649
Kredyt w rachunku bieżącym	Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2013	1) Pełnomocnictwo do dysponowania rachunkami bieżącymi Kredytobiorcy prowadzonymi przez Bank; 2) oświadczenie o poddaniu się egzekucji do kwoty PLN 37,5 mln złotych; 3) przelew wierzytelności z tytułu zawartych kontraktów	25 000	25 000	18 976
Kredyt w rachunku bieżącym	CITI Handlowy	PLN	WIBOR 1M + marża	05.07.2013	1) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji do kwoty PLN 24 mln złotych; 2) przelew wierzytelności z tytułu zawartych/zafakturowanych wierzytelności	20 000	20 000	11 166
Pożyczka 3565/10/BG	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M+marża	15.09.2013	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	52	52	69
Pożyczka 6333/12/BG	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M+marża	15.03.2015	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	88	88	23
Kredyt inwestycyjny	Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2015	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy	7 600	7 600	2 621
Pożyczka 3159/10/BG	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M+marża	15.08.2015	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	186	186	15
Kredyt inwestycyjny	Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2015	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy	18 400	18 400	7 613
Kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.09.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.048 tys. złotych	911	911	679
Kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.380 tys. złotych wraz z poddaniem się egzekucji przez poręczyciela	1 200	1 200	952
Kredyt inwestycyjny	BRE Bank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.028 tys. złotych	894	894	767
Kredyt Inwestycyjny	BGK	PLN	WIBOR 3M + marża	31.08.2020	Zastaw udziałów, poręczenie CTB, hipoteka łączna, przewłaszczenie maszyn, hipoteka zwykła	13 626	13 626	10 555
Razem								54 192

24.2 Naruszenie postanowień umowy kredytowej

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

24.3 Pozostałe zobowiązania finansowe

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Instrumenty pochodne wyznaczone i wykorzystywane jako zabezpieczenia, wykazywane w wartości godziwej (ujemna wycena pochodnych instrumentów finansowych)		
Swap procentowy (IRS)	306	737
Razem	306	737
Zobowiązania krótkoterminowe	306	737
Zobowiązania długoterminowe	-	-
Razem	306	737

25. Pozostałe rezerwy

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Rezerwa na karę UOKiK	22 778	16 576
Pozostałe rezerwy	26 203	10 573
Razem	48 981	27 149
Rezerwy krótkoterminowe	26 127	27 064
Rezerwy długoterminowe	22 854	85
Razem	48 981	27 149

Pozostałe rezerwy	Rezerwa na karę UOKiK tys. PLN	Pozostałe rezerwy tys. PLN	Razem tys. PLN
Stan na 1 stycznia 2012 roku	60 362	12 878	73 240
Zawiązanie rezerw	16 576	5 050	21 626
Rozwiązanie	-	(4 778)	(4 778)
Wykorzystanie	(60 362)	(2 577)	(62 939)
Koszty odsetek	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2012 roku	16 576	10 573	27 149
Zawiązanie rezerw	16 148	20 432	36 580
Rozwiązanie	(9 946)	(2 871)	(12 817)
Wykorzystanie	-	(1 931)	(1 931)
Koszty odsetek	-	-	-
Stan na 31 grudnia 2013 roku	22 778	26 203	48 981

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. Podstawą wydania decyzji było stwierdzenie stosowania przez Jednostkę dominującą praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwości konkurowania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Dnia 17 stycznia 2013 roku Jednostka dominująca złożyła odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w którym 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 Grupa dokonała rozwiązania rezerwy o kwotę 9.945 tysięcy złotych.

Jednostka dominująca utworzyła również rezerwę na karę nałożoną na Jednostkę dominującą 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 Jednostka dominująca złożyła odwołanie od decyzji Prezesa UOKiK do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie. Decyzja UOKiK jest nieprawomocna. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Grupa dokonała kalkulacji potencjalnego ryzyka związanego z postępowaniem UOKiK i dokonała zawiązania rezerwy w wysokości nałożonej kary.

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 Jednostki dominującej od decyzji nr DOK-3/2009 i apelację od wyroku Sądu Apelacyjnego. W wyniku powyższego Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów dokonał zwrotu zapłaconej przez Grupę kary w wysokości 60.362 tysięcy złotych. Z uwagi na fakt, że sprawa została przekazana przez Sąd Najwyższy do ponownego rozpoznania sądowi pierwszej instancji Grupa dokonała 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 Jednostki dominującej kwota 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.

26. 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	266 864	305 399
Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów	23 305	9 667
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych akt.trw	203 866	243 450
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia)	32 279	26 287
Rozrachunki kapitałowe - umorzenie akcji	-	-
Rozrachunki publiczno-prawne	124 784	112 326
Rozrachunki z pracownikami	82 332	83 673
Pozostałe rozrachunki	4 341	6 210
Rozliczenia z Vat	51 758	46 916
Razem	789 529	833 928
Zobowiązania krótkoterminowe	675 841	682 149
Zobowiązania długoterminowe	113 688	151 779
Razem	789 529	833 928

Średni termin zapłaty za zakup usług i materiałów przez Grupę wynosi 30 dni od daty otrzymania faktury. Zdarzają się sporadycznie umowy z terminem płatności dłuższym niż 30 dni, lecz wówczas Grupa nie jest obciążana 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 Grupa regulowała 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.

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

27.1 Ogólne warunki leasingu

Grupa w ramach umów leasingu finansowego użytkuje wagony towarowe, urządzenia przeładunkowe, urządzenia zaplecza technicznego, sprzęt komputerowy, samochody oraz lokomotywę. Umowy są zawierane na okres od 3 do 10 lat. Grupa 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.

27.2 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	129 093	135 963
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	280 892	363 510
Powyżej 5 lat	61 434	93 574
	471 419	593 047
Minus przyszłe obciążenia finansowe	(42 493)	(55 496)
Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	428 926	537 551

	Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	
	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	115 790	118 668
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	255 250	326 729
Powyżej 5 lat	57 886	92 154
Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	428 926	537 551

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
	tys. PLN	tys. PLN
Uwzględnione w sprawozdaniu finansowym, jako:		
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	115 790	118 668
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	313 136	418 883
Razem	428 926	537 551

28. 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	10 846	11 338
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	8 184	12 289
– świadczenia przejazdowe	1 196	(26 393)
<u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	40 253	104 093
<u>Świadczenia krótkoterminowe</u>		
– pozostałe świadczenia dla pracowników	13 345	6 226
Razem zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	73 824	107 553
– rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP) - utworzona w ciężar kosztów wynagrodzeń oraz kosztów ubezpieczeń społecznych	73 171	-
Razem	146 995	107 553

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	4 198	32 004
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(16 996)	33 786
– świadczenia przejazdowe	(3 126)	(15 824)
Razem	(15 924)	49 966

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

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	148 188	152 401
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	145 039	162 177
– świadczenia przejazdowe	36 232	40 627
<u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	329 546	337 374
<u>Świadczenia krótkoterminowe</u>		
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	37 208	23 864
– rezerwa na PGP	73 171	-
Razem	769 384	716 443
w tym:		
– część długoterminowa	592 923	616 274
– część krótkoterminowa	176 461	100 169

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Bilans otwarcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	716 443	633 874
Koszt bieżącego zatrudnienia	94 271	27 932
Koszty pozostałych świadczeń pracowniczych	13 345	6 226
Koszty przeszłego zatrudnienia, do których prawa zostały nabyte	85	926
Koszty odsetkowe	23 511	31 031
Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia	(15 924)	49 966
Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe	15 812	76 905
Świadczenia wypłacone	(78 886)	(74 950)
Redukcja/ zmiana programu	727	(35 467)
Bilans zamknięcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	769 384	716 443

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

	zmiana założeń demograficznych tys. PLN	zmiana założeń finansowych tys. PLN	Razem tys. PLN
(Zyski)/straty aktuarialne- świadczenia po okresie zatrudnienia			
– odprawy emerytalne i rentowe	3 914	284	4 198
– odprawy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(14 259)	(2 737)	(16 996)
– świadczenie przejazdowe	(2 207)	(919)	(3 126)
(Zyski)/straty aktuarialne -pozostałe świadczenia długoterminowe			
– nagrody jubileuszowe	15 662	150	15 812
Razem	3 110	(3 222)	(112)

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

	zmiana założeń demograficznych tys. PLN	zmiana założeń finansowych tys. PLN	Razem tys. PLN
(Zyski)/straty aktuarialne- świadczenia po okresie zatrudnienia			
– odprawy emerytalne i rentowe	(9 776)	40 291	30 515
– odprawy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(3 874)	39 069	35 195
– świadczenie przejazdowe	(22 718)	6 974	(15 744)
(Zyski)/straty aktuarialne pozostałe świadczenia długoterminowe			
– nagrody jubileuszowe	12 493	64 412	76 905
Razem	(23 875)	150 746	126 871

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.

28.1 Analiza wrażliwości świadczeń pracowniczych

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości sald rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na dzień 31 grudnia 2013 roku oraz 31 grudnia 2012 roku dla kluczowych założeń na podstawie, których przeprowadzono wycenę aktuariálną. 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	329 546	(8 432)	8 812	8 953	(8 693)	(9 153)	9 406
Odprawy emerytalne	144 331	(4 980)	5 270	5 361	(5 120)	(5 400)	5 526
Odprawy rentowe	3 857	(83)	86	88	(86)	(89)	92
ZFSS	145 039	(7 929)	8 761	8 753	(7 996)	(1 367)	1 429
Świadczenia przejazdowe	36 232	(2 084)	2 304	2 328	(2 196)	(494)	525
Razem	659 005	(23 508)	25 233	25 483	(24 091)	(16 503)	16 978

	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	337 374	(8 559)	9 331	9 448	(8 923)	(9 418)	9 873
Odprawy emerytalne	148 480	(4 993)	5 516	5 586	(5 204)	(5 508)	5 858
Odprawy rentowe	3 921	(83)	90	92	(87)	(92)	96
ZFSS	162 177	(9 085)	10 067	10 036	(9 144)	(783)	846
Świadczenia przejazdowe	40 627	(2 365)	2 620	2 641	(2 405)	(265)	286
Razem	692 579	(25 085)	27 624	27 803	(25 763)	(16 066)	16 959

28.2 Świadczenia pracownicze - płatności w formie akcji własnych

W roku 2013 Jednostka dominująca dokonała transakcji płatności w formie akcji własnych rozliczanej w instrumentach kapitałowych.

W dniu 2 września 2013 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy Zarządem Jednostki dominującej a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych (PGP). Zgodnie z podpisanym porozumieniem pracownicy Jednostki dominującej oraz pracownicy spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO w ramach PGP otrzymają jednorazowe świadczenie w formie akcji. Prawo do jednorazowego świadczenia posiadają pracownicy, którzy na moment podpisania porozumienia byli zatrudnieni w Jednostce dominującej 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 Jednostki dominującej oraz członków zarządów spółek zależnych objętych PGP. Warunkiem wypłacenia akcji PKP CARGO S.A. pracownikom Grupy Kapitałowej PKP CARGO 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 Grupie,
- b) powyżej 15 do 30 lat – 1,2 przeciętnego wynagrodzenia w Grupie,
- c) powyżej 30 lat – 1,8 przeciętnego wynagrodzenia w Grupie,

pomniejszoną o składkę na ubezpieczenia społeczne, zaliczkę na podatek dochodowy od osób fizycznych oraz pozostałe odliczenia. Jednorazowe świadczenie zostanie wypłacone w akcjach Jednostki dominującej nowej emisji. W celu sfinansowania objęcia akcji Grupa Kapitałowa PKP CARGO 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 Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej 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 premii prywatyzacyjnej wraz z obowiązkowymi składkami wynosi 173.186 tysięcy złotych, z czego 100.015 tysięcy złotych stanowi rezerwę utworzoną w ciężar kapitału zapasowego na świadczenia, jakie zostaną wypłacone pracownikom PKP CARGO S.A. oraz pracownikom spółek zależnych w formie akcji. Kwota 73.171 tysięcy złotych stanowi rezerwę utworzoną w ciężar rezerw krótkoterminowych z tytułu świadczeń pracowniczych na składki z tytułu ubezpieczeń społecznych opłaconych przez PKP CARGO S.A. oraz kwotę składek z tytułu ubezpieczeń społecznych i podatku dochodowego, którą Grupa Kapitałowa PKP CARGO odprowadzi w imieniu uprawnionych pracowników.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Kwota ujęta w **Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań Grupy Kapitałowej PKP CARGO dotyczących Program 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	73 171	-
Razem rezerwy	173 186	-

Kwoty ujęte w **Skonsolidowanym 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	144 322	-
Koszty świadczeń pracowniczych - koszty ubezpieczeń społecznych	28 864	-
Razem	173 186	-

W roku 2012 nie wystąpiły w Grupie Kapitałowej PKP CARGO płatności w formie akcji.

29. Instrumenty finansowe

29.1 Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

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

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

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

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

Zgodnie z obowiązującą w Grupie Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa stosowała w 2013 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Ze względu na stabilny kurs pary walutowej EUR/CHF nie były stosowane wobec niej transakcje zarządzania ryzykiem walutowym (jest to traktowane jako naturalne zabezpieczenie). Grupa stosowała transakcje natychmiastowej wymiany walut na parze walutowej EUR/CHF.

Spółka zależna PS Trade Trans Sp. z o.o. wdrożyła rachunkowość zabezpieczeń. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystuje instrumenty finansowe, przede wszystkim transakcje terminowej sprzedaży walut NDF. Poza zabezpieczaniem transakcji w walutach obcych spółka ta stosuje również zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej dla swoich kredytów inwestycyjnych. W tym celu zawiera transakcje terminowe typu IRS na stopę procentową.

Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem płynności, ryzykiem walutowym, ryzykiem stopy procentowej oraz ryzykiem kredytowym zostały zawarte odpowiednio w notach 29.6., 29.3., 29.4. oraz 29.5.

29.1.1 Wskaźnik dźwigni finansowej

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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
Zadłużenie (i)	2 234 722	2 409 097
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	263 700	188 008
Zadłużenie netto	1 971 022	2 221 089
Suma bilansowa	5 743 616	5 623 769
Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej	34%	39%

(i) Zadłużenie rozumiane jest, jako zadłużenie długo- i krótkoterminowe.

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

29.2 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	163	467
Aktywa finansowe utrzymywane do terminu wymagalności	-	-
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	-	-
Pożyczki i należności	1 529 135	1 439 689
Razem aktywa według kategorii	1 531 522	1 440 221
Zobowiązania finansowe		
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	-	-
Zobowiązania z tytułu instrumentów pochodnych wyznaczone, jako instrumenty zabezpieczające - rachunkowość zabezpieczeń	306	737
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	688 810	847 828
Instrumenty finansowe zabezpieczające	-	-
Zobowiązania wyłączone z zakresu MSR 39 (leasing finansowy)	428 926	537 551
Razem zobowiązania według kategorii	1 118 042	1 386 116

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony
 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	576 328	587 303
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	29	81
Udzielone pożyczki	5 044	56 342
Należności z tytułu PGP	79 614	-
Lokaty bankowe	604 420	607 955
Środki pieniężne	263 700	188 008
Aktywa z wyceny instrumentów pochodnych i wbudowanych, w tym:		
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie wartości godziwej	-	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych	163	467
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	2 224	65
Razem aktywa finansowe	1 531 522	1 440 221
Emisja dłużnych papierów wartościowych	-	-
Kredyty i pożyczki	194 775	289 312
Zobowiązania handlowe	290 169	315 066
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	203 866	243 450
Leasing finansowy	428 926	537 551
Wycena instrumentów pochodnych i wbudowanych, w tym:		
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie wartości godziwej	-	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych	306	737
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	-	-
Razem zobowiązania finansowe	1 118 042	1 386 116

29.3 Zarządzanie ryzykiem walutowym

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, środków pieniężnych oraz zobowiązań. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, 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 denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują dużą zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Niezrealizowane różnice kursowe z tytułu zobowiązań leasingowych Grupy powstają w wyniku konieczności dokonywania wyceny bilansowej zobowiązań na dzień sporządzania 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. 15 mln, natomiast w CHF ok. 0,3 mln. Znaczną część należności krótkoterminowych stanowiły należności z przewozów międzynarodowych. Częściowo przepływy pieniężne w EUR były zabezpieczane transakcjami terminowymi, dla pozostałej części stosowano naturalny hedging.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikały z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami Grupa generuje trwałą nadwyżkę w walucie EUR – średniomiesięcznie około 6 mln EUR.

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

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR w pewnym stopniu równoważą koszty w tej samej walucie. Dla kursu CHF/PLN występuje naturalny hedging w odniesieniu do przepływów w EUR. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

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

	Aktywa		Pasywa	
	Stan na	Stan na	Stan na	Stan na
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
USD	965	14 889	2 565	2 085
EUR	79 589	145 868	202 708	259 656
CHF	744	2 327	123 204	180 667
CZK	-	-	811	3 584
SEK	-	-	-	-
Pozostałe	96	623	247	124

29.3.1 Wrażliwość na ryzyko walutowe

Grupa Kapitałowa PKP CARGO narażona była w 2013 i 2012 roku na ryzyko walutowe zarówno po stronie należności jak i po stronie zobowiązań. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania wynikające z tytułu 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 EUR oraz w CHF. Powodują one dużą zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych. Poniżej zaprezentowano efekt brutto (przed podatkiem) analizy wrażliwości:

Stan na 31 grudnia 2013 roku		Ryzyko walutowe		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		RUB/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+15%	-15%	+8%	-8%	+25%	-25%	+7%	-7%	+10%	-10%
AKTYWA											
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	70 609	89	(89)	5 540	(5 540)	185	(185)	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	10 785	71	(71)	827	(827)	1	(1)	6	(6)	8	(8)
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	95 604	-	-	(3 467)	3 467	(13 066)	13 066	-	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30 930	(383)	383	(1 878)	1 878	(1 058)	1 058	(57)	57	-	-
Łączny efekt brutto		(223)	223	(9 882)	9 882	(30 615)	30 615	(51)	51	8	(8)

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stan na 31 grudnia 2012 roku		Ryzyko walutowe		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		RUB/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+15%	-15%	+8%	-8%	+25%	-25%	+7%	-7%	+10%	-10%
AKTYWA											
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	138 250	622	(622)	10 517	(10 517)	578	(578)	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe											
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	25 457	382	(382)	1 808	(1 808)	4	(4)	-	-	-	-
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	50 560	(313)	313	(2 953)	2 953	(1 963)	1 963	(251)	251	-	-
Łączny efekt brutto		691	(691)	(8 448)	8 448	(44 584)	44 584	(251)	251	-	

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

29.3.2 Terminowe transakcje walutowe

W 2013 i 2012 roku Grupa Kapitałowa PKP CARGO do zarządzania ryzykiem kursowym stosowała terminowe transakcje typu Forward. Grupa w 2013 roku oraz 2012 roku zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN. Szczegóły zarządzania ryzykiem walutowym w Grupie zostały zawarte w nocie 29.3.

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
Millennium	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
Suma						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 - 03.2013	EUR/PLN	900	3 768	65
Suma						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.

29.3.3 Rachunkowość zabezpieczeń w procesie zarządzania ryzykiem walutowym

W celu zaprezentowania efektów transakcji zabezpieczających zgodnie z ich treścią ekonomiczną w ramach Grupy (w spółce zależnej PS Trade Trans Sp. z o.o.) została wdrożona rachunkowość zabezpieczeń. W procesie zarządzania ryzykiem walutowym Grupa wykorzystuje instrumenty finansowe (przede wszystkim transakcje terminowe sprzedaży walut -NDF).

Na dzień bilansowy Grupa posiadała otwarte transakcje terminowe zabezpieczające przychody ze sprzedaży w walutach obcych. W wyniku przeprowadzenia testu na efektywność zabezpieczeń, dla poniższych instrumentów (NDF) wycena została odniesiona na kapitał własny Grupy.

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 *
CITI Handlowy	forward	1	01.2013	01.2014	EUR/PLN	500	2 074	48
Bank PEKAO S.A.	forward	7	01.2013 - 05.2013	01.2014 - 05.2014	EUR/PLN	1 630	6 760	115
Suma						2 130	8 834	163

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 *
CITI Handlowy	forward	1	05.2012	01.2013	EUR/PLN	150	613	28
Bank PEKAO S.A.	forward	9	01.2012 - 05.2012	01.2013 - 03.2013	EUR/PLN	2 390	9 771	439
Suma						2 540	10 384	467

(*) wartość godziwa forwardów walutowych ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji kalkulowane w oparciu o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Cena terminowa kalkulowana jest w oparciu o fixing NBP i krzywą stóp procentowych implikowaną z transakcji FX swap. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

29.4 Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w latach 2013, 2012 stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane na okres od kilku dni do 7 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy. 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 Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego wyniosły w 2013 roku 15.870 tysięcy złotych a w 2012 roku 21.440 tysiące 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 kredytów zapłaconych wyniosła w 2013 roku 9.851 a w roku 2012 wyniosła 12.992 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 Grupie Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Jednostka dominująca w 2013 roku stosowała transakcje zarządzania ryzykiem stopy procentowej tzw. IRS. Ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, Jednostka dominująca zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN, ze względu na najistotniejsze ryzyko stopy procentowej dla ekspozycji kredytowej dla rat kapitałowych o okresie spłaty do 31 grudnia 2013 roku. Na dzień bilansowy wszystkie kontrakty IRS zawarte przez Jednostkę dominującą były rozliczone.

29.4.1 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).

29.4.1 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							
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	61	1	(1)	-	-	-	-
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	689 017	6 890	(6 890)	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	263 700	1 643	(1 643)	36	(36)	-	-
PASYWA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	121 558	(1 216)	1 216	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	313 137	(1 087)	1 087	(797)	797	(467)	467
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	73 217	(732)	732	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	115 790	(190)	190	(273)	273	(366)	366
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	-	-	-	-	-	-	-
Łączny efekt brutto		5 308	(5 308)	(1 034)	1 034	(833)	833

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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							
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	5 684	57	(57)	-	-	-	-
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	608 576	6 086	(6 086)	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	177 025	1 661	(1 661)	75	(75)	-	-
PASYWA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	193 110	(1 931)	1 931	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	418 883	(1 252)	1 252	(1 333)	1 333	(953)	953
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	96 202	(962)	962	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	118 668	(191)	191	(392)	392	(406)	406
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania							
Łączny efekt brutto		3 468	(3 468)	(1 650)	1 650	(1 359)	1 359

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

29.4.2. Transakcje otwarte na stopę procentową

W celu zaprezentowania efektów transakcji zabezpieczających zgodnie z ich treścią ekonomiczną w ramach Grupy (w spółce zależnej PS Trade Trans Sp. z o.o.) została wdrożona rachunkowość zabezpieczeń. W procesie zarządzania ryzykiem stopy procentowej Grupa wykorzystuje instrumenty finansowe IRS (wymiany strumienia odsetek swap).

Transakcje te zabezpieczają oprocentowanie kredytów inwestycyjnych zmiennej stopy na stałą. Wartość grupy transakcji wynosi 25.000 tysięcy PLN. W wyniku przeprowadzenia testu na efektywność zabezpieczeń, dla poniższych instrumentów (IRS) wycena została odniesiona na kapitał własny Grupy.

Stan na 31 grudnia 2013 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Początek okresu	Koniec okresu	Kwota nominalna	Spółka płaci	Spółka otrzymuje	Wartość godziwa*
PEKAO SA	IRS	31-10-2006	2013-12-31	31-12-2015	10 880	5,24%	WIBOR 1M + marża	(503)
CITI HANDLOWY	IRS	09-04-2013	2013-12-31	01-05-2018	74 776	3,33%	WIBOR 1M + marża	197
SUMA								(306)
w tym dodatnia								197
w tym ujemna								(503)

Stan na 31 grudnia 2012 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Początek okresu	Koniec okresu	Kwota nominalna	Spółka płaci	Spółka otrzymuje	Wartość godziwa*
PEKAO SA	IRS	31-10-2006	31-12-2012	31-01-2013	10 880	5,24%	WIBOR 1M + marża	(737)
SUMA								(737)
w tym dodatnia								-
w tym ujemna								(737)

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

29.5 Zarządzanie ryzykiem kredytowym

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

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 Grupa 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 Grupa lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym. Należą do nich banki krajowe, banki zagraniczne oraz oddziały banków zagranicznych.

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

29.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Grupa 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 na 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 Grupa posiadała kredyty w rachunku bieżącym. Dodatkowo dla zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Grupa korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych) Szczegóły zawarte zostały w notce nr 14.2.

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Aktywa obrotowe	1 676 161	1 569 788
Zobowiązania krótkoterminowe	1 067 986	1 025 925
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	(176 461)	(100 169)
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	(26 127)	(27 064)
Zobowiązania krótkoterminowe netto	865 398	898 692
Wskaźnik płynności bieżącej	1,94	1,75

29.6.1 Dostępne finansowanie zewnętrzne

	Stan na 31/12/20 13 tys. PLN	Stan na 31/12/201 2 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>
Zabezpieczone kredyty w rachunku bieżącym:		
Kwota wykorzystana	9 850	30 792
Kwota niewykorzystana	27 153	20 108
	<u>37 003</u>	<u>50 900</u>
Zabezpieczone kredyty z różnymi okresami wymagalności do 2013 roku, podlegające przedłużeniu w ramach obowiązujących umów		
Kwota wykorzystana	6 648	10 234
Kwota niewykorzystana	19 352	15 766
	<u>26 000</u>	<u>26 000</u>

W dniu 3 grudnia 2013 roku Jednostka dominująca 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. Jednostka dominująca 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 Jednostka dominująca nie skorzystała z możliwości wykorzystania otrzymanego kredytu.

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

31 grudnia 2013 roku	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Oprocentowane kredyty i pożyczki	26 727	51 984	126 798	-	205 509
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	289 366	242	561	-	290 169
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	59 582	38 386	121 274	-	219 242
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	36 077	93 016	280 892	61 434	471 419
Pozostałe zobowiązania finansowe	306	-	-	-	306
Łącznie	412 058	183 628	529 525	61 434	1 186 645

31 grudnia 2012 roku	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Oprocentowane kredyty i pożyczki	50 449	58 205	209 125	2 868	320 647
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	314 307	322	437	-	315 066
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	20 386	46 305	165 848	126	232 665
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	32 947	96 440	345 781	117 879	593 047
Pozostałe zobowiązania finansowe	737	-	-	-	737
Łącznie	418 826	201 272	721 191	120 873	1 462 162

29.7 Wartość godziwa instrumentów finansowych

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej, wartości bilansowe aktywów i zobowiązań finansowych ujętych w Skonsolidowanym 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	Wartość bilansowa tys. PLN	Poziom 1 tys. PLN	Poziom 2 tys. PLN	Poziom 3 tys. PLN
		Wartość godziwa		
Aktywa finansowe				
<i>Pożyczki i należności:</i>	1 531 522	-	1 531 522	-
Należności handlowe	576 328	-	576 328	-
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	29	-	29	-
Udzielone pożyczki	5 044	-	5 044	-
Należności z tytułu PGP	79 614	-	79 614	-
Instrumenty pochodne - forward ¹⁾	2 224	-	2 224	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych ²⁾	163	-	163	-
Lokaty bankowe	604 420	-	604 420	-
Środki pieniężne	263 700	-	263 700	-
Zobowiązania finansowe				
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i>	689 116	-	689 116	-
Kredyty i pożyczki	194 775	-	194 775	-
Zobowiązania handlowe	290 169	-	290 169	-
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	203 866	-	203 866	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych ²⁾	306	-	306	-
<i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ³⁾</i>	428 926	-	428 926	-

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Stan na 31/12/2012		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>	1 440 221	-	1 440 221	-
Należności handlowe	587 303	-	587 303	-
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	81	-	81	-
Udzielone pożyczki	56 342	-	56 342	-
Instrumenty pochodne - forward ¹⁾	65	-	65	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych ²⁾	467	-	467	-
Lokaty bankowe	607 955	-	607 955	-
Środki pieniężne	188 008	-	188 008	-
Zobowiązania finansowe				
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane po amortyzowanym koszcie:</i>	848 565	-	848 565	-
Kredyty i pożyczki	289 312	-	289 312	-
Zobowiązania handlowe	315 066	-	315 066	-
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	243 450	-	243 450	-
Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych ²⁾	737	-	737	-
<i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ³⁾</i>	537 551	-	537 551	-

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 FX Swap. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

²⁾ Wartość godziwa transakcji terminowych na stopę procentową ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji kalkulowane w oparciu o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Wartość godziwa jest kalkulowana i dyskontowana przez bank według WIBOR 1 M. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

³⁾ Wartość godziwa zobowiązań leasingowych określa się zgodnie z w oparciu o analizę zdyskontowanych przepływów pieniężnych.

30. Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje między Jednostką dominującą a jej jednostkami zależnymi będącymi podmiotami Grupy zostały wyeliminowane w trakcie konsolidacji i nie wykazano ich w niniejszej notcie. Szczegółowe informacje o transakcjach między Grupą a pozostałymi stronami powiązanymi przedstawiono poniżej.

30.1 Transakcje handlowe

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym spółki należące do Grupy zawarły następujące transakcje handlowe ze stronami powiązanymi:

	Rok 2013			
	<u>Sprzedaż podmiotom powiązanym</u>	<u>Zakupy od podmiotów powiązanych</u>	<u>Należności od podmiotów powiązanych</u>	<u>Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych</u>
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	23 402	94 970	22 447	7 961
Jednostki zależne / współzależne	17 141	27 810	2 515	375
Jednostki stowarzyszone / współzależne	9 620	-	-	3
Pozostałe podmioty powiązane z grupy PKP S.A.	99 655	1 575 968	9 565	124 353

	Rok 2012			
	<u>Sprzedaż podmiotom powiązanym</u>	<u>Zakupy od podmiotów powiązanych</u>	<u>Należności od podmiotów powiązanych</u>	<u>Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych</u>
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	1 317	101 788	1 292	10 490
Jednostki zależne / współzależne	15	-	1	-
Jednostki stowarzyszone / współzależne	67 595	69	2 908	42
Pozostałe podmioty powiązane z grupy PKP S.A.	97 673	1 606 450	10 817	136 451

Transakcje kosztowe Grupy 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 ze spółkami zależnymi konsolidowanymi metodą praw własności oraz stowarzyszonymi) 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, przeładunkowe i przewozy intermodalne.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 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 roku oraz 31.950 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2012 roku.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku odpisy aktualizujące należności handlowe od jednostek powiązanych z grupy PKP S.A. wynosiły 2.500 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2012 roku odpisy aktualizujące należności handlowe od pozostałych jednostek powiązanych z grupy PKP S.A. wynosiły 2.300 tysięcy złotych.

30.2 Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Pożyczki udzielone jednostkom powiązanym	-	50 000
Pożyczki otrzymane od jednostek powiązanych	-	-
Pożyczka udzielana członkowi zarządu	-	-
	-	50 000

W grudniu 2012 roku Jednostka dominująca udzieliła pożyczki spółce z grupy kapitałowej PKP S.A. na kwotę 50.000 tysięcy złotych z terminem spłaty do 31 maja 2013 roku. Pożyczka została udzielona na warunkach rynkowych. Pożyczka została spłacona w roku 2013.

30.3 Wynagrodzenia członków naczelnego kierownictwa

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia członków Zarządu Jednostki dominującej 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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej (Pełnomocników-Dyrektorów Zarządzających) 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

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia członków Zarządów Jednostek zależnych przedstawiały się następująco:		
Świadczenia krótkoterminowe	6 760	7 178
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	79
Pozostałe świadczenia długoterminowe	17	56
Płatności na bazie akcji własnych	-	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	153	27
Razem	6 930	7 340

	Rok zakończony 31/12/2013	Rok zakończony 31/12/2012
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia członków Rad Nadzorczych Jednostek zależnych przedstawiały się następująco:		
Świadczenia krótkoterminowe	1 918	2 666
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-
Pozostałe świadczenia długoterminowe	-	-
Płatności na bazie akcji własnych	-	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	-
Razem	1 918	2 666

W ciągu roku, 2013 jak i roku 2012 Członkowie Zarządu oraz Członkowie Rady Nadzorczej Jednostki dominującej jak i spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie dokonywali transakcji kupna/sprzedaży usług oraz nie udzielili jak i nie otrzymali żadnych pożyczek oraz gwarancji.

31. 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 bankowych 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	82 738	83 202
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	180 962	104 806
Razem	263 700	188 008
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty sklasyfikowane do sprzedaży	-	-
Razem	263 700	188 008

32. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt ze Skonsolidowanego 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	15 924	(49 966)
Efektywna część zysków / (strat) związanych z instrumentami zabezpieczającymi w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	126	827
Zmiana stanu PGP	100 015	-
Razem pozostałe korekty	116 065	(49 139)

33. Transakcje niepieniężne

W roku 2013 Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej zostały zarejestrowane w KRS w dniu 2 października 2013 roku.

W roku 2012 Grupa nie dokonała żadnych istotnych transakcji niepieniężnych w działalności inwestycyjnej i finansowej, które nie zostały odzwierciedlone w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych

34. Umowy leasingu operacyjnego

34.1 Grupa jako leasingobiorca

34.1.1 Warunki leasingu

Umowy leasingu operacyjnego obejmują w szczególności umowy leasingu lokomotyw zawierane są na okres 3 lat w walucie EUR. Dodatkowo w nocie uwzględniono zawartą w marcu 2010 roku przez Jednostkę dominującą umowę na wynajem na okres 5 lat nieruchomości biurowej w Katowicach przy Al. Korfantego 138, a także zawarte przez spółki zależne umowy najmu i dzierżawy pomieszczeń biurowych, magazynowych oraz placów i torów.

34.1.2 Płatności ujęte w kosztach

	Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2012 tys. PLN
Minimalne opłaty leasingowe	24 681	27 281
Warunkowe opłaty leasingowe	-	-
Opłaty otrzymane z tytułu podnajmu	-	-
	24 681	27 281

34.1.3 Obowiązki z tytułu nierozwiązywalnych umów leasingu operacyjnego

	Stan na 31/12/2013 tys. PLN	Stan na 31/12/2012 tys. PLN
Do roku	13 977	23 677
Od 1 roku do 5 lat	18 632	14 519
Ponad 5 lat	14 975	8 960
	47 584	47 156

35. Zobowiązania do poniesienia wydatków

W maju 2013 roku Jednostka dominująca podpisała umowę z kontrahentem na wykonanie modernizacji 30 sztuk lokomotyw spalinowych serii SM-48 w ramach, której do dnia bilansowego 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 Jednostka dominująca 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 Jednostce dominującej zostanie udzielone dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko", w kwocie nieprzekraczającej 28.5 miliona złotych.

Jednostka dominująca 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 2013 roku jednostki zależne PKP CARGO S.A. nie posiadały istotnych zobowiązań do poniesienia wydatków.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Jednostka dominująca realizowała umowę na modernizację 100 lokomotyw SM-42. Wartość zobowiązania z przedmiotowej umowy wyniosła 12.5 miliona złotych, jednostki zależne PKP CARGO S.A. nie posiadały istotnych zobowiązań do poniesienia wydatków.

36. Zobowiązania warunkowe

36.1 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 Grupy PKP CARGO (ii)	47 539	34 898
Postępowania UOKiK (iii)	9 945	1 786
Pozostałe zobowiązania warunkowe (iv)	35 802	74 600
Razem	118 237	143 235

(i) Udzielone poręczenia, gwarancje dla spółek zależnych Grupy

Na dzień 31 grudnia 2013 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Jednostkę dominującą 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 CARGOLOK 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 Jednostkę dominującą dla PKP Cargo Service Sp. z o.o. (poręczenie wekslowe zapłaty długu celnego oraz poręczenie umowy o linię wielowalutową), Gorzów Wagonów Sp. z o.o. (obecnie CARGOWAG Sp. z o.o. - poręczenie umowy leasingu operacyjnego), PKP Cargo Tabor Ostrów Wielkopolski Sp. z o.o. (obecnie CARGOLOK 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 Grupy PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2013 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadia (o wartości 2.500 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 42.070 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.969 tysięcy złotych).

Na dzień 31 grudnia 2012 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Jednostki dominującej na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadia (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 Grupa 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 Grupa będzie zobowiązana do rozpoznania kosztu z tego tytułu.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku Grupa, jako zobowiązanie warunkowe ujęła karę nałożoną na Jednostkę dominującą w wysokości 1.786 tysięcy złotych z tytułu 1 570 dni zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK (DOK 142/04 z dnia 31 grudnia 2004 roku) dotyczącej nieuzasadnionego różnicowania upustów przy przewozach węgla. W dniu 10 sierpnia 2012 roku Jednostka dominująca złożyła odwołanie od decyzji Prezesa UOKiK do SOKiK w Warszawie. Na dzień 31 grudnia 2012 roku Grupa nie tworzyła rezerwy na tę karę, uznając jej zasadność i potencjalne ryzyko związane z koniecznością jej uiszczenia za znikome. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Grupa dokonała ponownej kalkulacji na rozpoznane i policzalne ryzyko związane z postępowaniem UOKiK i w jej wyniku dokonała zawiązania rezerwy do wysokości nałożonej kary.

(iv) Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozostałe zobowiązania warunkowe obejmują głównie zawarte przez spółkę zależną PS Trade Trans Sp. z o.o. umowy gwarancyjne z prawem regresu z firmami ubezpieczeniowymi. Na dzień 31 grudnia 2013 roku łączna wartość zawartych przez PS Trade Trans Sp. z o.o. umów z firmami ubezpieczeniowymi wynosiła 35.050 tysięcy złotych, natomiast na dzień 31 grudnia 2012 roku łączna wartość wynosiła 74.600 tysięcy złotych.

37. Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 9 stycznia 2014 roku PKP CARGO S.A. oraz spółki z grupy PKP S.A. 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 salda środków pieniężnych. Umowa ma na celu obniżenie kosztów finansowych uczestników-pożyczkobiorców i zwiększenie przychodów finansowych uczestników-pożyczkodawców. PKP CARGO S.A. 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 zawarcia 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 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.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

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 Jednostka dominująca 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 nocy 29.2, natomiast należności z tytułu PGP opisano w nocy 18. W dniu 2 października 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. 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 w dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Jednostki dominującej 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.

38. Zatwierdzenie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 13 marca 2014 roku.

Zarząd Spółki

Adam Purwin

Prezes Zarządu

Sylwester Sigiel

Członek Zarządu

Warszawa, dnia 13 marca 2014 roku



PKP cargo
LOGISTICS

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
W 2013 ROKU**

SPIS TREŚCI

1	WYBRANE DANE FINANSOWE GRUPY PKP CARGO	4
2	SYNTETYCZNA PREZENTACJA GRUPY PKP CARGO	5
2.1	Opis organizacji Grupy PKP CARGO	6
2.2	Struktura organizacyjna Jednostki Dominującej	8
2.3	Struktura Grupy PKP CARGO	9
2.4	Skutki zmian w strukturze Grupy PKP CARGO	10
2.4.1	Podział Spółki	10
2.4.2	Reorganizacja Grupy PKP CARGO	10
2.5	Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami	12
2.6	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Grupą PKP CARGO oraz Jednostką Dominującą	12
3	CHARAKTERYSTYKA DZIAŁALNOŚCI GRUPY PKP CARGO	13
3.1	Charakterystyka podstawowych produktów	13
3.1.1	Zrealizowane przewozy	13
3.1.2	Informacje o rynkach sprzedaży – pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów w Polsce (wg danych UTK)	18
3.1.3	Sezonowość / cykliczność działalności	19
3.1.4	Pozostałe usługi	20
3.2	Informacje dotyczące zatrudnienia	21
3.3	Inwestycje Grupy PKP CARGO	22
3.3.1	Nakłady inwestycyjne	22
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 GRUPY PKP CARGO	25
4.1	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy PKP CARGO	25
4.2	Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe	26
4.2.1	Sprawozdanie z całkowitych dochodów	26
4.2.2	Charakterystyka struktury aktywów i pasywów	30
4.3	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne	34
4.4	Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników	35
4.5	Informacje o majątku produkcyjnym	35
4.5.1	Tabor	35
4.5.2	Nieruchomości	37
4.6	Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek	37
4.7	Informacja o udzielonych pożyczkach, głównie jednostkom powiązanym	37
4.8	Informacja o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach, głównie jednostkom powiązanym	38
4.9	Opis istotnych pozycji pozabilansowych	38
4.10	Instrumenty finansowe - polityka stosowana w zakresie ryzyka oraz instrumenty, cele i metody zarządzania ryzykiem	38
4.11	Przewidywana sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO	38
5	ISTOTNE CZYNNIKI RYZYKA I ZAGROŻENIA ORAZ DZIAŁANIA JAKIE GRUPA 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	39
5.3	Czynniki ryzyka związane z działalnością Grupy PKP CARGO	42
5.4	Ryzyko wynikające ze sporów prawnych, których stroną jest Grupa PKP CARGO	43
5.5	Ryzyka finansowe	43
6	PERSPEKTYWY ROZWOJU GRUPY PKP CARGO	46
6.1	Czynniki istotne dla rozwoju Grupy PKP CARGO	46
6.2	Charakterystyka polityki Grupy PKP CARGO w zakresie kierunków rozwoju	48
7	POZOSTAŁE INFORMACJE I OŚWIADCZENIA	49
7.1	Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	49
7.1.1	Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie środków pozyskanych z emisji	49
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	49
7.1.3	Akcje własne posiadane przez Spółkę	49
7.1.4	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych	49
7.2	Umowy znaczące dla działalności Grupy PKP CARGO	50
7.2.1	Umowy znaczące zawarte w 2013 r.	50

7.2.2	Umowy znaczące zawarte po dacie bilansowej	51
7.3	Istotne transakcje z podmiotami powiązanymi	51
7.4	Postępowania sądowe i administracyjne	51
7.4.1	Wszczęte postępowania sądowe	52
7.4.2	Wszczęte postępowania administracyjne	52
7.4.3	Zawezwanie do próby ugodowej	53
7.5	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju	53
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 skonsolidowanego 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	58
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	59
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	59
7.10.4	Specjalne uprawnienia kontrolne posiadaczy papierów wartościowych	61
7.10.5	Wskazanie wszelkich ograniczeń w zakresie wykonywania prawa głosu	61
7.10.6	Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych	62
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	63
7.10.8	Opis zasad zmiany Statutu PKP CARGO S.A.	64
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	64
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	65
7.10.11	Cechy stosowanych systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych	70

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2013 roku

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe	4
Tabela 2 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiada udziały / akcje wg. stanu na dzień 31 grudnia 2013 r.	12
Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2012- 2013	15
Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2012- 2013	15
Tabela 5 Średnia odległość Grupy PKP CARGO w latach 2012- 2013	16
Tabela 6 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji	17
Tabela 7 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji	17
Tabela 8 Średnia odległość Grupy PKP CARGO w latach 2012- 2013 wg rodzaju komunikacji	17
Tabela 9 Zatrudnienie na koniec okresu w Grupie PKP CARGO	21
Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w Grupie PKP CARGO w latach 2012 i 2013	22
Tabela 11 Struktura zatrudnienia w Grupie PKP CARGO w latach 2012 i 2013	22
Tabela 12 Nakłady inwestycyjne na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne Grupy w 2013 r. (tys. zł)	23
Tabela 13 Naprawy okresowe taboru kolejowego w latach 2012 i 2013	23
Tabela 14 Wyniki Grupy PKP CARGO w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)	26
Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)	27
Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)	28
Tabela 17 Wielkości zakupów od wiodących dostawców Grupy PKP CARGO (tys. zł)	28
Tabela 18 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)	29
Tabela 19 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)	30
Tabela 20 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)	32
Tabela 21 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne	34
Tabela 22 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw w latach 2012 – 2013 w układzie trakcji i własności	35
Tabela 23 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw w latach 2012 – 2013 w układzie serii	36
Tabela 24 Struktura wiekowa użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw w latach 2012 – 2013	36
Tabela 25 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów w latach 2012 – 2013 w układzie własności	36
Tabela 26 Struktura wiekowa użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów w latach 2012 – 2013	36
Tabela 27 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów w latach 2012 – 2013 w układzie serii	36
Tabela 28 Prognoza wzrostu PKB w Polsce (w %)	47
Tabela 29 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu Spółki w 2013 r. (zł)	56
Tabela 30 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2013 r. (zł)	56
Tabela 31 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (w zł).	58
Tabela 32 Stan posiadania akcji Jednostki Dominującej oraz akcji/udziałów w jednostkach powiązanych – osoby zarządzające:	60
Tabela 33 Stan posiadania akcji Jednostki Dominującej oraz akcji/udziałów w jednostkach powiązanych – osoby nadzorujące:	60
Tabela 34 Wykaz akcjonariuszy posiadających znaczne pakiety akcji PKP CARGO S.A. na dzień zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	61
Tabela 35 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	66
Tabela 36 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	68
Tabela 37 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	69
Tabela 38 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	69

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. 30.10.2013 - 28.02.2014	5
Rysunek 2 Schemat Grupy PKP CARGO na dzień 30 września 2013 r.	9
Rysunek 3 Schemat Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2013 r.	9
Rysunek 4 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013.....	18
Rysunek 5 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013.....	19

1 Wybrane dane finansowe Grupy PKP CARGO

Tabela 1 Wybrane dane finansowe

WYBRANE DANE FINANSOWE GRUPY PKP CARGO	w tys. PLN		w tys. EUR	
	2013 r.	2012 r.	2013 r.	2012 r.
Przychody z działalności operacyjnej	4 797 461	5 173 441	1 139 276	1 239 563
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	110 185	343 995	26 166	82 422
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	88 532	353 467	21 024	84 691
Zysk netto	65 387	267 443	15 528	64 080
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	86 977	227 605	20 655	54 534
Zysk na akcję	1,71	6,18	0,36	1,48
Zysk rozwodniony na akcję	1,69	6,18	0,35	1,48
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	700 204	781 152	166 281	187 165
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-371 422	-667 901	-88 203	-160 030
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-253 090	-69 737	-60 103	-16 709
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	75 692	43 514	17 975	10 426
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Aktywa trwałe	4 049 895	4 053 981	976 537	991 630
Aktywa obrotowe	1 676 161	1 569 788	404 167	383 980
Aktywa trwałe zaklasyfikowane, jako przeznaczone do sprzedaży	17 560	-	4 234	-
Kapitał zakładowy	2 166 901	2 889 200	522 497	706 717
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 446 517	3 142 594	831 047	768 699
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom mniejszościowym	62 377	72 078	15 041	17 631
Zobowiązania długoterminowe	1 166 736	1 383 172	281 331	338 333
Zobowiązania krótkoterminowe	1 067 986	1 025 925	257 520	250 948
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 rozwodnionego (szt.)	43 821 559	43 338 000	43 821 559	43 338 000

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W okresach objętych Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany złotego w stosunku do EUR, ustalane 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.

1.1 Syntetyczna prezentacja Grupy PKP CARGO

Wg danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), Grupa PKP CARGO¹ 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). Grupa poszerza zasięg geograficzny swojej działalności, korzystając z możliwości, które daje liberalizacja europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych. Obecnie Jednostka Dominująca Grupy, tj. 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.

Oprócz usługi transportu kolejowego towarów Grupa PKP CARGO oferuje swoim klientom wymienione poniżej usługi dodatkowe związane z usługami kolejowych przewozów towarowych:

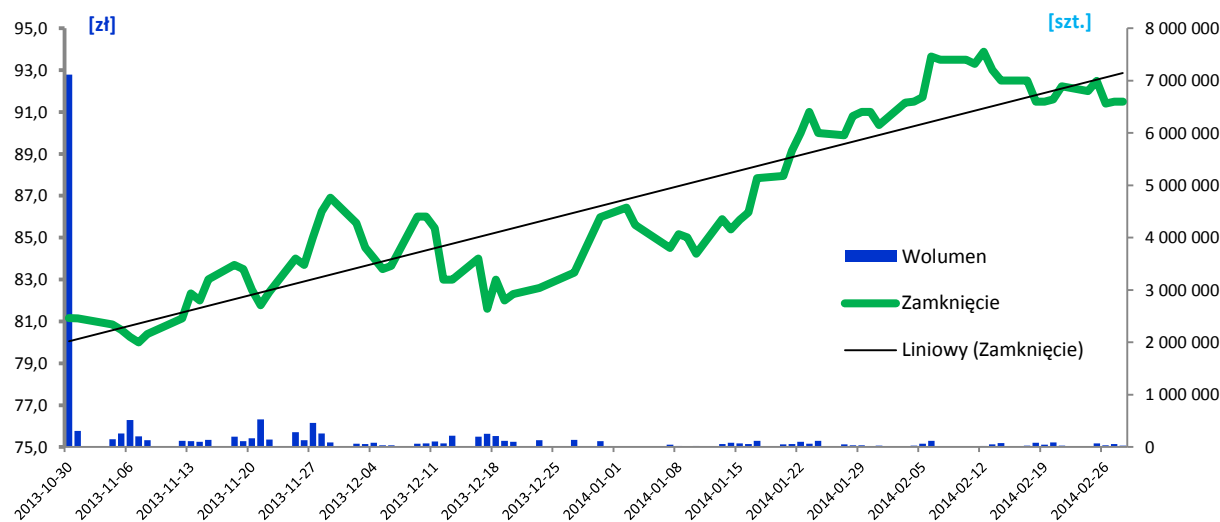
- usługi intermodalne;
- spedycję (krajową i międzynarodową);
- terminale (przeładunek i przechowywanie towarów na styku torów szeroko i normalnotorowych na wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce);
- usługi bocznicowe.

Grupa PKP CARGO zajmuje się także utrzymaniem i naprawami taboru.

Najistotniejszym i bezprecedensowym w historii Grupy PKP CARGO wydarzeniem w 2013 r. był debiut Jednostki Dominującej na Giełdzie Papierów Wartościowych (GPW) w Warszawie w dniu 30 października 2013 r. 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 skonsolidowanego sprawozdania finansowego 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

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

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

1.2 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 CARGOLOK” 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, wskazane w nocie nr 17.1 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE, wyceniane są metodą praw własności.⁴

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

PKP CARGO S.A.

Jednostka Dominująca powstała na mocy artykułu 14 ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Spółka 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.

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.

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 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-CZERWIEŃSK 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 „PKPCARGOŁOK” 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.

„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 2000 r. W 2005 r. 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.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o. 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.

1.3 Struktura organizacyjna Jednostki Dominującej

Zarząd Jednostki Dominującej wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórek organizacyjnych.

W strukturze organizacyjnej PKP CARGO S.A. 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 PS TRADE TRANS Sp. z o.o. ma swoje przedstawicielstwo w Moskwie, z którego korzysta również Jednostka Dominująca.

1.5 Skutki zmian w strukturze Grupy PKP CARGO

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 nieprzekraczającymi 50%.

1.5.1 Podział Spółki

W dniu 20 sierpnia 2013 r. Zarząd przyjął plan podziału PKP CARGO S.A. (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 wydzielania 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.

1.5.2 Reorganizacja Grupy PKP CARGO

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 KSH, 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 CARGOLOK” Sp. z o.o. (spółka przejmująca) i „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 CARGOLOK” 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.

1.6 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.	ILOŚĆ UDZIAŁÓW OGÓŁEM	WARTOŚĆ NOMINALNA 1 UDZIAŁU	ILOŚĆ 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 CARGOŁOK" 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	9,32%
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 jednostek zależnych i stowarzyszonych znajduje się w notach nr 16 – 17 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 r. według MSSF UE.

1.7 Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Grupą PKP CARGO oraz Jednostką Dominującą

Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Grupą PKP CARGO i Jednostką Dominującą 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 Jednostki Dominującej dotyczące zasad działania i kompetencji poszczególnych organów.

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.

2 Charakterystyka działalności Grupy PKP CARGO

2.1 Charakterystyka podstawowych produktów

2.1.1 Zrealizowane przewozy

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

Segmenty przewożonych towarów

Grupa 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. Oferowane są również 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 Grupy PKP

CARGO⁶, która w 2013 r. przewiozła 114,4 mln ton, tj. o 2% mniej niż w 2012 r. Główną przyczyną tego spadku były mniejsze przewozy kruszyw i materiałów budowlanych.

Podstawowym segmentem towarów przewożonym przez Grupę są paliwa stałe, w tym głównie węgiel kamienny. Transport paliw stałych w 2013 r. pod względem pracy przewozowej wykazywał dynamiczną tendencję wzrostową (+17%). Udział paliw stałych w przewiezionej masie stanowił 53% 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 Grupę PKP CARGO 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 Grupę stanowią metale i rudy, których udział w pracy przewozowej wynosił 14% 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 Grupy, zostały zrekompensowane przez wzrosty w zakresie przewozów rud. Grupa 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 263 km i była wyższa od osiągniętej w 2012 r. o 10 km, tj. o 4%. Największy wzrost średniej odległości przewozu w 2013 roku 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 2013 r. – głównie w wyniku wzrostu przewozów eksportowych węgla do portów – średnia odległość przewozów w tym segmencie wyniosła 222 km, tj. o 22 km więcej niż w poprzednim roku.

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 280 km, tj. o 6 km mniej niż w poprzednim roku.

Segment przewozów intermodalnych charakteryzuje się również względnie długimi odległościami transportowymi. Średnia odległość transportowa wynosiła w 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.

⁶ W 2013 r. PKP CARGO S.A. przewiozła 113,4 mln ton ładunków, natomiast PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. 1,0 mln ton i odpowiednio wykonały pracę przewozową 29 982 mln tkm oraz 192,9 mln tkm.

Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO 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	13 301	11 384	1 917	17%	3 293	3 177	116	4%	44%	39%	42%	41%
z czego węgiel kamienny	11 849	10 044	1 805	18%	2 918	2 884	34	1%	39%	34%	37%	37%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 540	6 498	-958	-15%	1 619	1 618	1	0%	18%	22%	20%	21%
Metale i rudy ³	4 365	3 843	522	14%	1 219	893	326	37%	14%	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	883	894	-11	-1%	215	230	-15	-7%	3%	3%	3%	3%
Razem	30 085	29 567	518	2%	7 919	7 720	199	3,0%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO 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	59 954	57 039	2 915	5%	15 998	15 362	636	4%	53%	49%	52%	50%
z czego węgiel kamienny	54 969	52 111	2 858	5%	14 750	14 169	581	4%	48%	45%	48%	46%
Kruszywa i materiały budowlane ²	19 820	22 712	-2 892	-13%	5 718	5 829	-111	-2%	17%	20%	19%	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	2 779	2 881	-101	-4%	709	766	-57	-7%	2%	2%	2%	2%
Razem	114 446	116 739	-2 293	-2%	30 778	30 565	213	1%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 5 Średnia odległość Grupy PKP CARGO 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	222	200	22	11%	206	207	-1	0%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	216	193	23	12%	198	204	-6	-3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	280	286	-6	-2%	283	278	5	2%
Metale i rudy ³	318	276	42	15%	340	271	69	25%
Produkty chemiczne ⁴	286	317	-31	-10%	283	312	-29	-9%
Paliwa płynne ⁵	264	243	21	9%	267	242	25	10%
Drewno i płody rolne ⁶	382	379	3	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	263	253	10	4%	257	253	4	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.

Tabela 6 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO 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	14 811	15 433	-622	-4%	4 219	3 935	284	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	30 085	29 567	518	2%	7 919	7 720	199	3%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO 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	69 326	71 942	-2 616	-4%	19 120	18 522	598	3%	61%	62%	62%	61%
Eksport	22 204	20 250	1 954	10%	4 909	5 525	-616	-11%	19%	17%	16%	18%
Import	18 846	20 482	-1 636	-8%	5 658	5 560	98	2%	16%	18%	18%	18%
Tranzyt	4 070	4 065	5	0%	1 091	958	133	14%	4%	3%	4%	3%
Ogółem	114 446	116 739	-2 293	-2%	30 778	30 565	213	1%	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 8 Średnia odległość Grupy PKP CARGO 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%	221	212	9	4%
Eksport	350	332	18	5%	310	346	-36	-10%
Import	262	241	21	9%	267	236	31	13%
tranzyt	630	609	21	3%	610	586	26	4%
Ogółem	263	253	10	4%	257	253	4	2%

Źródło: opracowanie własne.

Kierunki komunikacji

Udział przewozów wewnętrznych w pracy przewozowej Grupy PKP CARGO 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.

2.1.2 Informacje o rynkach sprzedaży – pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów w Polsce (wg danych UTK)

Konkurencja międzygałęziowa

Według najbardziej aktualnych danych GUS dotyczących polskiego rynku transportowego⁷ - 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.

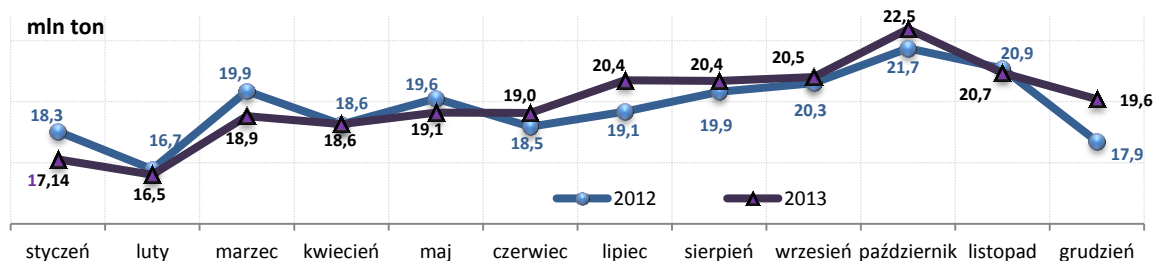
Obserwowany w ostatnich latach rozwój technologiczno-organizacyjny przedsiębiorstw kolejowych oraz deklarowanie przez Unię Europejską polityki promującej tę gałąź transportu (w tym zwłaszcza wspierania przewozów intermodalnych) stwarza przesłanki rozwoju sektora przewozów kolejowych i przeniesienia części 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 roku 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.

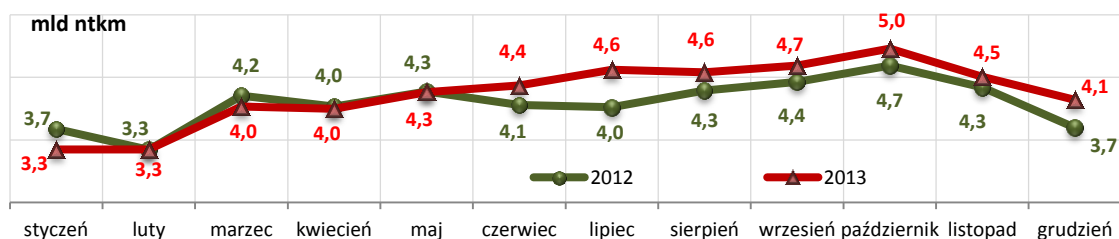
Rysunek 4 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych miesiącach 2012-2013



Źródło: UTK

⁷ 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 Grupa PKP CARGO 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 roku po słabym dla Grupy PKP CARGO pierwszym kwartale (spadki udziału), Grupa od kwietnia odbudowywała swoją pozycję na rynku i na koniec roku posiadała:

- pod względem przewiezionej masy towarowej 49,1% udziału w rynku (w 2012 r. 50,5%),
- pod względem pracy przewozowej – 59,2% udziału w rynku (w 2012 r. 60,3%).

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 Grupy PKP CARGO stali się jej konkurentami.

W odpowiedzi na sytuację rynkową Grupa PKP CARGO 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 Grupa przypisuje atrakcyjności oferty (np. możliwości sprostania potrzebom dużych zlecających, co wymaga zapewnienia odpowiednio dużej liczby specjalistycznych wagonów i dobrej organizacji przewozów). Grupa świadczy pełny zakres usług przewozowych, z uwzględnieniem przewozów całopociągowych i rozproszonych, realizowanych w pojedynczych wagonach lub grupach wagonowych. Część przewozów rozproszonych realizowana jest 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 Grupy.

Dążąc do zniwelowania negatywnego wpływu konkurencji samochodowej, Grupa PKP CARGO przekształciła się w operatora logistycznego, oferującego klientom kompleksową obsługę, obejmującą szeroki, ciągle wzbogacany katalog usług (w tym np. kompleksową obsługę bocznic klientów Grupy). Duże perspektywy rozwojowe przypisuje się także przewozom realizowanym poza granicami kraju, dlatego w ramach Grupy Jednostka Dominująca uzyskuje kolejne licencje uprawniające do realizacji samodzielnych przewozów na obszarze innych państw.

2.1.3 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 Grupy PKP CARGO 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 Grupę w Polsce w 2013 r.) 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, Grupa 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.

2.1.4 Pozostałe usługi

Poza działalnością przewozową, Grupa PKP CARGO, by dostarczać swoim klientom kompleksową ofertę, zdecydowała 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.

Grupa PKP CARGO świadczy także 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 Grupa wykorzystuje okresowe nadwyżki taboru trakcyjnego oraz drużyn trakcyjnych. W ramach tej działalności prowadzone może być także udostępnianie taboru trakcyjnego (lokomotywy bez drużyn trakcyjnych).

Grupa PKP CARGO 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. 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 Jednostki Dominującej 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.

Ilości napraw i przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU) taboru zatwierdzonych przez UTK oraz z ilości utrzymywanego w sprawności technicznej taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym. Poza czynnościami planowymi punkty napraw funkcjonujące w strukturach Grupy PKP CARGO wykonują naprawy bieżące taboru mające na celu usuwanie usterek powstających w taborze w trakcie pracy. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są od wielkości pracy przewozowej.

Ponadto Grupa realizuje naprawy maszyn elektrycznych i zestawów kołowych⁸ poddawanych regeneracji (naprawie okresowej połączonej z wymianą obręczy lub wymianą kół monoblokowych). Kompetencje w zakresie naprawy najważniejszych podzespołów - maszyn elektrycznych oraz zestawów kołowych, posiada „PKP CARGO TABOR KARSZNICE” Sp. z o.o. Spółka ta realizuje w pełnym zakresie naprawy maszyn elektrycznych eksploatowanych w lokomotywach Grupy PKP CARGO. Dzięki prowadzonemu w Karsznicach procesowi inwestycyjnemu, spółka ta poprzez zakup w ostatnich latach specjalistycznych maszyn i urządzeń (najważniejsze z nich to: prasa hydrauliczna, tokarnia karuzelowa) zbudowała kompetencje w zakresie pełnych możliwości regeneracji zestawów kołowych do wagonów towarowych. W 2013 r. ilość wykonywanych regeneracji zestawów kołowych w Karsznicach wzrosła blisko trzykrotnie w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego.

W ramach wolnych mocy przerobowych, poza podstawową działalnością podstawową, tj. utrzymaniem i naprawami taboru użytkowanego przez Grupę, wykonuje się również naprawy taboru należącego do innych właścicieli. Warto podkreślić, że w 2013 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała na zlecenie zewnętrznych kontrahentów m.in. 13 napraw okresowych i 233 przeglądów okresowych lokomotyw, 247 napraw okresowych wagonów, a także 71 napraw maszyn elektrycznych, notując tym samym wzrosty sprzedaży na rynku zewnętrznym.

2.2 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie PKP CARGO w latach 2012 – 2013.

W tabeli poniżej przedstawiono liczbę osób zatrudnionych w Grupie na daty w niej wskazane.

Tabela 9 Zatrudnienie na koniec okresu w Grupie PKP CARGO

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		
	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana od początku roku
Spółka	23 670	22 480	-1 190
Spółki zależne	3 957	3 965	8
Grupa	27 627	26 445	-1 182

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli poniżej przedstawiono przeciętne zatrudnienie w Grupie PKP CARGO w 2012 i 2013 r.

⁸ do wagonów

Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w Grupie PKP CARGO 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
Spółki zależne	4 036,2	3 880,7	- 155,5	4 062,4	3 902,4	- 160,0
Grupa	28 163,8	26 591,3	-1 572,5	28 193,5	26 615,5	- 1 578,0

Źródło: opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia strukturę zatrudnienia w Grupie PKP CARGO według podziału na stanowiska nierobotnicze oraz robotnicze na wskazane daty.

Tabela 11 Struktura zatrudnienia w Grupie PKP CARGO w latach 2012 i 2013

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		
	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana od początku roku
Stanowiska nierobotnicze	5 786	5 553	- 233
Stanowiska robotnicze:	21 841	20 892	- 949
zespół drużyn trakcyjnych	5 057	4 842	-215
zespół drużyn manewrowych	2 439	2 402	-37
zespół utrzymania i napraw taboru	5 342	5 246	- 96
zespół odprawy pociągów	2 377	2 399	22
pozostali*	6 626	6 003	- 623
ogółem:	27 627	26 445	-1 182

Źródło: opracowanie własne.

* Zawiera w szczególności pracowników zespołów: kasjerów towarowych, rewizji technicznej, przeładunkowych, utrzymania urządzeń, magazynowych.

W roku 2013 r. liczba zatrudnionych w Grupie zmniejszyła się o 1 182 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 Grupy, tj. stanowisk robotniczych pozostałych (623 osoby) i stanowisk nierobotniczych (233 osoby). Przeciętne zatrudnienie w Grupie było niższe w porównaniu do 2012 r. o 1 572,5 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. Spadek zatrudnienia wystąpił praktycznie we wszystkich spółkach Grupy za wyjątkiem jednej, tj. PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., gdzie w 2013 r. znacząco zwiększono zatrudnienie dostosowując posiadany potencjał do stale rosnącego wolumenu świadczonych usług w ramach kompleksowej obsługi bocznic kolejowych.

W 2013 r. przeciętny stan pracowników zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy w Jednostce Dominującej wynosił 587 etatów, w porównaniu do 124 etatów w 2012 r.

2.3 Inwestycje Grupy PKP CARGO

2.3.1 Nakłady inwestycyjne

Wykonanie nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne w 2013 r. wyniosło 363,5 mln zł, tj. 44,4% wykonania 2012 r. Poniesione nakłady inwestycyjne zostały sfinansowane ze środków własnych Grupy w wysokości 352,1 mln zł, 9,0 mln zł w formie leasingu, 1,5 mln zł kredyt, 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 Grupie PKP CARGO nie wystąpiły nakłady na inwestycje zagraniczne.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za 2013 r. oraz porównanie z wykonaniem w 2012 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 12 Nakłady inwestycyjne na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne Grupy w 2013 r. (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2012	2013	Zmiana 2013-2012
1	Budownictwo inwestycyjne	54 273	43 432	-10 842
2	Modernizacje i zakupy lokomotyw, w tym:	362 115	23 345	-338 770
2.1	<i>Komponent w modernizacjach lokomotyw</i>	54 009	5 350	-48 659
3	Komponent w remontach lokomotyw (NO)	49 593	41 889	-7 704
4	Zakupy wagonów, w tym:	81 845	18 280	-63 564
4.1	<i>Komponent w zakupach wagonów</i>	2 556	1 755	-802
5	Komponent w remontach wagonów (NO)	194 286	189 122	-5 164
6	Maszyny i urządzenia	21 591	11 301	-10 290
7	Teleinformatyzacja	44 836	34 193	-10 643
8	Pozostałe	9 490	1 917	-7 573
Razem		818 028	363 477	-454 550

Źródło: opracowanie własne.

Inwestycje taborowe

Najważniejsze inwestycje zrealizowane 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 272,7 mln zł, co stanowiło 75,0% inwestycji ogółem. W ramach tych środków zmodernizowano:

- 4 lokomotywy SM42,
- 2 lokomotywy SM48,
- 1 lokomotywę EU07,

wykonano:

- 76 aktywowanych napraw okresowych lokomotyw (komponenty),
- 8 266 aktywowanych napraw okresowych wagonów (komponenty).

Ponadto pozyskano 40 wagonów platform do przewozu kontenerów oraz 48 węglarek normalnej budowy.

Zgodnie z MSR w ramach nakładów inwestycyjnych ujmowane są aktywowane koszty napraw okresowych taboru kolejowego (NO). Ilości napraw okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w 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 Grupę PKP CARGO.

Tabela 13 Naprawy okresowe taboru kolejowego w latach 2012 i 2013

Naprawy okresowe taboru użytkowanego przez Grupę PKP CARGO	2012 r.	2013 r.	Zmiana 2013 - 2012
NO lokomotyw	97	76	-21
NO wagonów ⁹	8 781	8 266	-515

Źródło: opracowanie własne.

Budownictwo inwestycyjne

Na inwestycje związane z nieruchomościami w 2013 r. poniesiono nakłady w wysokości 43,4 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 PKP CARGO S.A. w Warszawie oraz modernizację zapleczy utrzymaniowo-naprawczych.

Pozostałe inwestycje w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne

⁹ Dodatkowo w 2013 r. wykonano systemem gospodarczym (tj. zasobami Jednostki Dominującej) 13 NO wagonów przeznaczonych wyłącznie do celów wojskowych, które nie zostały aktywowane z uwagi na to, że zostały one sfinansowane przez MON.

Oprócz inwestycji wymienionych powyżej, Grupa 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 47,4 mln zł.

Inwestycje kapitałowe

Dodatkowo oprócz nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne, w ramach inwestycji kapitałowych w 2013 r. poniesiono nakłady w wysokości 0,5 mln zł na objęcie 100% udziałów CARGOTOR Sp. z o.o. Nakłady te zostały sfinansowane ze środków własnych.

2.3.2 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 Grupy PKP CARGO oraz wydatków o charakterze finansowym.

Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, Jednostka Dominująca posiadała umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł. Analogiczne rozwiązanie jest stosowane w wybranych spółkach z Grupy PKP CARGO.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności głównie od kilku 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 Grupy 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 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. Jednostka Dominująca 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 Jednostkę Dominującą polityką, maksymalne jej zadłużenie nie może przekroczyć poziomu 60% sumy bilansowej. W okresie sprawozdawczym zadłużenie nie stanowiło zagrożenia dla działalności oraz zdolności do spłaty zobowiązań w terminach ich wymagalności.

W 2013 r. Grupa posiadała pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

Należy podkreślić, że Grupa PKP CARGO 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 (umowa o kredyt zawarta dnia 3 grudnia 2013 r. przez Jednostkę Dominującą) w kwocie 200 mln zł oraz w ramach pozyskania nowych kredytów i pożyczek inwestycyjnych. Ustalone ze strategicznymi kredytodawcami dopuszczalne wskaźniki finansowe pozwalają Grupie na istotne zwiększenie skali finansowania zamierzeń inwestycyjnych środkami zewnętrznymi bez ryzyka naruszenia kowenantów obecnych umów kredytowych.

3 Aktualna sytuacja finansowa i majątkowa Grupy PKP CARGO

3.1 Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy PKP CARGO

Najistotniejszym i bezprecedensowym w historii Grupy PKP CARGO wydarzeniem w 2013 r. był debiut Jednostki Dominującej 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 Grupy 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. oraz Pakty w 5 spółkach z Grupy PKP CARGO – trzech naprawczych i dwóch centrach logistycznych.

Na podstawie ww. dokumentów Grupa PKP CARGO w wynikach 2013 r. ujęła koszty w łącznej kwocie 209,2 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 Jednostki Dominującej w drodze subskrypcji prywatnej nastąpiło w zamian za wkład niepieniężny przez PKP S.A. z siedzibą w Warszawie o łącznej wartości 117.080.467,00 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 nocy objaśniającej nr 22 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 r. według MSSF UE.
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. 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. Powyższe zmiany zostały opisane w nocy objaśniającej nr 22 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 r. według MSSF UE.
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 Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów dokonał zwrotu zapłaconej przez PKP CARGO S.A. kary w wysokości 60 362 tys. zł, o czym Jednostka Dominująca informowała raportem bieżącym nr 28/2013. Zdarzenie zostało opisane w nocy objaśniającej nr 25 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.
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.
5. PS Trade Trans Sp. z o.o. dokonała odpisu aktualizującego wartość udziałów w PPHU „Ukpol” Sp. z o.o. oraz SC TRADE TRANS TERMINAL SRL na dzień 31 grudnia 2013 r. w łącznej kwocie 15 mln zł.

3.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe

3.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów

Grupa PKP CARGO w 2013 r. osiągnęła przychody z działalności operacyjnej niższe o 7,3%, a koszty działalności operacyjnej zostały obniżone jedynie o 2,9%, ze względu na obciążenie wyników kosztami związanymi z PGP oraz Porozumieniem w łącznej kwocie 209,2 mln zł. Niższa dynamika redukcji kosztów w stosunku do spadku przychodów na działalności operacyjnej Grupy przełożyła się na niższy zysk na działalności operacyjnej w 2013 r. o 233,8 mln zł, tj. o 68% w stosunku do 2012 r. Zysk netto spadł natomiast o 202,1 mln zł, tj. o 75,6% rok do roku.

Podstawowe wyniki ekonomiczno – finansowe w 2013 r. prezentuje tabela poniżej.

Tabela 14 Wyniki Grupy PKP CARGO 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	5 173 441	4 797 461	-375 980	-7,3%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	4 829 446	4 687 276	-142 170	-2,9%
3	Zysk na działalności operacyjnej	343 995	110 185	-233 810	-68,0%
4	Przychody finansowe	75 690	34 333	-41 357	-54,6%
5	Koszty finansowe	59 404	44 209	-15 195	-25,6%
6	Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności	-442	-13 438	-12 996	-
7	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej	-6 372	1 661	8 033	-
8	Zysk przed opodatkowaniem	353 467	88 532	-264 935	-75,0%
9	Podatek dochodowy	86 024	23 145	-62 879	-73,1%
10	Zysk netto z działalności kontynuowanej	267 443	65 387	-202 056	-75,6%
11	Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej	0	0	0	-
12	ZYSK NETTO	267 443	65 387	-202 056	-75,6%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Po dokonaniu korekty o wpływ kosztów zdarzeń jednorazowych, w kwocie 209,2 mln zł spadek poziomu przychodów operacyjnych (7,3%) byłby na podobnym poziomie jak spadek kosztów operacyjnych (7,3%).

Przychody z działalności operacyjnej

Największy udział w strukturze przychodów na działalności operacyjnej w Grupie PKP CARGO stanowią przychody ze sprzedaży, które w 2012 r. wynosiły 97,9% sumy przychodów operacyjnych, a w 2013 r. 94,9%. Pozostałą część przychodów operacyjnych stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów obejmujące sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego, a także innych towarów i materiałów oraz pozostałe przychody operacyjne obejmujące sprzedaż majątku trwałego, rozwiązania odpisów aktualizujących należności handlowe i odsetki od należności, rozwiązane rezerwy na kary i zwrot zapłaconych kar.

Przychody ze sprzedaży spadły rok do roku o 510,2 mln zł, tj. 10,1% i osiągnęły w 2013 r. poziom 4 553,9 mln zł. Spadek ten był spowodowany głównie niższymi przychodami przewozowymi oraz spedycji kolejowej, które w 2013 r. stanowiły 90,9 % przychodów ze sprzedaży.

Grupa PKP CARGO w 2013 r. odnotowała spadek przychodów w przeliczeniu na 1 tkm (obliczanych jako iloraz łącznych przychodów ze sprzedaży przez pracę przewozową w kraju), które osiągnęły 0,151 zł wobec 0,171 zł w 2012 r. W przypadku samych przychodów przewozowych oraz spedycji kolejowej poziom ten wyniósł odpowiednio 0,138 zł w 2013 r. wobec 0,154 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. Warto

zwrócić uwagę na fakt, że w 2013 r. o 4,2 % wzrosły przychody bocznicowe i trakcyjne dzięki rozwijanej przez PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. działalności w zakresie kompleksowej obsługi bocznic.

Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów Grupy PKP CARGO wzrosły o 68,7 mln zł tj. 72,3% rok do roku przy spadku tej pozycji w Jednostce Dominującej o 5,5 mln zł, tj. 8,8%. Wzrost wynikał przede wszystkim z transakcji sprzedaży materiałów, w tym węgla, materiałów budowlanych i innych pozycji przez Grupę (głównie PS TRADE TRANS Sp. z o.o. w pierwszym półroczu 2013 r., jako usługi powiązanej z transportem). Przychód ze sprzedaży towarów i materiałów w PS TRADE TRANS Sp. z o.o. wyniósł w 2013 r. blisko 76,0 mln zł, natomiast koszt zakupu towarów i materiałów ujęty w kosztach działalności operacyjnej to 75,0 mln zł.

W 2013 r. pozostałe przychody operacyjne Grupy PKP CARGO wzrosły o 65,5 mln zł tj. o 460,3% do poziomu 79,8 mln zł. Powyższy wzrost wynikał przede wszystkim z korzystnego dla Jednostki Dominującej 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 odnotowano zmiany w zakresie struktury pozostałych przychodów operacyjnych – spadek odsetek od należności handlowych na rzecz wzrostu innych tytułów tj. rozwiązania innych rezerw na kwotę 11,6 mln zł, zysku ze zbycia majątku trwałego w wysokości ponad 4,2 mln zł.

Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)

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:	5 064 161	4 553 921	-510 240	-10,1%
1.1	Przychody przewozowe oraz spedycja kolejowa	4 560 388	4 141 611	-418 777	-9,2%
2	Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	95 042	163 769	68 727	72,3%
3	Pozostałe przychody operacyjne	14 238	79 771	65 533	460,3%
4	Razem przychody z działalności operacyjnej	5 173 441	4 797 461	-375 980	-7,3%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

W 2013 r. przychody od żadnego z klientów Grupy PKP CARGO nie przekroczyły 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług oraz sprzedaży towarów i materiałów, zgodnie z notą 5.3 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Koszty działalności operacyjnej

W 2013 r. koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO zostały obniżone o 142,2 mln zł, tj. o 2,9%, do poziomu 4 687,3 mln zł z 4 829,4 mln zł w 2012 r. Relatywnie niski spadek kosztów wynikał z faktu ujęcia w kosztach świadczeń pracowniczych jednorazowych zdarzeń / kosztów wynikających z PGP oraz Porozumienia w łącznej kwocie 209, 2 mln zł.

Spółśród kosztów działalności operacyjnej Grupy poza kosztami świadczeń pracowniczych, które wzrosły o 162,6 mln zł, tj. o 10,4% rok do roku, jedyną kategorią, w której odnotowano wzrost była wartość sprzedanych towarów i materiałów (o 72,0 mln zł, tj. 113,2% rok do roku). Wartość sprzedanych towarów i materiałów wzrosła za sprawą transakcji zrealizowanych w 2013 r. przez PS TRADE TRANS Sp. z o.o., opisanych powyżej.

Spadek kosztów amortyzacji (wraz z odpisami aktualizującymi) o 34,0 mln zł, tj. o 8,0%, do poziomu 388,8 mln zł, wynikał głównie ze spadku kosztów amortyzacji rzeczowego majątku trwałego w związku z mniejszą ilością

napraw okresowych taboru wykonanych w latach 2012-2013. Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych w tym okresie spadła o 51,0 mln zł, tj. 12,6%.

Ograniczenie kosztów zużycia materiałów i energii o 53,7 mln zł, tj. o 6,9%, do poziomu 725,8 mln zł w 2013 r., wynikało głównie ze spadku zużycia paliwa oraz zużycia energii elektrycznej, gazu i wody. Koszty zużycia paliwa spadły o 37,3 mln zł, tj. o 14,3% w 2013 r. z uwagi na: poprawę efektywności prowadzenia procesów przewozowych, o czym świadczy niższa praca przewozowo – eksploatacyjna w trakcji spalinowej przy wzroście pracy przewozowej, optymalizację wykorzystania taboru trakcyjnego, obniżenie wskaźnika jednostkowego zużycia paliwa w szczególności z uwagi na wzrost udziału zmodernizowanych lokomotyw spalinowych, wprowadzenie systemu monitoringu, a także spadek cen paliw płynnych. Koszty zużycia energii elektrycznej, gazu i wody w 2013 r. spadły o 24,7 mln zł, tj. 5,4% rok do roku. Spadek ten wynikał zarówno ze spadku zużycia energii trakcyjnej, jak i spadku przeciętnej ceny trakcyjnej energii elektrycznej. W analizowanym okresie odnotowano wzrost zużycia materiałów o 6,2 mln zł, tj. o 9,5%, głównie ze względu na montowanie monoblokowych zestawów kołowych do taboru wagonowego.

W 2013 r. koszty usług obcych były niższe o 234,4 mln zł, tj. o 12,9%. Spadek ten wynikał głównie ze spadku kosztów:

- usług transportowych - spadek o 125,7 mln zł, tj. 32,0%,
- czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru – spadek o 37,7 mln zł, tj. 19,5%,
- usług dostępu do linii zarządców infrastruktury – spadek o 33,1 mln zł, tj. 3,4%.

Istotny spadek kosztów odnotowano także w pozycjach pozostałych kosztów rodzajowych i pozostałych kosztach operacyjnych. Pierwsze obniżono o 20,3 mln zł, tj. 34,9 % rok do roku, natomiast drugie o 33,7 mln zł, tj. 35,9% rok do roku. Spośród pozostałych kosztów operacyjnych największy spadek odnotowano w kosztach likwidacji majątku trwałego i obrotowego, które w 2013 r. były niższe o 32,2 mln zł, tj. 66,4% niż w 2012 r.

Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO 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	422 831	388 845	-33 986	-8,0%
2	Zużycie surowców i materiałów	779 490	725 819	-53 671	-6,9%
3	Usługi obce	1 814 415	1 580 053	-234 362	-12,9%
4	Podatki i opłaty	38 703	37 912	-791	-2,0%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 558 113	1 720 754	162 641	10,4%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	58 391	38 042	-20 349	-34,9%
7	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	63 638	135 670	72 032	113,2%
8	Pozostałe koszty operacyjne	93 865	60 181	-33 684	-35,9%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	4 829 446	4 687 276	-142 170	-2,9%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 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 Jednostki Dominującej.

Tabela 17 Wielkości zakupów od wiodących dostawców Grupy PKP CARGO (tys. zł)

Określenie uzależnienia	Wartość zaopatrzenia za 2013 r. (netto)	Nazwa dostawcy
infrastruktura kolejowa	932 610,9	PKP PLK S.A.
energia elektryczna, paliwo trakcyjne	549 309, 2	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 Grupy PKP CARGO obniżył się o 233,8 mln zł, tj. o 68,0%, do poziomu 110,2 mln zł w 2013 r. Spadek zysku na działalności operacyjnej był skutkiem niższych o 7,3% przychodów operacyjnych, których spadek nie został skompensowany redukcją kosztów działalności operacyjnej, wynoszącą 2,9%, głównie w związku ze zdarzeniami jednorazowymi w zakresie kosztów (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 267,8 mln zł, tj. o 34,9% do poziomu 499,0 mln zł w 2013 r.

Działalność finansowa

W 2013 r. Grupa PKP CARGO odnotowała ujemny wynik na działalności finansowej w wysokości 21,7 mln zł, tym samym w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. wynik na działalność finansowej pogorszył się o 31,1 mln zł, przy czym wynik na działalności finansowej Jednostki Dominującej był dodatni i wynosił 7,5 mln zł.

Przychody finansowe spadły o 41,4 mln zł w 2013 r., tj. 54,6% przede wszystkim za sprawą nie odnotowania w 2013 r. nadwyżki dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi wobec 33,1 mln zł w 2012 r. Ponadto w 2013 r. odnotowano spadek przychodów odsetkowych o 6,8 mln zł na skutek spadku rynkowych stóp procentowych.

Koszty finansowe również spadły w 2013 r. i były niższe o 15,2 mln zł, tj. 25,6% niż w 2012 r, jednak dynamika spadku była niższa niż w przypadku przychodów finansowych. Poza nadwyżką ujemnych różnic kursowych, ujętych w kosztach finansowych w wysokości 3,8 mln zł w 2013 r. Grupa odnotowała:

- spadek kosztów odsetkowych o 6,6 mln zł, w tym spadek odsetek od kredytów o 3,1 mln zł oraz zobowiązań leasingowych o 5,6 mln zł, przy wzroście odsetek od zobowiązań długoterminowych o 2,2 mln zł,
- spadek straty z udziałów i akcji o 11,8 mln zł (w 2012 r. odpisami objęto m.in. udziały w spółkach POLZUG Intermodal GmbH oraz Euroterminal Sławków).

W ramach pozycji udziałów w zyskach jednostek stowarzyszonych w 2013 r. Grupa PKP CARGO ujęła koszty wynikające z dokonania odpisu aktualizującego wartość udziałów w PPHU „Ukpol” Sp. z o.o. oraz SC TRADE TRANS TERMINAL SRL, natomiast w wyniku ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej zysk zrealizowany na transakcji sprzedaży udziałów ZPiS SPEDKOKS Sp. z o.o.

Tabela 18 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. (tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	2012	2013	Zmian 2013-2012	Tempo zmian 2013/2012
1	2	3	4	5=4-3	6=(4-3)/3
1	Przychody finansowe	75 690	34 333	-41 357	-54,6%
2	Koszty finansowe	59 404	44 209	-15 195	-25,6%
3	Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych	-442	-13 438	-12 996	-
4	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej	-6 372	1 661	8 033	-
5	Wynik na działalności finansowej	9 472	-21 653	-31 125	-328,6%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Zysk przed opodatkowaniem

W 2013 r. zysk przed opodatkowaniem obniżył się o 264,9 mln zł, tj. o 75,0%, do poziomu 88,5 mln zł. Spadek zysku przed opodatkowaniem wynikał ze spadku zysku z działalności operacyjnej, obciążonego kosztami zdarzeń jednorazowych oraz straty odnotowanej na działalności finansowej wobec zysku w tej pozycji w roku poprzednim.

Podatek dochodowy

W 2013 r. Grupa PKP CARGO wykazała podatek dochodowy w kwocie 23,1 mln zł, w tym podatek bieżący wyniósł 5,8 mln zł, natomiast podatek odroczony 17,3 mln zł.

Zysk netto

W 2013 r. wynik netto obniżył się o 202,1 mln zł, tj. o 75,6% i wyniósł dla Grupy PKP CARGO 65,4 mln zł.

3.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów

AKTYWA

Tabela 19 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)

Wyszczególnienie	31.12.201	31.12.201	Struktura aktywów		Tempo zmian	
	2	3	31.12.201	31.12.201		
	2	3				
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Rzeczowe aktywa trwałe	3 807 115	3 855 446	67,7%	67,1%	48 331	1,3%
Wartości niematerialne	64 432	61 395	1,1%	1,1%	(3 037)	-4,7%
Wartość firmy	2 712	2 712	0,1%	0,0%	-	0,0%
Nieruchomości inwestycyjne	1 427	1 415	0,0%	0,0%	(12)	-0,8%
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	60 514	38 214	1,1%	0,7%	(22 300)	-36,9%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	11 751	6 090	0,2%	0,1%	(5 661)	-48,2%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	2 027	1 438	0,0%	0,0%	(589)	-29,1%
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	104 003	83 185	1,9%	1,5%	(20 818)	-20,0%
Aktywa trwałe razem	4 053 981	4 049 895	72,1%	70,5%	(4 086)	-0,10%
Aktywa obrotowe						
Zapasy	82 155	76 041	1,5%	1,3%	(6 114)	-7,4%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	612 642	609 267	10,9%	10,6%	(3 375)	-0,6%
Należności z tytułu podatku dochodowego	1 465	2 394	0,0%	0,0%	929	63,4%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	659 107	691 404	11,7%	12,1%	32 297	4,9%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	26 411	33 355	0,5%	0,6%	6 944	26,3%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	188 008	263 700	3,3%	4,6%	75 692	40,3%
	1 569 788	1 676 161	27,9%	29,2%	106 374	6,8%
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	-	17 560	0,0%	0,3%	17 560	100,0%
Aktywa obrotowe razem	1 569 788	1 693 721	27,9%	29,5%	123 933	7,9%
Aktywa razem	5 623 769	5 743 616	100,0%	100,0%	119 847	2,1%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Aktywa trwałe

W Grupie PKP CARGO największą pozycję w aktywach stanowią rzeczowe aktywa trwałe, których udział w sumie bilansowej wyniósł 67,1% na koniec 2013 r. wobec 67,7% na koniec 2012 r. Spadek udziału tego składnika majątku pomimo wartościowego wzrostu o 48,3 mln zł spowodowany był większą dynamiką wzrostu aktywów obrotowych, a w szczególności środków pieniężnych i ich ekwiwalentów, niż rzeczowych aktywów trwałych.

Wzrost pozycji rzeczowych aktywów trwałych jest wynikiem poniesionych przez Grupę PKP CARGO 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 przez PKP CARGO S.A. w drodze aportów gruntów, budynków i budowli, urządzeń technicznych i maszyn oraz innych środków trwałych o łącznej wartości 117,1 mln zł, nakłady inwestycyjne poniesione przez Grupę PKP CARGO na rzeczowe aktywa trwałe (szczegółowy opis zamieszczono w odrębnym rozdziale) na poziomie 344,6 mln zł, przy równoczesnym poziomie amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 353,2 mln zł i odpisów aktualizujących wartość rzeczowych aktywów trwałych na poziomie 11,9 mln zł.

Pozostałe pozycje aktywów trwałych stanowiły na koniec 2013 roku 3,4% sumy bilansowej wobec 4,4% w 2012 r. Największe spadki wartościowo wykazywały pozycje: Inwestycje wyceniane metodą praw własności o 22,3 mln zł, tj. 36,9% w związku ze zbyciem udziałów ZPiS SPEDKOKS Sp. z o.o., a także dokonany odpisami aktualizującymi wartość posiadanych udziałów w PPHU „Ukpol” Sp. z o.o. oraz SC TRADE TRANS TERMINAL SRL i spisaniem ich wartości do zera¹⁰ oraz Aktywa z tytułu podatku odroczonego – spadek o 20,8 mln zł, tj. o 20%, m.in. w związku z wykorzystywaniem straty podatkowej z lat ubiegłych.

Aktywa obrotowe

Aktywa obrotowe bez uwzględnienia aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży Grupy PKP CARGO stanowiły w 2013 r. 29,2% sumy bilansowej wobec 27,9% rok wcześniej. Udział bardziej płynnych składników majątku Grupy był na koniec 2013 r. wyższy niż w przypadku Jednostki Dominującej, gdzie procentowo było to 27,2% dla 2013 r. i 24,7% rok wcześniej.

Poziom zapasów został zredukowany o 7,4% rok do roku, czyli o 6,1 mln zł głównie dzięki redukowaniu poziomu części zamiennych w ramach optymalizacji prowadzonej w Grupie PKP CARGO. Nieznaczny spadek procentowy odnotowano także w pozycji Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności 0,6%, tj. 3,4 mln zł, pomimo ujęcia w bilansie na 31 grudnia 2013 r. Należności z tytułu umów o dofinansowanie w kwocie 10,8 mln zł¹¹.

W 2013 r. spośród aktywów obrotowych wzrosły środki pieniężne i ich ekwiwalenty o 40,3%, tj. 75,7 mln zł i ich udział w sumie bilansowej wzrósł z 3,3% w 2012 r. do 4,6% na koniec 2013 r. Środki pieniężne wypracowano w ramach podstawowej działalności operacyjnej przy niskim poziomie zaciągniętych nowych kredytów (3,9 mln zł) ze względu na niezagrażoną sytuację płynnościową. Ponadto w 2013 r. o 32,3 mln zł wzrosły pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe w związku z ujęciem w tej pozycji należności z tytułu PGP¹².

¹⁰ Szczegóły w nocy 17.1 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.

¹¹ Dofinansowanie projektu zakupu 330 platform oraz budowy terminala kontenerowego Poznań Franowo.

¹² Kwota 79,6 mln zł 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.

PASYWA

Tabela 20 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)

Wyszczególnienie	31.12.2012	31.12.2013	Struktura pasywów		Tempo zmian	
			31.12.2012	31.12.2013		
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał własny						
Kapitał zakładowy	2 889 200	2 166 901	51,4%	37,7%	(722 299)	-25,0%
Kapitał zapasowy	122 773	692 761	2,2%	12,1%	569 988	464,3%
Pozostałe składniki kapitału własnego	(29 325)	(16 392)	-0,5%	-0,3%	12 933	-44,1%
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	159 946	603 247	2,8%	10,5%	443 301	277,2%
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom Jednostki Dominującej	3 142 594	3 446 517	55,9%	60,0%	303 923	9,7%
Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli	72 078	62 377	1,3%	1,1%	(9 701)	-13,5%
Razem kapitał własny	3 214 672	3 508 894	57,2%	61,1%	294 222	9,2%
Zobowiązania długoterminowe						
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	193 110	121 558	3,4%	2,1%	(71 552)	-37,1%
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	418 883	313 136	7,4%	5,4%	(105 747)	-25,2%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	151 779	113 688	2,7%	2,0%	(38 091)	-25,1%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	616 274	592 923	11,0%	10,3%	(23 351)	-3,8%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	85	22 854	0,0%	0,4%	22 769	26786,9%
Rezerwa na podatek odroczony	3 041	2 577	0,1%	0,1%	(464)	-15,3%
Zobowiązania długoterminowe razem	1 383 172	1 166 736	24,6%	20,3%	(216 436)	-15,6%
Zobowiązania krótkoterminowe						
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	96 202	73 217	1,7%	1,3%	(22 985)	-23,9%
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	118 668	115 790	2,1%	2,0%	(2 878)	-2,4%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	682 149	675 841	12,1%	11,7%	(6 308)	-0,9%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	100 169	176 461	1,8%	3,1%	76 292	76,2%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	936	244	0,0%	0,0%	(692)	-73,9%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	737	306	0,0%	0,0%	(431)	-58,4%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	27 064	26 127	0,5%	0,5%	(937)	-3,5%
	1 025 925	1 067 986	18,2%	18,6%	42 061	4,1%
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi przeznaczonymi do sprzedaży	-	-	0,0%	0,0%	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 025 925	1 067 986	18,2%	18,6%	42 061	4,1%
Zobowiązania razem	2 409 097	2 234 722	42,8%	38,9%	(174 375)	-7,2%
Pasywa razem	5 623 769	5 743 616	100,0%	100,0%	119 847	2,1%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE

Suma bilansowa Grupy PKP CARGO wzrosła w 2013 r. o 119,8 mln zł, tj. o 2,1% w porównaniu do 2012 r. Wzrost ten był wynikiem zwiększenia kapitałów własnych w 2013 r. o 294,2 mln zł, tj. o 9,2% oraz wzrostu poziomu zobowiązań krótkoterminowych o 42,1 mln zł, tj. o 4,1%, przy spadku w zakresie zobowiązań długoterminowych

o 216,4 mln zł, czyli o 15,6%, z uwagi na dobrą sytuację płynnościową Grupy w 2013 r. Udział kapitału obcego w finansowaniu działalności wyniósł w 2013 r. 38,9% wobec 42,8% rok wcześniej.

Kapitały własne

Zmiany, które zaszły w strukturze kapitałów własnych Grupy wynikały przede wszystkim z przygotowań Jednostki Dominującej do IPO, do którego doszło 30 października 2013 r. Obniżono kapitał zakładowy o 722,3 mln zł, tj. o 25%, natomiast kapitał zapasowy podwyższono o blisko 570 mln zł, w wyniku czego udział kapitału zapasowego w sumie bilansowej wzrósł o blisko 10 p.p. z 2,2% w 2012 r. do 12,1% w 2013 r.

Na końcowy poziom kapitału zakładowego Grupy PKP CARGO wpłynęły decyzje podjęte przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP CARGO S.A. w dniu 8 lipca 2013 r. Szczegółowe opis ww. decyzji Zgromadzenia Akcjonariuszy opisano szczegółowo w notcie nr 22 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.

Obniżenia kapitału zakładowego Spółki, a tym samym Grupy PKP CARGO wpłynęło, jak opisano powyżej zarówno na pozycję kapitałów zapasowych, jak i zysków zatrzymanych. Pozycja zysków zatrzymanych dla Grupy wzrosła w 2013 r. także z uwagi na wypracowany zysk netto w wysokości 65,4 mln zł. W wyniku tego udział zysków zatrzymanych w sumie bilansowej wzrósł z 2,8% w 2012 r. do 10,5% w 2013 r.

Zobowiązania długoterminowe

Spośród pozycji zobowiązań długoterminowych tylko jedna wykazała w 2013 r. wzrost, tj. Pozostałe rezerwy długoterminowe, które wzrosły o 22,8 mln zł, jednak jej udział był nieznaczny i na koniec 2013 r. wynosił zaledwie 0,4% sumy pasywów. Pozostałe pozycje spadły w 2013 r., najbardziej długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – spadek o 71,6 mln zł, tj. o 37,1% rok do roku oraz zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu – spadek o 105,7 mln zł, tj. 25,2% rok do roku. Wszystkie zobowiązania długoterminowe z tytułu kredytów, umów leasingowych a także umów zakupów z odroczonym terminem płatności, były regulowane zgodnie z harmonogramami.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe Grupy PKP CARGO wzrosły w 2013 r. w niewielkim zakresie, tj. o 42,1 mln zł. Poszczególne pozycje zobowiązań krótkoterminowych zostały w 2013 r. zredukowane. Wzrost odnotowano jedynie w zakresie Rezerwy krótkoterminowej z tytułu świadczeń pracowniczych o 76,3 mln zł, tj. o 76,2%, co było związane z PGP. Największy spadek odnotowano w krótkoterminowych kredytach i pożyczkach, o blisko 23 mln zł, tj. o 23,9% rok do roku.

3.3 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 ¹³	14,8	10,4	-4,4	-29,7%
Marża zysku netto ¹⁴	5,2	1,4	-3,8	-73,1%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ¹⁵	-0,03	-0,66	-0,63	-
ROA ¹⁶	4,8	1,1	-3,7	-77,1%
ROE ¹⁷	8,3	1,9	-6,4	-77,1%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ¹⁸	249,3	251,8	2,5	1,0%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ¹⁹	1369,5	1465	95,5	7,0%
Średni czas pracy lokomotyw (godz. dziennie) ²⁰	14,8	15,3	0,5	3,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys.tkm/zatrudnionego) ²¹	1049,8	1131,4	81,6	7,8%

Źródło: opracowanie własne.

Wielkości wskaźników ekonomicznych odnotowane w 2013 r., zostały obciążone ujęciem w pozycji świadczeń pracowniczych opisanych powyżej jednorazowych zdarzeń / kosztów wynikających z PGP oraz Porozumienia. Łączne koszty z ww. tytułów zostały oszacowane na kwotę 209,2 mln zł, która obciążyła wynik na poziomie EBITDA.

W wyniku niższych wolumenów przewozów, presji cenowej oraz obciążenia kosztów świadczeniami opisanymi powyżej, wskaźniki marży EBITDA, jak i marży zysku netto w 2013 r. były niższe od zrealizowanych w 2012 r., odpowiednio o 4,4 p.p. i 3,8 p.p.

Wskaźnik ROA za 2013 r. był niższy niż w 2012 r. o 3,7 p.p., a ROE odpowiednio o 6,4 p.p. Pogorszenie tych wskaźników w porównaniu do wielkości osiągniętych w analogicznym okresie 2012 r. wynikało z pogorszenia wyniku netto o 75,6% przy wzroście zarówno sumy bilansowej, jak i wartości kapitałów własnych.

Warto także podkreślić, że wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA za 2013 r. analogicznie jak w 2012 r., osiągnął wielkość ujemną ze względu na nadwyżkę środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych nad zobowiązaniami finansowymi odpowiednio w kwotach 331,1 mln zł oraz 19,5 mln zł w latach 2013 i 2012.

¹³ Obliczony jako iloraz zysku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej*100.

¹⁴ Obliczony jako iloraz zysku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej*100.

¹⁵ 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).

¹⁶ Obliczony jako iloraz zysku netto i sumy aktywów*100.

¹⁷ Obliczony jako iloraz zysku netto i kapitału własnego*100.

¹⁸ 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)

¹⁹ Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg PKP CARGO S.A. (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).

²⁰ 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).

²¹ Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w danym okresie.

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,
- 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 1049,8 tys. tkm/zatrudnionego do 1131,4 tys. tkm/zatrudnionego, tj. o 81,6 tys. tkm/zatrudnionego.

3.4 Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników

Grupa PKP CARGO i Jednostka Dominująca nie publikowały 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 w 2013 r.

3.5 Informacje o majątku produkcyjnym

3.5.1 Tabor

Najważniejszymi elementami majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO 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 lokomotywy SM48 przystosowano do pracy pociągowej, reklasując do serii ST48. W zakresie wagonów podstawową przyczyną spadku ilostanu było złomowanie na skutek złego stanu technicznego powodującego całkowitą utratę zdolności do dalszej eksploatacji. W 2013 r. wzrost ilości wagonów wystąpił jedynie w rodzaju S, w efekcie dostawy dla PKP CARGO S.A. partii 40 platform w ramach kontraktu podpisanego 25 września 2013 r., dofinansowanego przez UE. W pozostałych rodzajach mimo pozyskania 48 szt. węglarek E przez PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. ilostany uległy obniżeniu.

Poniżej przedstawiono dane na temat ilostanów taboru Grupy PKP CARGO w sztukach według rodzaju taboru oraz struktury właścicielskiej, a także wieku użytkowanego taboru.

Tabela 22 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO 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	1 298	1 298	0
lokomotywy elektryczne	1 161	1 162	1
Razem	2 459	2 460	1
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 450	2 450	0
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	9	10	1
Razem	2 459	2 460	1

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 23 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO 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	724	724	0
Seria SM31, SM48	201	199	-2
Pozostałe serie	502	505	3
Razem	2 459	2 460	1

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 24 Struktura wiekowa użytkowanych przez Grupę PKP CARGO 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	180	70	-110
ponad 26 lat	1 990	2 088	98
Razem:	2 459	2 460	1

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 25 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO 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)	64 087	63 021	-1 066
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	87	84	-3
Razem	64 174	63 105	-1 069

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 26 Struktura wiekowa użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów w latach 2012 – 2013

Wyszczególnienie	31.12.2012 r.	31.12.2013 r.	Zmiana od początku roku
do 20 lat	9 874	9 840	-34
od 21 do 25 lat	9 630	3 249	-6 381
ponad 26 lat	44 670	50 016	5 346
Razem:	64 174	63 105	-1 069

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 27 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO 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	36 399	35 896	-503
Rodzaj F - węglarki budowy specjalnej	9 975	9 820	-155
Rodzaj S - platformy budowy specjalnej	4 994	5 027	33
Rodzaj G - kryte budowy normalnej	2 607	2 441	-166
Rodzaj H - kryte budowy specjalnej	1 898	1 898	0
Pozostałe rodzaje	8 301	8 023	-278
Razem	64 174	63 105	-1 069

Źródło: Opracowanie własne.

3.5.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego istotną rolę odgrywa majątek nieruchomy.

Większość nieruchomości użytkowanych przez Grupę PKP CARGO używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu.

Grupa PKP CARGO użytkowała na koniec 2013 r.:

1. Grunty – 750,6 ha, w tym: 71,2% dzierżawionych;
2. Budynki i pomieszczenia - 689 518,3 m², w tym: 64,9% dzierżawionych

Zmniejszenie dzierżawionego majątku wynika z:

1. Prowadzonej optymalizacji zaplecza naprawczych i innych dzierżawionych oraz najmowanych nieruchomości,
2. Otrzymanego aportu nieruchomości o wartości 117,1 mln zł.

3.6 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek

Jednostka Dominująca zawarła:

- W dniu 3 czerwca 2013 r. 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 od podpisania umowy.
- W dniu 3 grudnia 2013 r. 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.

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. zawarła:

- w dniu 5 sierpnia 2013 r. umowę kredytu w rachunku bieżącym do kwoty 20 mln zł. Kredyt jest dostępny w okresie 18 miesięcy od podpisania umowy.

Pozostałe umowy kredytowe obowiązujące w 2013 r. w Grupie PKP CARGO zostały wskazane w nocie objaśniającej nr 24 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.

Stopą referencyjną dla umów kredytowych jest WIBOR 1M oraz 3M powiększony o marżę.

W 2013 r. nie wystąpił żaden przypadek naruszenia oraz wypowiedzenia umowy kredytowej.

3.7 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 CARGOLOK” 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).

W 2013 r. pozostałe spółki z Grupy PKP CARGO nie udzielały pożyczek.

Pożyczki udzielone w Grupie PKP CARGO podlegają eliminacji w ramach standardowych procedur konsolidacyjnych.

3.8 Informacja o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach, głównie jednostkom powiązanym

W 2013 r. Jednostka Dominująca udzieliła spółkom zależnym 4 poręczeń na łączną kwotę 20 mln zł.

W 2013 r. spółki zależne nie udzielały poręczeń.

W 2013 r. banki na wniosek Jednostki Dominującej wystawiły kontrahentom gwarancje bankowe na łączną kwotę 18,6 mln zł. Jednostka Dominująca na dzień 31.12.2013 r. posiadała gwarancje bankowe wystawione na rzecz kontrahentów na łączną kwotę 32,9 mln zł.

3.9 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Na dzień 31 grudnia 2013 r. Grupa PKP CARGO posiadała zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 72,9 mln zł. Kwota ta obejmowała:

- poręczenia i gwarancje udzielone jednostkom zależnym na rzecz podmiotów trzecich w wysokości 24,9 mln zł,
- poręczenia i gwarancje dotyczące zobowiązań wobec osób trzecich wystawione w toku bieżącej działalności, dotyczące głównie: gwarancji należytego wykonania umowy, gwarancji celnych, wadialnych, gwarancji płatności w wysokości 47,5 mln zł.

Dodatkowe informacje dotyczące pozycji pozabilansowych Grupy PKP CARGO zostały opisane w notcie objaśniającej nr 36 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE.

3.10 Instrumenty finansowe - polityka stosowana w zakresie ryzyka oraz instrumenty, cele i metody zarządzania ryzykiem

W 2013 r. Grupa 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 Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2013 r. Jednostka Dominująca nie stosowała rachunkowości zabezpieczeń. Rachunkowość zabezpieczeń została natomiast wdrożona przez PS TRADE TRANS Sp. z o.o. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystywała instrumenty finansowe, przede wszystkim terminowe transakcje sprzedaży walut Forward, jak również stosowała zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla swoich kredytów inwestycyjnych w zł. W tym celu zawierała transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS.

3.11 Przewidywana sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO

Grupę PKP CARGO charakteryzuje pełna zdolność płatnicza oraz kredytowa. Oznacza to zdolność Grupy do terminowego regulowania swoich zobowiązań płatniczych oraz posiadania i generowania nadwyżek z działalności operacyjnej, pozwalających na dalsze regulowanie wszelkich zobowiązań w terminach płatności. Jednostka Dominująca 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. Grupa 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 Grupy PKP CARGO jest wysoki i nie występują istotne zagrożenia i ryzyka pogorszenia się tego standingu w przyszłości.

4 Istotne czynniki ryzyka i zagrożenia oraz działania jakie Grupa podjęła lub zamierza podjąć w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom

Wśród najważniejszych czynników ryzyka charakterystycznych dla Grupy PKP CARGO, jak i towarowych przewozów kolejowych, czyli branży w której Grupa działa, należy wskazać:

- czynniki ryzyka związane z warunkami makroekonomicznymi,
- czynniki ryzyka związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych,
- czynniki ryzyka związane z działalnością Grupy PKP CARGO,
- ryzyko wynikające ze sporów prawnych, których stroną jest Grupa PKP CARGO,
- 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 Grupa PKP CARGO

4.1 Czynniki ryzyka związane z warunkami makroekonomicznymi

Działalność Grupy PKP CARGO była i może nadal być narażona na negatywny wpływ wynikający z pogorszenia sytuacji makroekonomicznej.

Grupa PKP CARGO 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 rok 2012 był kolejnym rokiem spowolnienia. Co więcej kolejne kwartały wykazywały coraz niższe tempo zmian PKB. W 2013 rok 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.

Grupa PKP CARGO 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 wyniki finansowe Grupy. Spowolnienie wzrostu PKB w Polsce, w krajach będących głównymi partnerami handlowymi Polski lub w innych krajach, stanowiących potencjalne rynki działania Grupy, może wywrzeć negatywny wpływ na popyt na usługi świadczone przez Grupę.

4.2 Czynniki ryzyka związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych

Wyniki działalności Grupy PKP CARGO 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 do infrastruktury jest w Polsce drogi i stanowi istotną pozycję w kosztach przewozów kolejowych. W związku z tym jakiegokolwiek 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 Grupy PKP CARGO 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 Grupa PKP CARGO 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 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 Grupa PKP CARGO wskazywała 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 politykę spójności 72,9 mld euro, a na politykę rolną 28,5 mld euro w ciągu siedmiu lat.²² W wyniku przeliczenia cen stałych na bieżące wynegocjowana kwota na realizację polityki spójności wzrosła o ok. 13% i wynosi 82,3 mld euro. Ponadto Polska otrzyma 252 mln euro na wsparcie bezrobotnej młodzieży.²³

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 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 Grupy PKP CARGO. Chociaż Grupa utrzymuje znaczącą pozycję na polskim rynku, inni przewoźnicy posiadają również istotne 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.

Transport intermodalny stanowi szybko rozwijającą się branżę przewozów w Polsce. Obecnie posiadany przez Grupę tabor nie jest odpowiedni do zaspokojenia potrzeb jej klientów w zakresie transportu intermodalnego. Działania inwestycyjne Grupy PKP CARGO (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 Grupy PKP CARGO. 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 Grupy PKP CARGO jest wyposażone w obręczowane zestawy kołowe. Jeżeli korzystanie z tego typu zestawów kołowych zostanie zakazane, Grupa 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 różnicowanie 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

²² <http://www.forbes.pl/parlament-europejski-przyjal-budzet-na-lata-2014-2020,artykuly,166753,1,1.html>

²³ http://www.mir.gov.pl/fundusze/fundusze_europejskie_2014_2020/strony/start.aspx

uszkodzeniem części taboru, a także zakłócić realizację usług i narazić Grupę PKP CARGO 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 wywrzeć negatywny wpływ na reputację oraz na ocenę atrakcyjności usług świadczonych przez Grupę PKP CARGO.

4.3 Czynniki ryzyka związane z działalnością Grupy PKP CARGO

Baza klientów Grupy PKP CARGO jest wysoce zależna od ograniczonej liczby grup przemysłowych oraz ich dostawców ze względu na znaczącą koncentrację, jednak przychody od żadnego z klientów 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 Grupy PKP CARGO.

Większość kluczowych klientów korzysta z usług 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 Grupa 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 Grupę PKP CARGO.

Strategia Grupy PKP CARGO obejmuje rozwój m.in. poprzez akwizycje. Realizacja takiej strategii wiąże się z określonymi ryzykami, wynikającymi w szczególności z problemu identyfikacji odpowiedniego celu nabywania, 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 Grupy PKP CARGO 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 ekonomicznego uzasadnienia. W takim przypadku Grupa PKP CARGO 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.

Jednostka Dominująca 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 PKP CARGO S.A. kilkakrotnie nakładane były kary przez Prezesa UOKiK.

Działalność przewozowa jest działalnością regulowaną i do jej wykonywania konieczne jest uzyskanie licencji i innych decyzji administracyjnych. Grupa PKP CARGO 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), Jednostka Dominująca 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 Grupy, bądź samodzielnie, jeśli udało im się zawrzeć porozumienia dwustronne. Najważniejszą usługą świadczoną przez Grupę 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 Grupę, a nowe usługi mogą nie generować przychodów na takim poziomie, jak usługi świadczone dotychczas.

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 Grupa może być zmuszona do zastąpienia znaczącej liczby osób stanowiących jej wysoko wykwalifikowany personel (głównie maszynistów) z powodu osiągnięcia przez nich wieku emerytalnego. Jeżeli Grupa 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 Grupy PKP CARGO jest relatywnie stary. Biorąc pod uwagę skalę działalności, w przyszłości Grupa może być zmuszona do znaczącego zwiększenia zakresu napraw i remontów w stosunku do wagonów.

Wzrost cen energii elektrycznej i oleju napędowego może zwiększyć koszty Grupy PKP CARGO, co może wywrzeć negatywny wpływ na wskaźniki rentowności Grupy.

4.4 Ryzyko wynikające ze sporów prawnych, których stroną jest Grupa PKP CARGO

Charakter działalności Grupy PKP CARGO naraża ją 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 żadna ze spółek Grupy PKP CARGO nie jest stroną w żadnym postępowaniu, którego wartość stanowi 10% kapitałów własnych Grupy. W rozdziale Postępowania sądowe przedstawiono informacje o sprawach sądowych i administracyjnych, kierując się zasadą rzetelnego informowania inwestorów o sytuacji Grupy PKP CARGO.

4.5 Ryzyka finansowe

W Grupie PKP CARGO występowały i występują następujące rodzaje ryzyka finansowego:

- ryzyko płynności,
- ryzyko rynkowe
 - ryzyko walutowe,

- ryzyko stopy procentowej,
- ryzyko kredytowe.

Ryzyko płynności

Grupa 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 1,94 i 1,75. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu. W celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2013 r. 9 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian 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

Grupa PKP CARGO narażona była w 2013 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, środków pieniężnych oraz zobowiązań. Należności Grupy 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 denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Należności krótkoterminowe wyrażone w walutach obcych (głównie EUR) wynoszą średniomiesięcznie ok. 15 mln EUR, oraz 0,3 mln CHF. 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 generuje trwałą nadwyżkę w walucie 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 Grupę transakcji zabezpieczających ryzyko walutowe jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, stosowano 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 stosowne transakcje zabezpieczające ryzyko walutowe. Stosowano także transakcje natychmiastowej wymiany walut na parze walutowej EUR/CHF.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2013 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward. Na dzień 31 grudnia 2013 r. Grupa PKP CARGO posiadała nierozliczone kontrakty Forward w wysokości 95 mln zł.

Ryzyko stopy procentowej

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2013 r. stanowiły lokaty bankowe typu overnight, a także terminowe lokaty bankowe, które były zawierane na okres od kilku dni do ok. 6 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego wyniosły w 2013 r. 15,9 mln zł. Odsetki te 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 9,9 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 Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, dwie spółki z Grupy stosowały transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS. Ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, Jednostka Dominująca 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 r. Na dzień bilansowy wszystkie kontrakty IRS zawarte przez Jednostkę Dominującą były rozliczone.

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. w 2013 r. ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN, odpowiednio dopasowanych do założonego harmonogramu spłat rat kapitałowych. W przypadku umów leasingowych – w roku obrotowym 2013. zostało zabezpieczone (również poprzez zawarcie transakcji IRS) ryzyko wzrostu stóp procentowych dot. umowy leasingu 210 wagonów serii TALNS. Na dzień bilansowy spółka zależna PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiadała otwarte transakcje stopy procentowej.

Ryzyko kredytowe

Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. W ramach wewnętrznej polityki warunkuje się 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 Grupy 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 za niskie. Wszystkie podmioty, w których lokowane są wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym.

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych), których wartość na dzień bilansowy wyniosła 6,8 mln zł.

5 Perspektywy rozwoju Grupy PKP CARGO

5.1 Czynniki istotne dla rozwoju Grupy PKP CARGO

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 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. Ekspertci 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 ²⁴	1,6	2,8	3,5
Komisja Europejska ²⁵	1,3	2,9	2,9
EBOR - Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju ²⁶	1,2	2,7	-
OECD - Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju ²⁷	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 1,8%. Wg szacunków, w 2013 r. wzrost PKB w Niemczech wyniósł 0,4%.

Generalnie, wg opinii ekonomistów rok 2014 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 r. na poziomie 0,1% w UE oraz -0,4% w strefie euro. Wg prognozy wiosennej analogiczne wartości PKB kształtowały 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 rok 2014 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 Grupa PKP CARGO realizuje przewozy kolejowe w ośmiu krajach Unii Europejskiej, wpływ na działalność Grupy 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.

²⁴ wg „Stan i prognoza koniunktury gospodarczej” z 5 lutego 2014 r.,

Kwartalne Prognozy Makroekonomiczne nr 81

²⁵ wg European Economic Forecast, Winter 2014

²⁶ wg Regional Economic Prospects in EBRD, January 2014

²⁷ wg OECD Economic Outlook, No. 94 (listopad 2013)

Ocenić 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.

5.2 Charakterystyka polityki Grupy PKP CARGO w zakresie kierunków rozwoju

Uwzględniając otoczenie, w jakim działa 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.

Grupa PKP CARGO będzie prowadzić działania w celu utrzymania pozycji największego kolejowego przewoźnika towarowego w Polsce oraz utrzymania udziału w rynku. Grupa 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. Grupa PKP CARGO zamierza w dalszym ciągu koncentrować się na realizacji przewozów kolejowych paliw stałych, metali i rud, kruszyw i materiałów budowlanych, artykułów chemicznych oraz przewozach intermodalnych. Grupa 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. Grupa PKP CARGO 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, 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 Grupy PKP CARGO. Planuje się rozwój usług intermodalnych 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. Grupa PKP CARGO 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, Grupa PKP CARGO zamierza rozwijać się poprzez przejęcia i zawieranie aliansów strategicznych z innymi przewoźnikami kolejowymi za granicą. Długoterminowo Grupa PKP CARGO zamierza stać się istotnym graczem na rynkach ościennych.

6 Pozostałe informacje i oświadczenia

6.1 Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

6.1.1 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.

6.1.2 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.

6.1.3 Akcje własne posiadane przez Spółkę

PKP CARGO S.A. nie posiadała i nie posiada obecnie żadnych akcji własnych.

6.1.4 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.

Pakty Gwarancji Pracowniczych, poza PKP CARGO S.A., zostały przyjęte w następujących spółkach zależnych:

- „PKP CARGOWAG” Sp. z o.o.,
- „PKP CARGOLOK” Sp. z o.o.,
- „PKP CARGO TABOR - KARSZNICE” Sp. z o.o.,
- „PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze” Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.

Realizacja świadczenia pieniężnego 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 (99,8%) uprawnionych pracowników PKP CARGO S.A.,
- 2 395 (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 Jednostki Dominującej 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".

6.2 Umowy znaczące dla działalności Grupy PKP CARGO ²⁸

6.2.1 Umowy znaczące zawarte w 2013 r.

Umowa sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej zawarta dnia 30 stycznia 2013 r. pomiędzy Jednostką Dominującą 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 Jednostka Dominująca 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 pomiędzy Jednostką Dominującą a PKP Energetyka 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

²⁸ Tj. o wartości przekraczającej 10% kapitałów własnych Emitenta (w przypadku PKP CARGO S.A. 336 mln zł).

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 pomiędzy Jednostką Dominującą a PKP Energetyka umowa sprzedaży energii elektrycznej i usług dystrybucji na lata 2014-2016, obowiązująca od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2016 r. Umowa może zostać przedłużona na 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 Gieldzie Energii S.A.

6.2.2 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.

Opłaty 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.

6.3 Istotne transakcje z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy PKP CARGO nie zawierał w 2013 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

6.4 Postępowania sądowe i administracyjne

Spółki należące do Grupy PKP CARGO nie są stroną w żadnym postępowaniu, którego wartość stanowi 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej. Poniżej przedstawiono informacje o sprawach sądowych i administracyjnych, których stroną są spółki Grupy, kierując się zasadą rzetelnego informowania inwestorów o sytuacji Grupy. Oceniając zaawansowanie toczących się postępowań oraz prawdopodobieństwo ich rozstrzygnięcia w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym ujęto najlepsze szacunki jakich Grupa mogła dokonać (szczegóły opisano w nocie nr 25 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 roku według MSSF UE).

6.4.1 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 8 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 1 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 sprzeciw 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 7 lipca 2009 r. W wyniku wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 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 2014 r.
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 konkurowania 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.

6.4.2 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 wniosek 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 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. Jednostka Dominująca udzieliła odpowiedzi na wyżej wspomniane pismo.

6.4.3 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.

6.5 Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Grupa PKP CARGO 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 reprofilacji 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.

6.6 Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Oplaty za korzystanie ze środowiska naturalnego, zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi uiszczane są na rzecz właściwych organów we wskazanych w przepisach terminach.

6.7 Istotne zdarzenia

Najistotniejszym wydarzeniem w 2013 r. dla Grupy był debiut PKP CARGO S.A. 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 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.

Pozostałe istotne dla Grupy PKP CARGO wydarzenia roku obrotowego zostały przedstawione poniżej w kolejności chronologicznej:

- W maju 2013 r. Jednostka Dominująca 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 roku PKP CARGO S.A. otrzymała, wydany przez NHK - węgierskiego odpowiednika UTK, certyfikat bezpieczeństwa części „B”.
- W dniu 29 maja 2013 r. decyzją 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 Jednostki Dominującej 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. Jednostka Dominująca 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 roku 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 PKP CARGO S.A. 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. PKP CARGO S.A. 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 roku 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 Jednostki Dominującej w ilości 1 448 902 szt.

6.8 Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A.

6.8.1 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 Knaflewski	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.

6.8.2 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 rezygnacje w 2013 r. ujęte zostały w rozdziale poprzednim.

6.9 Zasady sporządzenia rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz informacje o podmiocie uprawnionym do badania sprawozdań finansowych

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 r. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSSF) wydanymi przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzonymi przez Unię Europejską.

Sprawozdania finansowe jednostek Grupy Kapitałowej PKP CARGO są przygotowywane zgodnie z Polskimi Zasadami Rachunkowości (określonymi przez Ustawę o rachunkowości z dnia 29 września 1994 roku i wydanymi na jej podstawie przepisami). Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zawiera korekty niezawarte w księgach rachunkowych jednostek Grupy Kapitałowej PKP CARGO wprowadzone w celu doprowadzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego do zgodności z MSSF.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności spółek Grupy Kapitałowej w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdań finansowych nie stwierdzono istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez spółki Grupy Kapitałowej przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Zasady (polityka rachunkowości) zastosowanie do sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego zostały przedstawione w notach objaśniających o numerze 3 oraz o numerze 4 do skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 r.

Uchwałą 1272/V/2013 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 17 grudnia 2013 r. 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 2014 r. na czas wykonania przedmiotu umowy.

Statutowe sprawozdanie finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2012 r. 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 Spółki KPMG Audyt Spółka 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 rok 2012. Umowa została zawarta z dniem 4 grudnia 2012 r. na czas wykonania przedmiotu umowy.

Tabela 31 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (w zł).

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31 grudnia 2013 r.	Rok zakończony 31 grudnia 2012 r. (PSR)
Obowiązkowe badanie sprawozdania finansowego	129 200	151 000
Obowiązkowe badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego	9 500	20 000
Obowiązkowe badanie jednostkowych sprawozdań finansowych spółek zależnych	217 200	285 500
Inne usługi poświadczające	1 160 187	129 000
Usługi doradztwa podatkowego	0	0
Pozostałe usługi	15 000	0

Źródło: Opracowanie własne.

* W ramach innych usług poświadczających ujęte są wynagrodzenia Deloitte Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie za wykonanie za przeglądu jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania za I półrocze oraz III kwartał 2013 r. (odpowiednio 185 tys. zł i 40 tys. zł), za badania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego wg MSSF za 3 okresy 12 miesięcy roku 2010, 2011 i 2012 (odpowiednio 40 tys. zł i 80 tys. zł), za prace związane z przygotowaniem oferty publicznej (304 tys. zł) oraz za przygotowanie comfort letter (628 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.

6.10 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.

6.10.1 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>).

6.10.2 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.

6.10.2.1 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.

6.10.2.2 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.

6.10.2.3 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.

6.10.2.4 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.

6.10.3 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 Jednostki Dominującej oraz akcji / udziałów w jednostkach powiązanych, będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A. na dzień 13 marca 2014 r. oraz na dzień 14 listopada 2013 r., tj. dzień przekazania raportu za III kwartał 2013r. przedstawiał się następująco:

Tabela 32 Stan posiadania akcji Jednostki Dominującej 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.

Tabela 33 Stan posiadania akcji Jednostki Dominującej 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 PKP CARGO S.A.

Tabela 34 Wykaz akcjonariuszy posiadających znaczne pakiety akcji PKP CARGO S.A. na dzień zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Akcyonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A. ²⁹	22.411.844	51,7%	22.411.844	51,7%
ING OFE ³⁰	2.860.827	6,6%	2.860.827	6,6%
EBOIR ³¹	2.286.008	5,3%	2.286.008	5,3%
AMPLICO OFE ³²	2.195.842	5,1%	2.195.842	5,1%
Pozostali akcyonariusze	13.583.494	31,3%	13.583.494	31,3%

Źródło: Opracowanie własne.

6.10.4 Specjalne uprawnienia kontrolne posiadaczy papierów wartościowych

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

6.10.5 Wskazanie wszelkich ograniczeń w zakresie wykonywania prawa głosu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Akcyonariusz wykonuje prawo głosu na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z KSH. Akcyonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcyonariusz 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 akcyonariusza 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.

Akcyonariusz 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 akcyonariusza 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 akcyonariuszowi 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 akcyonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda Akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Statut ogranicza prawa głosu akcyonariuszy (działających indywidualnie lub łącznie jako akcyonariusze będący podmiotami dominującymi albo zależnymi) dysponujących powyżej 10% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu i zakazuje wykonywania przez takich akcyonariuszy ponad 10% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, przy czym powyższe ograniczenie nie dotyczy akcyonariuszy, 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 akcyonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich Akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym

²⁹ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcyonariusza w dniu 31.10.2013 r.

³⁰ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcyonariusza w dniu 08.11.2013 r.

³¹ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcyonariusza w dniu 05.11.2013 r.

³² Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcyonariusza w dniu 02.01.2014 r.

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.

6.10.6 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%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o Obrocie Instrumentami Finansowymi;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe 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.

6.10.7 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.

6.10.8 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 uprawnoczeniu 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 S.A. 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 8 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 8 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 8 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 2 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.

6.10.9 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.

6.10.10 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 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego 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.; 2.07.2012 r. - nowa kadencja	28.01.2013 r. (rezygnacja)
2	Marek Zaleśny	Członek Zarządu ds. Handlowych	12.02.2009 r.; 2.07.2012 r. - nowa kadencja	13.03.2013 r. (rezygnacja)
3	Łukasz Boroń	Członek Zarządu ds. Finansowych	2.07.2012 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 Nadzorcza 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 Nadzorcza 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 r.

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 roku 2013 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.
 - 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. 5.12.2013 r.,
- Pan Wojciecha Derdy – Uchwała Zarządu Nr 586/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 5.12.2013 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 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Jakub Karnowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	nadal
			1.02.2010 r.; 28.07.2011 r.	
			(powołanie na	
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	6.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
8	Marek Podskalny	Członek Rady Nadzorczej	6.07.2006; 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

Komitety 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 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego 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	6.02.2014	nadal
6	Stanisław Knaflewski	Członek Komitetu	6.02.2014	nadal
7	Konrad Anuszkiewicz	Członek Komitetu	6.02.2014	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

KOMITET DS. NOMINACJI

Komitety 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 1 stycznia 2013 r. do dnia zatwierdzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Stanisław Knaflewski	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.

6.10.11 Cechy stosowanych systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych

Główne elementy systemu kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych MSSF UE w Grupie PKP CARGO są następujące:

- Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych: W Jednostce dominującej i Spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze MSSF są podpisywane przez Zarządy Spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe MSSF 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 skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz końcoworoczne dane finansowe Spółki i Grupy,
- 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 skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; opinie i raporty z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych.

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu w sprawie zgodności rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz sprawozdania Zarządu z działalnością Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2013 i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2013 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, 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 skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.)

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej 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 badania tego sprawozdania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym skonsolidowanym 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