

---

**JEDNOSTKOWY RAPORT ROCZNY**  
**PKP CARGO S.A.**  
**ZA 2014 ROK**

---



Szanowni Państwo,

Przekazuję Państwu Raport Roczny PKP CARGO za 2014 – pierwszy rok naszej obecności na GPW. Mam wielki zaszczyt poinformować Państwa o sukcesach w realizacji zobowiązań złożonych w okresie debiutu giełdowego i zarysowanej wówczas strategii biznesowej. Podnosimy wydajność i zwiększamy elastyczność PKP CARGO, co na pełnym wyzwaniach i bardzo konkurencyjnym rynku umożliwiło nam wypracowanie bardzo dobrych wyników operacyjnych i finansowych.

W 2014 roku otoczenie rynkowe w sektorze kolejowym okazało się niezwykle wymagające. Musieliśmy się zmierzyć ze skutkami konfliktu na Ukrainie, który wpłynął na logistyczne powiązania naszych klientów, a tym samym na naszą działalność. Potrafiliśmy dostosować naszą ofertę do zmieniających się warunków, wykorzystując szanse i minimalizując zagrożenia.

Drugim czynnikiem wpływającym na kondycję całej branży był spadek cen węgla na światowych rynkach. PKP CARGO przewozi ponad 70 proc. węgla transportowanego w Polsce. Dzięki elastycznemu podejściu do rynku, obniżone przewozy węgla zrekompensowane zostały w dużej mierze rozwojem w innych obszarach naszej działalności, szczególnie w segmencie kruszyw i materiałów budowlanych.

Największym wyzwaniem dla całego sektora przewozów kolejowych była jednak bezprecedensowa skala modernizacji infrastruktury torowej. Spadek średniej prędkości handlowej spowodowany robotami na niespotykaną dotąd skalę to dziś wyższe koszty, ale w perspektywie kilku lat wymierne korzyści. Utrzymując wysoką rentowność przy tym poziomie wykorzystania zasobów dowiedliśmy, jak wielki potencjał drzemie w PKP CARGO.

W 2014 roku podjęliśmy działania, które wzmacniają fundamenty naszego rozwoju w kolejnych latach.

Przeprowadziliśmy gruntowną reorganizację struktury spółki, co przełożyło się na usprawnienie procesu przewozowego. Wprowadzając równocześnie pionowy model zarządzania i definiując na nowo zadania dla części sprzedażowej nadaliśmy spółce większą elastyczność. Zmiany te znakomicie usprawniły organizację przewozów kolejowych. To pozwoliło ograniczyć negatywne dla naszych klientów skutki modernizacji linii kolejowych. Zmiana struktury części sprzedażowej PKP CARGO zbliżyła nas do klientów i pozwoliła lepiej zrozumieć ich potrzeby.

Uporządkowaliśmy zaplecze taborowe grupy kapitałowej tworząc spółkę PKP CARGOTABOR – jeden z największych w Europie podmiotów w tej branży. Dzięki wdrożeniu metody „lean management” uzyskaliśmy skokową poprawę jakości zarządzania procesem modernizacji taboru, co przełożyło się na dodatkowe kilka

tysięcy sztuk wagonów przekazanych do dyspozycji klientów w czasie jesiennego szczytu przewozowego. Przeprowadzone zmiany prowadzą do istotnej profesjonalizacji i tworzą nowe kompetencje w tym obszarze działalności Grupy. Jestem przekonany, że otworzy to nowy rozdział w historii PKP CARGO, którego zwieńczeniem będzie rozpoczęcie samodzielnej produkcji taboru.

Rozwój międzynarodowy naszej Grupy, w tym również w zakresie usług intermodalnych, uzyskał nową perspektywę działania. Stało się tak po uporządkowaniu strategii spółki zależnej Cargosped oraz rozpoczęciu procesu przejęcia stu procent udziałów w spółce PS Trade Trans – największym polskim spedytorze kolejowym. Dzięki podjętym inicjatywom PKP CARGO zyskuje możliwość organicznego rozwoju poza granicami Polski oraz oferowania obsługi złożonych łańcuchów logistycznych.

Konsekwentna realizacja strategii w zakresie ograniczania kosztów pozwoliła nam na osiągnięcie rekordowego dla branży poziomu marży EBITDA, wynoszącego 17 proc. Koszty działalności PKP CARGO spadły o 13 proc. w ujęciu rocznym, a zysk netto wzrósł o 18 proc., do 276 mln zł.

Bardzo dobra kondycja finansowa PKP CARGO przekłada się nie tylko na możliwość wypłaty dywidendy za 2014 rok. Przede wszystkim zabezpiecza ona realizację planów naszego dalszego rozwoju.

PKP CARGO bierze aktywny udział w konsolidacji rynku przewozów kolejowych w Polsce. Nasza czytelna strategia budowy wartości w oparciu o synergie operacyjne pozwala nam na prowadzenie zaawansowanych rozmów z największymi grupami przemysłowymi w Polsce. Ich zakończenie pozwoli na większą efektywność całego sektora przewozów kolejowych, z korzyścią dla klientów i obrotu gospodarczego w kraju.

Inwestujemy aktywnie w budowę infrastruktury transportowej, która pozwala nam sprostać coraz bardziej złożonym wymaganiom naszych klientów. Już dziś dysponujemy największą w Polsce siecią terminali konwencjonalnych i intermodalnych, których znaczenie będzie rosło wraz z rozwojem działalności naszych klientów. Zamierzamy inwestować w te elementy łańcuchów logistycznych, które pozwolą na poszerzenie naszych kompetencji w zakresie budowy atrakcyjnej oferty dla klientów w Polsce i regionie.

Rok 2014 to kolejny rok inwestycji, które pozwalają nam oferować nowoczesne produkty w najbardziej perspektywicznych sektorach rynku. Nasz tabor uzupełniony został o kilkaset platform do przewozu kontenerów. Podjęliśmy również decyzję o zakupie 20 lokomotyw wielosystemowych przeznaczonych do obsługi segmentu intermodalnego w największych europejskich korytarzach transportowych.

Przywracamy świetność zawodom kolejowym, przeprowadzając zakrojony na szeroką skalę program szkolenia maszynistów. Po wielu latach odbudowujemy szkolnictwo zawodowe, kształcąc we własnym zakresie prawie 500 maszynistów. Świadomie inwestujemy w rozwój tych grup zawodowych, w których najmocniej odczuwalny będzie efekt luki pokoleniowej. Bezprecedensowa skala szkoleń i nabór kontynuowane będą w 2015 roku.

Pozycja drugiego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej, operującego na przecięciu ważnych korytarzy transportowych, to doskonały punkt wyjścia do ekspansji zagranicznej. W Europie obserwujemy zjawisko pozornie wysokiej konkurencyjności rynków kolejowych – z jednej strony działa na nich często kilkudziesięciu graczy, z drugiej – rynki te zdominowane są przez przewoźników narodowych, posiadających 70-80 proc. udziału w macierzystych krajach. Wraz z liberalizacją rynku sektor kolejowy w Europie będzie podlegał dalszej konsolidacji, a PKP CARGO ma doskonałą pozycję wyjściową do pełnienia roli katalizatora zachodzących zmian. Do takich warunków trzeba odpowiednio dostosować strategię ekspansji.

Dlatego w grudniu 2014 roku podpisaliśmy umowę zakupu 80 proc. udziałów w czeskiej spółce Advanced World Transport, jednym z największych prywatnych przewoźników w Europie. Rynek czeski to dla nas brama na południe Europy, umożliwiająca obsługę ważnego korytarza transportowego Północ-Południe, a także oferowanie naszym klientom rozwiązań logistycznych w trójkącie trzech mórz: Bałtyckiego, Adriatyckiego i Północnego.

Aby lepiej obsługiwać naszych klientów i poszerzać ofertę usług logistycznych, decydujemy się na strategiczne sojusze. Już w 2015 podpisaliśmy umowę o strategicznej współpracy z narodowym przewoźnikiem Chorwacji – HZ CARGO.

Wysoka efektywność prowadzonej działalności PKP CARGO, bardzo dobra sytuacja finansowa i przemyślana strategia rozwoju predestynują nas do roli ważnego gracza na logistycznej mapie Europy.

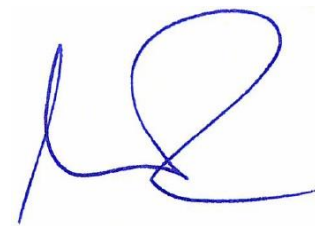
Cieszę się, że nasza spółka doceniana jest przez uznanych specjalistów. PKP CARGO zostało wyróżnione m.in. nagrodą „BEST IPO ON THE WARSAW STOCK EXCHANGE 2013/2014”, przyznaną przez Ministerstwo Skarbu Państwa, Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych oraz Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie. Wyróżnienia takie są przede wszystkim wyrazem uznania dla wysiłku naszych Pracowników, tworzących zgrany zespół, elastycznie reagujący na wyzwania rynkowe.

Obecnie PKP CARGO to nowoczesny pracodawca oferujący optymalne warunki rozwoju kariery zawodowej w branży logistycznej, czego dowodem jest nagroda „Pracodawca Godny Zaufania”, także otrzymana w 2014 roku.

Nasza firma to nowoczesna i elastyczna organizacja, łącząca lata doświadczeń w branży kolejowej z nowymi, szeroko pojętymi kompetencjami logistycznymi i nowoczesnym spojrzeniem na biznes. To cechy charakterystyczne dla pokryzysowego świata, w którym rozwój oparty jest na twardych przesłankach ekonomicznych i efektywnym modelu działania.

Konsekwentnie zmieniamy PKP CARGO w zintegrowanego operatora logistycznego o międzynarodowym zasięgu, ważnego dla rozwoju polskiej gospodarki.

Adam Purwin

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'A' followed by a large loop and a horizontal stroke.

Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.



**PKP CARGO S.A.**

**Opinia i Raport  
Niezależnego Biegłego Rewidenta  
Rok obrotowy kończący się  
31 grudnia 2014 r.**

**Opinia zawiera 2 strony  
Raport uzupełniający zawiera 9 stron  
Opinia niezależnego biegłego rewidenta  
oraz raport uzupełniający  
z badania jednostkowego sprawozdania finansowego  
za rok obrotowy kończący się  
31 grudnia 2014 r.**

## **OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA**

*Dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.*

### **Opinia o jednostkowym sprawozdaniu finansowym**

Przeprowadziliśmy badanie załączonego jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 („Spółka”), na które składa się jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2014 r., jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów, jednostkowe sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje i noty objaśniające.

#### *Odpowiedzialność Zarządu oraz Rady Nadzorczej*

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

Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby 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 sprawozdaniu finansowym oraz prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia. Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości, krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej. Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnego z zasadami etyki oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, że sprawozdanie finansowe i księgi rachunkowe stanowiące podstawę jego sporządzenia są wolne od istotnych nieprawidłowości.

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

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

### *Opinia*

Naszym zdaniem, załączone jednostkowe sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Spółki na dzień 31 grudnia 2014 r., wynik finansowy oraz przepływy pieniężne za rok obrotowy kończący się tego dnia, zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, jest zgodne z wpływającymi na treść jednostkowego sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami statutu Spółki oraz zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych, we wszystkich istotnych aspektach, ksiąg rachunkowych.

### **Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji**

#### *Sprawozdanie z działalności Spółki*

Zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości, stwierdzamy, że sprawozdanie z działalności Spółki 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 2014 r. poz. 133) i są one zgodne z informacjami zawartymi w jednostkowym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.

Nr ewidencyjny 3546

ul. Chłodna 51

00-867 Warszawa



Monika Bartoszewicz

Kluczowy biegły rewident

Nr ewidencyjny 10268

Komandytariusz, Pełnomocnik

11 marca 2015 r.





**PKP CARGO S.A.**

**Raport uzupełniający  
z badania  
jednostkowego sprawozdania  
finansowego  
Rok obrotowy kończący się  
31 grudnia 2014 r.**

**Raport uzupełniający zawiera 9 stron  
Raport uzupełniający z badania  
jednostkowego sprawozdania finansowego  
za rok obrotowy kończący się  
31 grudnia 2014 r.**

## Spis treści

1.	Część ogólna raportu	3
1.1.	Dane identyfikujące Spółkę	3
1.1.1.	Nazwa Spółki	3
1.1.2.	Siedziba Spółki	3
1.1.3.	Rejestracja w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego	3
1.1.4.	Kierownik jednostki	3
1.2.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych	4
1.2.1.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta	4
1.2.2.	Dane identyfikujące podmiot uprawniony	4
1.3.	Informacje o jednostkowym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy	4
1.4.	Zakres prac i odpowiedzialności	4
2.	Analiza finansowa Spółki	6
2.1.	Ogólna analiza jednostkowego sprawozdania finansowego	6
2.1.1.	Jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej	6
2.1.2.	Jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów	7
2.2.	Wybrane wskaźniki finansowe	8
3.	Część szczegółowa raportu	9
3.1.	System rachunkowości	9
3.2.	Informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego	9
3.3.	Sprawozdanie z działalności Spółki	9

## **1. Część ogólna raportu**

### **1.1. Dane identyfikujące Spółkę**

#### **1.1.1. Nazwa Spółki**

PKP CARGO S.A.

#### **1.1.2. Siedziba Spółki**

ul. Grójecka 17  
02-021 Warszawa

#### **1.1.3. Rejestracja w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego**

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:	2.239.345.850,00 złotych

#### **1.1.4. Kierownik jednostki**

Funkcje kierownika jednostki sprawuje Zarząd Spółki.

W skład Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2014 r. wchodził:

- Adam Purwin – Prezes Zarządu,
- Jacek Neska – Członek Zarządu,
- Łukasz Hadyś – Członek Zarządu,
- Wojciech Derda – Członek Zarządu,
- Dariusz Browarek – Członek Zarządu.

W dniu 6 lutego 2014 r. zgodnie z uchwałą Rady Nadzorczej powołano Pana Adama Purwina na 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.

Na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 24 kwietnia 2014 r. Pan Jacek Neska został powołany na Członka Zarządu ds. Handlowych, Pan Wojciech Derda został powołany na Członka Zarządu ds. Operacyjnych, Pan Łukasz Hadyś został powołany na Członka Zarządu ds. Finansowych (z dniem 12 maja 2014 r.) oraz Pan Dariusz Browarek został powołany na Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

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

### 1.2.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko: Monika Bartoszewicz  
Numer w rejestrze: 10268

### 1.2.2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony

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

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

## 1.3. Informacje o jednostkowym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

Jednostkowe sprawozdanie finansowe za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2013 r. zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. i uzyskało niezmodyfikowaną opinię biegłego rewidenta.

Jednostkowe sprawozdanie finansowe zostało zatwierdzone przez Walne Zgromadzenie w dniu 12 maja 2014 r., które postanowiło, że zysk za ubiegły rok obrotowy w kwocie 94.083.113,21 złotych będzie podzielony następująco:

- 86.556.464,15 złotych na wypłatę dywidendy,
- 7.526.649,06 złotych na kapitał zapasowy.

Jednostkowe sprawozdanie finansowe zostało złożone w Sądzie Rejestrowym w dniu 19 maja 2014 r.

## 1.4. Zakres prac i odpowiedzialności

Niniejszy raport został przygotowany dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 i dotyczy jednostkowego sprawozdania finansowego, na które składa się jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2014 r., jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów, jednostkowe sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje i noty objaśniające.

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

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

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

Badanie jednostkowego sprawozdania finansowego zostało przeprowadzone w Spółce w okresie od 1 do 5 grudnia 2014 r. oraz od 2 do 13 lutego 2015 r.

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

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

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

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

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

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

## 2. Analiza finansowa Spółki

### 2.1. Ogólna analiza jednostkowego sprawozdania finansowego

#### 2.1.1. Jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej

AKTYWA	31.12.2014 zł '000	%	31.12.2013 zł '000	%
		aktywów		aktywów
<b>Aktywa trwałe</b>				
Rzeczowe aktywa trwałe	3.709.121	69,7	3.533.830	65,5
Wartości niematerialne	55.990	1,1	58.545	1,1
Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych	262.846	5,0	243.164	4,5
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	6.021	0,1	7.440	0,1
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	1.464	-	1.201	0,1
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	58.359	1,1	61.239	1,1
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>4.093.801</b>	<b>77,0</b>	<b>3.905.419</b>	<b>72,4</b>
<b>Aktywa obrotowe</b>				
Zapasy	75.759	1,4	46.277	0,9
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	423.171	7,9	477.236	8,8
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	301.818	5,7	689.157	12,8
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	24.921	0,5	24.743	0,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	381.420	7,2	229.232	4,2
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	17.560	0,3	22.607	0,4
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1.224.649</b>	<b>23,0</b>	<b>1.489.252</b>	<b>27,6</b>
<b>SUMA AKTYWÓW</b>	<b>5.318.450</b>	<b>100,0</b>	<b>5.394.671</b>	<b>100,0</b>
<b>PASYWA</b>				
	31.12.2014 zł '000	%	31.12.2013 zł '000	%
		pasywów		pasywów
<b>Kapitał własny</b>				
Kapitał zakładowy	2.239.346	42,1	2.166.901	40,2
Kapitał zapasowy	584.513	11,0	651.472	12,1
Pozostałe składniki kapitału własnego	(39.642)	(0,7)	(9.901)	(0,2)
Zyski zatrzymane/(Niepokryte straty)	468.081	8,8	554.494	10,3
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3.252.298</b>	<b>61,2</b>	<b>3.362.966</b>	<b>62,4</b>
<b>Zobowiązania</b>				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	206.112	3,9	115.654	2,1
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	114.027	2,1	228.832	4,2
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	67.938	1,3	113.509	2,1
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	611.418	11,5	551.951	10,3
Pozostałe rezerwy długoterminowe	8.416	0,1	22.778	0,4
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>1.007.911</b>	<b>18,9</b>	<b>1.032.724</b>	<b>19,1</b>
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	87.971	1,7	59.733	1,1
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	120.505	2,3	108.770	2,0
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	457.602	8,6	604.599	11,2
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	315.213	5,9	165.790	3,1
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	17.414	0,3	20.449	0,4
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	59.393	1,1	39.640	0,7
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	143	-	-	-
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1.058.241</b>	<b>19,9</b>	<b>998.981</b>	<b>18,5</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>2.066.152</b>	<b>38,8</b>	<b>2.031.705</b>	<b>37,6</b>
<b>SUMA PASYWÓW</b>	<b>5.318.450</b>	<b>100,0</b>	<b>5.394.671</b>	<b>100,0</b>

**2.1.2. Jednostkowe sprawozdanie z całkowitych dochodów**

	1.01.2014 - 31.12.2014 zł '000	% przychodów ze sprzedaży	1.01.2013 - 31.12.2013 zł '000	% przychodów ze sprzedaży
Przychody ze sprzedaży usług	3.775.863	98,3	4.161.728	97,1
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	28.809	0,7	56.558	1,3
Pozostałe przychody operacyjne	37.935	1,0	69.245	1,6
<b>Przychody z działalności operacyjnej</b>	<b>3.842.607</b>	<b>100,0</b>	<b>4.287.531</b>	<b>100,0</b>
<b>Koszty działalności operacyjnej</b>				
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	(332.191)	8,6	(360.860)	8,4
Zużycie surowców i materiałów	(593.779)	15,5	(685.798)	16,0
Usługi obce	(1.191.505)	31,0	(1.418.734)	33,1
Podatki i opłaty	(35.941)	0,9	(34.354)	0,8
Koszty świadczeń pracowniczych	(1.583.437)	41,2	(1.551.037)	36,2
Pozostałe koszty rodzajowe	(19.009)	0,5	(45.643)	1,1
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(15.353)	0,4	(34.451)	0,8
Pozostałe koszty operacyjne	(21.096)	0,6	(49.203)	1,2
	<b>(3.792.311)</b>	<b>98,7</b>	<b>(4.180.080)</b>	<b>97,5</b>
<b>Zysk na działalności operacyjnej</b>	<b>50.296</b>	<b>1,3</b>	<b>107.451</b>	<b>2,5</b>
Przychody finansowe	49.497	1,3	45.759	1,1
Koszty finansowe	(31.592)	0,8	(38.268)	0,9
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>68.201</b>	<b>1,8</b>	<b>114.942</b>	<b>2,7</b>
Podatek dochodowy	(9.591)	0,3	(20.859)	0,5
<b>Zysk netto</b>	<b>58.610</b>	<b>1,5</b>	<b>94.083</b>	<b>2,2</b>
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:</b>				
Zyski/(straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	(36.717)	1,0	16.590	0,4
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	6.976	0,2	(3.152)	0,1
	<b>(29.741)</b>	<b>0,8</b>	<b>13.438</b>	<b>0,3</b>
<b>Suma całkowitych dochodów</b>	<b>28.869</b>	<b>0,7</b>	<b>107.521</b>	<b>2,5</b>
<b>Zysk na akcję (w zł na jedną akcję)</b>				
Zwykły:	1,32		2,17	
Rozwodniony:	1,31		2,15	

## 2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

	2014	2013	2012
<b>1. Rentowność sprzedaży netto</b>			
<u>zysk netto x 100%</u> przychody ze sprzedaży	1,5%	2,2%	5,6%
<b>2. Rentowność kapitału własnego</b>			
<u>zysk netto x 100%</u> kapitał własny - zysk netto	1,8%	2,9%	9,2%
<b>3. Szybkość obrotu należności</b>			
<u>średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto x 365 dni</u> przychody ze sprzedaży	65 dni	60 dni	42 dni
<b>4. Stopa zadłużenia</b>			
<u>zobowiązania x 100%</u> suma pasywów	38,8%	37,7%	41,2%
<b>5. Wskaźnik płynności</b>			
<u>aktywa obrotowe</u> zobowiązania krótkoterminowe	1,2	1,5	1,4

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



### 3. Część szczegółowa raportu

#### 3.1. System rachunkowości

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

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

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

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

#### 3.2. Informacje dodatkowe do jednostkowego sprawozdania finansowego

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

#### 3.3. Sprawozdanie z działalności Spółki

Sprawozdanie z działalności Spółki 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 2014 r. poz. 133) i są one zgodne z informacjami zawartymi w jednostkowym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.

Nr ewidencyjny 3546

ul. Chłodna 51

00-867 Warszawa



Monika Bartoszewicz

Kluczowy biegły rewident

Nr ewidencyjny 10268

Komandytariusz, Pełnomocnik

11 marca 2015 r.

---

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE FINANSOWE  
**PKP CARGO S.A.**  
ZA ROK OBROTOWY ZAKOŃCZONY  
31 GRUDNIA 2014 ROKU  
WEDŁUG MSSF W KSZTAŁCIE  
ZATWIERDZONYM PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ

---

## SPIS TREŚCI

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW .....	3
JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ .....	5
SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM.....	7
JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH .....	8
NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO.....	10
1 Informacje ogólne .....	10
2 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej.....	12
3 Stosowane zasady rachunkowości .....	15
4 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach .....	25
5 Przychody ze sprzedaży usług.....	27
6 Koszty rodzajowe .....	29
7 Pozostałe przychody i koszty operacyjne .....	31
8 Przychody finansowe .....	33
9 Koszty finansowe .....	34
10 Podatek dochodowy .....	35
11 Rzeczowe aktywa trwałe.....	39
12 Wartości niematerialne .....	44
13 Jednostki zależne .....	45
14 Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych.....	47
15 Wspólne przedsięwzięcia.....	48
16 Pozostałe aktywa finansowe.....	51
17 Pozostałe aktywa niefinansowe .....	52
18 Zapasy .....	52
19 Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności.....	53
20 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty .....	54
21 Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych.....	54
22 Transakcje niepieniężne.....	54
23 Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży .....	55
24 Kapitał Zakładowy.....	55
25 Zysk na jedną akcję .....	58
26 Kredyty i pożyczki otrzymane .....	59
27 Pozostałe zobowiązania finansowe.....	62
28 Zobowiązania krótko i długoterminowe z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu .....	63
29 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania .....	64
30 Programy świadczeń pracowniczych.....	64
31 Pozostałe rezerwy .....	70
32 Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym.....	72
33 Transakcje z podmiotami powiązanymi.....	85
34 Umowy leasingu operacyjnego .....	87
35 Zobowiązania do poniesienia wydatków .....	88
36 Warunkowa umowa nabycia udziałów Advanced World Transport B.V.....	88
37 Zobowiązania warunkowe .....	89
38 Zdarzenia po dniu bilansowym .....	90
39 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego .....	90

**JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW  
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN
Przychody ze sprzedaży usług	5	3 775 863	4 161 728
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów		28 809	56 558
Pozostałe przychody operacyjne	7.1	37 935	69 245
<b>Razem przychody z działalności operacyjnej</b>		<b>3 842 607</b>	<b>4 287 531</b>
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	6.1	332 191	360 860
Zużycie surowców i materiałów	6.2	593 779	685 798
Usługi obce	6.3	1 191 505	1 418 734
Podatki i opłaty		35 941	34 354
Koszty świadczeń pracowniczych	6.4	1 583 437	1 551 037
Pozostałe koszty rodzajowe	6.5	19 009	45 643
Wartość sprzedanych towarów i materiałów		15 353	34 451
Pozostałe koszty operacyjne	7.2	21 096	49 203
<b>Razem koszty działalności operacyjnej</b>		<b>3 792 311</b>	<b>4 180 080</b>
<b>Zysk na działalności operacyjnej</b>		<b>50 296</b>	<b>107 451</b>
Przychody finansowe	8	49 497	45 759
Koszty finansowe	9	31 592	38 268
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>		<b>68 201</b>	<b>114 942</b>
Podatek dochodowy	10.1	9 591	20 859
<b>ZYSK NETTO</b>		<b>58 610</b>	<b>94 083</b>

**JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW  
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU (cd.)**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
<b>ZYSK NETTO</b>		<b>58 610</b>	<b>94 083</b>
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:</b>		<b>(29 741)</b>	<b>13 438</b>
Zyski / (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	30	(36 717)	16 590
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	10.2	6 976	(3 152)
		<b>(29 741)</b>	<b>13 438</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>		<b>28 869</b>	<b>107 521</b>
<b>Zysk na akcję (w zł na jedną akcję)</b>			
Z działalności kontynuowanej (zwykły):	25.1	<b>1,32</b>	<b>2,17</b>
Z działalności kontynuowanej (rozwodniony):	25.2	<b>1,31</b>	<b>2,15</b>

**JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU**

	Nota	Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Stan na 31/12/2013 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
<b>AKTYWA</b>			
<b>Aktywa trwałe</b>			
Rzeczowe aktywa trwałe	11	3 709 121	3 533 830
Wartości niematerialne	12	55 990	58 545
Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych	15.1	262 846	243 164
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	16	6 021	7 440
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	17	1 464	1 201
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	10.4	58 359	61 239
<b>Aktywa trwałe razem</b>		<b>4 093 801</b>	<b>3 905 419</b>
<b>Aktywa obrotowe</b>			
Zapasy	18	75 759	46 277
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	19	423 171	477 236
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	16	301 818	689 157
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	17	24 921	24 743
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	20	381 420	229 232
		<b>1 207 089</b>	<b>1 466 645</b>
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	23	17 560	22 607
<b>Aktywa obrotowe razem</b>		<b>1 224 649</b>	<b>1 489 252</b>
<b>Aktywa razem</b>		<b>5 318 450</b>	<b>5 394 671</b>

**JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU (cd.)**

	Nota	Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Stan na 31/12/2013 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>			
<b>Kapitał własny</b>			
Kapitał zakładowy	24	2 239 346	2 166 901
Kapitał zapasowy	24.2	584 513	651 472
Pozostałe składniki kapitału własnego		(39 642)	(9 901)
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)		468 081	554 494
<b>Razem kapitał własny</b>		<b>3 252 298</b>	<b>3 362 966</b>
<b>Zobowiązania długoterminowe</b>			
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	26	206 112	115 654
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	28	114 027	228 832
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	29	67 938	113 509
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	30	611 418	551 951
Pozostałe rezerwy długoterminowe	31	8 416	22 778
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>		<b>1 007 911</b>	<b>1 032 724</b>
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>			
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	26	87 971	59 733
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	28	120 505	108 770
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	29	457 602	604 599
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	30	315 213	165 790
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	31	17 414	20 449
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	27	59 393	39 640
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	10.3	143	-
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>		<b>1 058 241</b>	<b>998 981</b>
<b>Zobowiązania razem</b>		<b>2 066 152</b>	<b>2 031 705</b>
<b>Pasywa razem</b>		<b>5 318 450</b>	<b>5 394 671</b>

**SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA OKRES SPRAWOZDAWCZY KOŃCĄCY SIĘ 31 GRUDNIA 2014 ROKU**

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Zyski zatrzymane/ Niepokryte straty	Razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Przeszacowanie aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży	Zyski/straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski/ straty związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych			
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN		
<b>Stan na 1 stycznia 2013 roku</b>	<b>2 889 200</b>	<b>77 809</b>	-	<b>(23 339)</b>	-	<b>94 829</b>	<b>3 038 499</b>	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	94 083	94 083	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	-	13 438	-	-	13 438	
<b>Całkowite dochody razem</b>	-	-	-	<b>13 438</b>	-	<b>94 083</b>	<b>107 521</b>	
Emisja akcji	1	117 079	-	-	-	-	117 080	
Obniżenie kapitału zakładowego	(722 300)	139 982	-	-	-	582 318	-	
Podział Spółki	-	(150)	-	-	-	-	(150)	
Rezerwa na płatność w formie akcji	-	100 016	-	-	-	-	100 016	
Pozostałe zmiany za rok obrotowy	-	216 736	-	-	-	(216 736)	-	
<b>Stan na 31 grudnia 2013 roku (zbadane)</b>	<b>2 166 901</b>	<b>651 472</b>	-	<b>(9 901)</b>	-	<b>554 494</b>	<b>3 362 966</b>	
<b>Stan na 1 stycznia 2014 roku</b>	<b>2 166 901</b>	<b>651 472</b>	-	<b>(9 901)</b>	-	<b>554 494</b>	<b>3 362 966</b>	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	58 610	58 610	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	-	(29 741)	-	-	(29 741)	
<b>Całkowite dochody razem</b>	-	-	-	<b>(29 741)</b>	-	<b>58 610</b>	<b>28 869</b>	
Emisja akcji	72 445	25 530	-	-	-	-	97 975	
Wypłata dywidendy	-	-	-	-	-	(137 496)	(137 496)	
Rezerwa na płatność w formie akcji	-	(100 016)	-	-	-	-	(100 016)	
Pozostałe zmiany za rok obrotowy	-	7 527	-	-	-	(7 527)	-	
<b>Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane)</b>	<b>2 239 346</b>	<b>584 513</b>	-	<b>(39 642)</b>	-	<b>468 081</b>	<b>3 252 298</b>	



**JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPIŹYWÓW PIENIĘŻNYCH  
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU [METODA POŚREDNIA]**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN
<b>Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej</b>			
<b>Wynik brutto za rok obrotowy</b>		<b>68 201</b>	<b>114 942</b>
<b>Korekty:</b>			
Amortyzacja aktywów trwałych	6	332 191	347 460
Utrata wartości aktywów trwałych		-	13 400
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych		(5 602)	10 512
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	9	6 051	3 838
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy		(28 990)	(11 609)
Pozostałe korekty	21	(36 717)	116 605
<b>Zmiany w kapitale obrotowym:</b>			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności		21 989	(19 811)
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów		(16 466)	10 069
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów		1 791	(9 335)
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań		(123 581)	360
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych		633	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw <sup>(1)</sup>		191 491	64 861
<b>Środki pieniężne wygenerowane na działalności operacyjnej</b>		<b>410 991</b>	<b>641 292</b>
Otrzymane / (Zapłacone) odsetki		14 488	3 734
Otrzymany / (Zapłacony) podatek dochodowy		409	31
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>		<b>425 888</b>	<b>645 057</b>

**JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPIŹYWÓW PIENIĘŻNYCH  
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU [METODA POŚREDNIA] (cd.)**

	Nota	Rok zakończony	Rok zakończony
		31/12/2014 (zbadane)	31/12/2013 (zbadane)
		tys. PLN	tys. PLN
<b>Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej</b>			
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych i prawnych		(610 413)	(384 565)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych		22 435	18 850
Wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		-	(500)
Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		-	9 559
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		20 586	26 997
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		18 723	11 210
Wydatki z tytułu udzielonych pożyczek		(5 030)	(5 001)
Spłata udzielonych pożyczek		9 151	52 222
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy		302 737	3 696
Wpływy/ (wydatki) związane z Programem Gwarancji Pracowniczych		70 300	(79 614)
<b>Środki pieniężne netto (wykorzystane) / wygenerowane w związku z działalnością inwestycyjną</b>		<b>(171 511)</b>	<b>(347 146)</b>
<b>Przepływy pieniężne z działalności finansowej</b>			
Wpływy z tytułu emisji akcji		8 763	-
Wydatki z tytułu leasingu finansowego		(114 028)	(115 053)
Zapłacone odsetki od leasingu		(7 546)	(10 228)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów/ pożyczek		178 430	-
Spłata kredytów/ pożyczek		(59 733)	(59 733)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek		(6 366)	(8 981)
Dotacje otrzymane		24 791	944
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli		(137 496)	-
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool		18 675	39 640
Pozostałe wpływy/ (wydatki) dotyczące działalności finansowej		(7 679)	(10 112)
<b>Środki pieniężne netto (wykorzystane) / wygenerowane w związku z działalnością finansową</b>		<b>(102 189)</b>	<b>(163 523)</b>
Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		152 188	134 388
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	20	229 232	94 844
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>20</b>	<b>381 420</b>	<b>229 232</b>

(1) W roku zakończonym 31 grudnia 2014 pozycja zawiera zmianę stanu z tytułu zawiązanej rezerwy na Program Dobrowolnych Odejść w kwocie 257 116 tysięcy złotych.

**NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO  
SPORZĄDZONEGO NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU****1 Informacje ogólne****1.1 Informacje o Spółce**

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repeytorium 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 Spółki, 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.

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

Podstawową działalnością Spółki jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów PKP CARGO S.A. oferuje usługi dodatkowe:

- a) usługi intermodalne,
- b) spedycję (krajową i międzynarodową),
- c) terminale (przeładunek i przechowywanie towarów),
- d) usługi bocznicowe.

PKP CARGO S.A. zajmuje się także utrzymaniem i naprawą taboru.

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

**Zarząd:**

Adam Purwin	-	Prezes Zarządu
Jacek Neska	-	Członek Zarządu ds. Handlowych
Łukasz Hadyś	-	Członek Zarządu ds. Finansowych
Wojciech Derda	-	Członek Zarządu ds. Operacyjnych
Dariusz Browarek	-	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki

**Rada Nadzorcza:**

Jakub Karnowski	-	Przewodniczący
Piotr Ciżkowicz	-	Wiceprzewodniczący
Krzysztof Czarnota	-	Członek
Marek Podskalny	-	Członek
Kazimierz Jamrozik	-	Członek
Konrad Anuszkiewicz	-	Członek
Stanisław Knaflewski	-	Członek
Paweł Ruka	-	Członek
Jacek Leonkiewicz	-	Członek
Sławomir Baniak	-	Członek
Zbigniew Klepacki	-	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. W dniu 24 kwietnia 2014 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała nowego Członka Zarządu ds. Handlowych, w związku z powyższym rezygnacja Pana Sylwestra Sigiel weszła w życie.

W dniu 24 kwietnia 2014 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w wyniku postępowania konkursowego powołała czterech nowych członków zarządu: Pana Jacka Neskę - Członka Zarządu ds. Handlowych, Pana Wojciecha Derdę - Członka Zarządu ds. Operacyjnych, Pana Łukasza Hadysia - Członka Zarządu ds. Finansowych i Pana Dariusza Browarka, Przedstawiciela Pracowników - Członka Zarządu, przy czym Pan Łukasz Hadyś został powołany z dniem 12 maja 2014 roku.

W dniu 16 kwietnia 2014 roku Pan Michał Karczyński złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Rady Nadzorczej Spółki ze skutkiem na dzień 25 kwietnia 2014 roku.

W dniu 24 kwietnia 2014 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej z dniem 25 kwietnia 2014 roku Panią Danutę Tyszkiewicz oraz powołał z dniem 26 kwietnia 2014 roku na Członków Rady Nadzorczej Pana Jarosława Pawłowskiego oraz Pana Łukasza Górnickiego.

W dniu 27 czerwca 2014 roku Pani Milena Pacia złożyła rezygnację z pełnionej przez nią funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 27 czerwca 2014 roku.

W dniu 29 lipca 2014 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej Pana Artura Kawalera oraz powołał z dniem 29 lipca 2014 roku na Członków Rady Nadzorczej Pana Piotra Ciżkowicza oraz Pana Jacka Leonkiewicza.

W dniu 24 października 2014 roku Pan Łukasz Górnicki złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 24 października 2014 roku.

W dniu 24 listopada 2014 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. powołał w skład Rady Nadzorczej z dniem 24 listopada 2014 roku na Członka Rady Nadzorczej Pana Sławomira Baniaka.

W dniu 18 lutego 2015 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej Pana Jarosława Pawłowskiego oraz powołał z dniem 19 lutego 2015 roku na Członka Rady Nadzorczej Pana Zbigniewa Klepackiego.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku struktura akcjonariatu Spółki jest następująca:

Podmiot	Siedziba	Ilość akcji	% posiadanego kapitału	% posiadanych praw głosów
PKP S.A. <sup>(1)</sup>	Warszawa	14 784 194	33,01%	33,01%
ING OFE <sup>(2)</sup>	Warszawa	4 738 369	10,58%	10,58%
Morgan Stanley <sup>(3)</sup>	Nowy Jork	2 380 008	5,31%	5,31%
Aviva OFE <sup>(4)</sup>	Warszawa	2 338 371	5,22%	5,22%
EBOiR <sup>(5)</sup>	Londyn	2 286 008	5,10%	5,10%
Pozostali akcjonariusze		18 259 967	40,78%	40,78%
<b>Razem</b>		<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

<sup>(1)</sup> Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24 czerwca 2014 roku.

<sup>(2)</sup> Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 30 czerwca 2014 roku.

<sup>(3)</sup> Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18 czerwca 2014 roku. Ilość akcji posiadanych łącznie przez Morgan Stanley (14 916 akcji) i pośrednio poprzez spółkę zależną Morgan Stanley Investment Management Inc., posiadającą (2 365 092 akcji).

<sup>(4)</sup> Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13 sierpnia 2014 roku.

<sup>(5)</sup> Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 5 listopada 2013 roku.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. PKP S.A. zgodnie ze statutem Spółki posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej

w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej jak i określenia liczby Członków Rady Nadzorczej. Dodatkowo w przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Spółki. Uprawnienie osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Spółki.

### **1.2 Informacje o Grupie Kapitałowej**

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 14 spółek zależnych. W ramach Grupy działa również 7 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 4 wspólnych przedsięwzięciach. Grupa sporządziła Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony 31 grudnia 2014 roku

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych oraz inwestycjach w jednostki stowarzyszone i współzależne zostały zamieszczone w Notach 13, 14 i 15.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. nie jest ograniczony.

### **1.3 Waluta funkcjonalna i waluta sprawozdawcza**

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

## **2 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej**

### **2.1 Oświadczenie o zgodności**

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania Jednostkowego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. Nr 33, poz. 259) („Rozporządzenie”).

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

W latach 2013 – 2014 Spółka nie zaniechała działalności wymagającej ujęcia w niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym.

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży.

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 11 marca 2015 roku.

## 2.2 Status zatwierdzenia Standardów w UE

Następujące zmiany do istniejących standardów opublikowanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości oraz zatwierdzonych przez UE weszły w życie w roku 2014:

- **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,
- **Zmiany do MSSF 10, MSSF 11 i MSSF 12: Skonsolidowane Sprawozdania Finansowe, Wspólne ustalenia umowne, Ujawnienia informacji na temat udziałów w innych jednostkach** - obowiązujące 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.

Zastosowanie powyższych standardów, interpretacji i zmian do standardów nie miało istotnego wpływu na dotychczas stosowaną politykę rachunkowości Spółki.

## 2.3 Standardy i Interpretacje przyjęte UE, które jeszcze nie weszły w życie

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

- **Interpretacja KIMSF 21 „Opłaty publiczne”** - obowiązująca w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 17 czerwca 2014 roku.
- **Zmiana do MSR 19 „Świadczenia pracownicze”** (Programy określonych świadczeń: składki pracowników) - obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później.
- **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 rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później.
- **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 rozpoczynających się 1 stycznia 2015 roku oraz później.

Spółka dokonała analizy potencjalnego wpływu wyżej wymienionych standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Spółkę politykę (zasady) rachunkowości. W ocenie Zarządu Spółki nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

## 2.4 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 11 marca 2015 roku nie zostały jeszcze przyjęte do stosowania:

- **MSSF 9 „Instrumenty finansowe”** – obowiązujący dla okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później.
- **MSSF 14 "Regulacyjne rozliczenia międzyokresowe"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSSF 11 "Wspólne ustalenia umowne"** (Ujmowanie nabycia udziałów we wspólnych działaniach) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" oraz MSR 38 "Wartości niematerialne"** (Wyjaśnienia w zakresie akceptowalnych metod umorzenia i amortyzacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" i MSR 41 "Rolnictwo"** (Rolnictwo - Rośliny produkcyjne) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 27 "Jednostkowe Sprawozdania Finansowe"** (Metoda praw własności w jednostkowym sprawozdaniu finansowym) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do "MSSF 10 Skonsolidowane Sprawozdania Finansowe" oraz do "MSR 28 Jednostki Stowarzyszone"** (Sprzedaż lub Przekazanie Aktywów Pomiedzy Inwestorem a Spółką Stowarzyszoną lub Wspólnym Przedsięwzięciem) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2012-2014** (doroczne ulepszenia MSSF 2012-2014 zawierają 4 zmiany standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSSF 10 "Skonsolidowane sprawozdania finansowe", MSSF 12 "Ujawnianie informacji na temat udziałów w innych jednostkach" i MSR 28 "Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach"** (Jednostki inwestycyjne: Zastosowanie wyjątku od konsolidacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 1 "Prezentacja sprawozdań finansowych"** (Inicjatywa dotycząca ujawnień) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.

Spółka dokonała analizy potencjalnego wpływu wyżej wymienionych standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Spółkę politykę (zasady) rachunkowości. W ocenie Zarządu Spółki nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

### 3 Stosowane zasady rachunkowości

#### 3.1 Przychody ze sprzedaży

Wysokość przychodów ustala się według wartości godziwej zapłaty otrzymanej bądź należnej.

Kwotę przychodów wynikających z transakcji określa się zazwyczaj w drodze umowy między jednostką gospodarczą a kupującym, bądź użytkownikiem składnika aktywów. Jej wysokość ustala się według wartości godziwej zapłaty, uwzględniając kwoty rabatów handlowych oraz rabatów hurtowych przyznanych przez jednostkę gospodarczą.

Do przychodów należą jedynie otrzymane lub należne wpływy korzyści ekonomicznych brutto na rachunek własny jednostki gospodarczej. Kwoty zbierane w imieniu osób trzecich, takie jak: podatek obrotowy, podatek obciążający dobra i usługi oraz podatek VAT, nie są korzyściami ekonomicznymi jednostki gospodarczej i nie skutkują zwiększeniem kapitału własnego. W związku z tym wyłącza się je z przychodów.

Przychody ujmuje się tylko wtedy, jeżeli uzyskanie przez jednostkę gospodarczą korzyści ekonomicznych, związanych z przeprowadzoną transakcją, jest prawdopodobne. Jeżeli jednak rodzi się niepewność dotycząca ściągalsności należnej kwoty już zaliczonej do przychodów, wówczas nieściągalną kwotą lub kwotą, w odniesieniu do której odzyskanie przestało być prawdopodobne, ujmuje się jako koszty, a nie jako korektę pierwotnie ujętej kwoty przychodów.

##### 3.1.1 Przychody ze sprzedaży usług

Za moment sprzedaży w kraju uważa się datę wykonania świadczenia zgodnie z umową kupna - sprzedaży (wysyłki lub postawienia do dyspozycji odbiorcy dostawy, bądź odbioru usługi), przy sprzedaży detalicznej zapłatą gotówką, kartą kredytową lub czekiem.

W szczególności za moment sprzedaży:

- a) usługi przewozu ładunków uznaje się w każdym przypadku datę odbioru (zakończenia) usługi;
- b) w przypadku eksportu przyjmuje się datę ich przewiezienia przez granicę, potwierdzoną przez graniczny urząd celny.

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

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

##### 3.1.2 Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów

Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, ujmuje się w momencie ich dostawy przez Spółkę do odbiorcy. Dostawa następuje w momencie przeniesienia na nabywcę znaczącego ryzyka i korzyści wynikających z praw własności do towarów i materiałów zgodnie z warunkami dostaw zawartymi w umowach sprzedaży.

##### 3.1.3 Przychody z tytułu odsetek i dywidend

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

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

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



### **3.2 Koszty świadczeń pracowniczych**

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

Zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy („ZUZP”) i odpowiednimi przepisami prawa Spółka zapewnia zatrudnionym pracownikom długoterminowe świadczenia w okresie zatrudnienia (nagrody jubileuszowe) oraz świadczenia po okresie zatrudnienia (odprawy emerytalne i rentowe, świadczenia przejazdowe i świadczenia z ZFŚS dla emerytów i rencistów). W sprawozdaniu z sytuacji finansowej Spółka ujmuje wypłaty z powyższych świadczeń w wysokości wartości bieżącej zobowiązania na dzień kończący okres sprawozdawczy.

Wysokość długoterminowych świadczeń w okresie zatrudnienia oraz świadczeń po okresie zatrudnienia wyliczana jest przez niezależną firmę aktuarialną metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych. Ta metoda traktuje każdy okres świadczenia pracy jako dający prawo do dodatkowej części świadczenia i wycenia każdą część osobno tworząc ostateczne zobowiązanie, podlegające zdyskontowaniu. Wycena bazuje na założeniach demograficznych dotyczących wieku emerytalnego, przyszłego wzrostu płac, rotacji pracowników oraz na założeniach finansowych dotyczących przyszłych stóp procentowych (w celu ustalenia stopy dyskontowej).

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

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

Spółka na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2000 r. 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. Spółka w sprawozdaniu z sytuacji finansowej kompensuje zobowiązania oraz aktywa funduszu.

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

### **3.3 Opodatkowanie**

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

#### **3.3.1 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.

### **3.3.2 Podatek odroczony**

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

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

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

### **3.4 Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych, udziały we wspólnych przedsięwzięciach**

Inwestycje w jednostki zależne i stowarzyszone oraz wspólne przedsięwzięcia ujmowane są w cenie nabycia i pomniejszone o odpisy z tytułu trwałej utraty wartości.

### **3.5 Leasing**

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

#### **3.5.1 Spółka jako leasingobiorca**

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Spółkę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Spółki i wycenia w 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.

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

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

korzystać bez dokonywania większych modyfikacji.

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

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

### **3.6 Waluty obce**

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

### **3.7 Dotacje rządowe**

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

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

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

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

### **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 Świadczenia oparte na akcjach**

Spółka wprowadziła 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.

### **3.10 Rzeczowe aktywa trwałe**

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

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

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

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

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

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

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

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

	<b>Rok 2014</b>	<b>Rok 2013</b>
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, w tym:		
Wagony towarowe	od 36 do 48 lat	od 36 do 48 lat
Lokomotywy elektryczne	od 32 do 45 lat	od 32 do 45 lat
Lokomotywy spalinowe	od 24 do 32 lat	od 24 do 32 lat
Pozostałe środki transportu	od 2 do 10 lat	od 2 do 10 lat
Inne środki trwałe	od 3 do 10 lat	od 3 do 10 lat

### **3.11 Nieruchomości inwestycyjne**

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

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

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

### **3.12 Aktywa niematerialne**

#### **3.12.1 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.

Spółka na potrzeby kalkulacji amortyzacji dla aktywów niematerialnych o zdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności stosuje okresy w przedziale od 2 do 10 lat.

#### **3.12.2 Zaprzestanie ujmowania aktywów niematerialnych**

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

### **3.13 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych**

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

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

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

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

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

### **3.14 Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży (APS)**

Aktywa trwałe i grupy do sprzedaży klasyfikuje się jako przeznaczone do sprzedaży, jeśli ich wartość bilansowa zostanie odzyskana raczej w wyniku transakcji zbycia niż w wyniku ich dalszego użytkowania. Warunek ten uznaje się za spełniony wyłącznie wówczas, gdy wystąpienie transakcji zbycia jest bardzo prawdopodobne, a składnik aktywów (lub grupa do

sprzedaży) jest dostępny do natychmiastowego zbycia w swoim obecnym stanie. Klasyfikacja składnika aktywów jako przeznaczonego do sprzedaży zakłada zamiar kierownictwa Spółki do dokonania transakcji zbycia w ciągu roku od momentu zmiany klasyfikacji.

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

Aktywa trwałe (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.

### **3.15 Zapasy**

Zapasy wyceniane są według niższej z wartości: ceny nabycia lub kosztu wytworzenia i wartości odzyskiwalnej netto. Rozchody zapasów dokonywane są metodą FIFO. Wartość możliwą do uzyskania stanowi szacunkowa cena sprzedaży zapasów pomniejszona o wszelkie koszty niezbędne do doprowadzenia sprzedaży do skutku.

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

### **3.16 Rezerwy**

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

Ujmowana kwota rezerwy odzwierciedla możliwie najdokładniejszy szacunek kwoty wymaganej do rozliczenia bieżącego zobowiązania na dzień bilansowy, z uwzględnieniem ryzyka i niepewności związanej z tym zobowiązaniem. W przypadku wyceny rezerwy metodą szacunkowych przepływów pieniężnych koniecznych do rozliczenia bieżącego zobowiązania, jej wartość bilansowa odpowiada wartości bieżącej tych przepływów (w przypadku gdy wpływ pieniądza w czasie jest istotny).

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.

#### **3.16.1 Umowy rodzące obciążenia**

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

#### **3.16.2 Restrukturyzacja**

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

#### **3.16.3 Reklamacje**

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

### **3.17 Instrumenty finansowe**

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

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

### **3.18 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 ujmują 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.

#### **3.18.1 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.

#### **3.18.2 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 Spółka 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 Spółki, w ramach której informacje o grupowaniu aktywów są przekazywane wewnętrznie; lub
- składnik aktywów stanowi część kontraktu zawierającego jeden lub więcej wbudowanych instrumentów pochodnych, a MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” dopuszcza klasyfikację całego kontraktu (składnika aktywów lub zobowiązań) jako wycenianego w wartości godziwej przez wynik.

Aktywa finansowe wyceniane w WGPW są wykazywane w wartości godziwej, a wszelkie zyski lub straty z tytułu przeszacowania ujmowane są w wynik. Zysk lub strata ujęty w wynik obejmuje wszelkie dywidendy lub odsetki uzyskane od aktywów finansowych i jest wykazywane na linii pozostałe przychody lub koszty finansowe w sprawozdaniu z całkowitych dochodów. Wartość godziwa jest ustalana w sposób opisany w Nocie 32.7.

**3.18.3 Inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności (UTW)**

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

**3.18.4 Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży (DDS)**

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

Dywidendę z instrumentów kapitałowych DDS ujmuje się w wynik w chwili nabycia przez Spółkę prawa do dywidendy.

Inwestycje kapitałowe DDS nienotowane na aktywnym rynku, których wartości godziwej nie da się wiarygodnie wycenić oraz instrumenty pochodne powiązane z nimi i rozliczane w formie przekazania takich nienotowanych inwestycji kapitałowych, wycenia się po koszcie pomniejszonym o utratę wartości na koniec każdego okresu sprawozdawczego.

**3.18.5 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 nieznaczące.

**3.18.6 Utrata wartości aktywów finansowych**

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

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

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

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

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

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

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

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.

### **3.18.7 Usunięcie aktywów finansowych z bilansu**

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

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

## **3.19 Zobowiązania finansowe i instrumenty kapitałowe**

### **3.19.1 Klasyfikacja: instrumenty dłużne lub kapitałowe**

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

### **3.19.2 Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW**

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

Zobowiązanie finansowe klasyfikuje się jako przeznaczone do obrotu, jeżeli:

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

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

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

Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW są wykazywane w wartości godziwej, a wszelkie zyski lub straty z tytułu przeszacowania ujmuje 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 32.7.

### **3.19.3 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.

### **3.19.4 Umowy gwarancji finansowej**

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

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

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

### **3.19.5 Usunięcie zobowiązań finansowych z bilansu**

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

## **4 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach**

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

### **4.1 Profesjonalny osąd w rachunkowości**

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

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

### **4.2 Niepewność szacunków**

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

#### **4.2.1 Okresy użytkowania ekonomicznego rzeczowych aktywów trwałych**

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

#### **4.2.2 Wartości rezydualne taboru**

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

#### **4.2.3 Wycena instrumentów finansowych**

Nota 32.7 zawiera szczegółowe informacje na temat głównych założeń stosowanych przy określaniu wartości godziwej instrumentów finansowych.

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

Zgodnie z założeniami opisanymi w Nocie 3.13. Spółka przeprowadza testy na utratę wartości rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych, w przypadku gdy wystąpią przesłanki do utraty wartości tych pozycji. 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 3.18.6., natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w Nocie 16 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

#### **4.2.6 Odpis na wolno rotujące i przestarzałe zapasy**

Metodologia stosowana do ustalenia wartości odzyskiwalnej netto zapasów została opisana w Nocie 3.15., natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w Nocie 18 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

#### **4.2.7 Podatek dochodowy odroczony**

Założenia przyjęte w celu rozpoznania aktywów z tytułu podatku odroczonego opisano w Nocie 3.3.2., natomiast wyliczenie aktywa / rezerwy z tytułu podatku odroczonego zostały przedstawione w Nocie 10 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

#### **4.2.8 Świadczenia pracownicze**

Głównymi założeniami dotyczącymi rezerw na świadczenia pracownicze będące przedmiotem szacunku to stopy dyskontowe, wzrost płac, oczekiwany przeciętny okres zatrudnienia. Szczegóły dotyczące sposobu tworzenia tych rezerw opisano w Nocie 3.2., natomiast wyniki wyliczenia rezerw na świadczenia pracownicze zostały przedstawione w Nocie 30 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

Rezerwa na świadczenia pracownicze wynikająca z Programu Dobrowolnych Odejść pracowników Spółki („PDO” lub „Program”) została oszacowana na podstawie rzeczywistej liczby pracowników, którzy skorzystali z Programu, znanej na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego. Wartość rezerwy wyliczono indywidualnie dla każdego pracownika zgodnie z zapisami regulaminu Programu, który reguluje wysokość świadczeń należnych pracownikom. Wynik wyliczenia rezerwy na PDO został zaprezentowany w Nocie 30.2 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego numer.

#### **4.2.9 Rezerwy**

Rezerwy dotyczące świadczeń z tytułu rozwiązania stosunku pracy oraz restrukturyzacji: stopy dyskontowej i inne założenia. Założenia przyjęte dla wyceny rezerw na roszczenia i sprawy sądowe zostały opisane w Nocie 3.16. Wyniki wyliczenia rezerwy na te tytuły zostały przedstawione w Nocie 31 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

#### **4.2.10 Klasyfikacja umów leasingu finansowego**

Spółka zawiera umowy leasingu dotyczące środków trwałych. Klasyfikacja tych umów jako leasingu finansowego jest przedmiotem szacunku Zarządu. Szczegółowe zasady klasyfikacji umów leasingu zostały opisane w Nocie 3.5. Informacja dotycząca leasingu finansowego jest ujęta w Nocie 28 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego, natomiast informacja dotycząca leasingu operacyjnego jest ujęta w Nocie 34 dodatkowych informacji do sprawozdania finansowego.

## **5 Przychody ze sprzedaży usług**

### **5.1 Produkty i usługi segmentu operacyjnego**

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

### **5.2 Informacje geograficzne**

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

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

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

	<b>Rok zakończony 31/12/2014</b>	<b>Rok zakończony 31/12/2013</b>
	<b>tys. PLN</b>	<b>tys. PLN</b>
Polska	3 370 035	3 686 896
Niemcy	122 298	202 461
Czechy	80 367	97 752
Słowacja	75 649	51 803
Cypr	60 041	48 436
Pozostałe kraje	67 473	74 380
<b>Razem</b>	<b>3 775 863</b>	<b>4 161 728</b>

### **5.3 Informacje o wiodących klientach**

W okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku udział w sprzedaży jednego z kontrahentów wyniósł 10,5% sumy przychodów ze sprzedaży usług. W okresie zakończonym 31 grudnia 2013 roku obroty z żadnym z kontrahentów nie przekroczyły 10% udziału w sumie przychodów ze sprzedaży usług.

**5.4 Struktura przychodów ze sprzedaży**

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

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Przychody przewozowe oraz spedycja kolejowa	3 646 968	3 992 095
Przychody bocznicowe i trakcyjne	84 319	94 500
Pozostałe przychody <sup>(1)</sup>	44 576	75 133
<b>Razem</b>	<b>3 775 863</b>	<b>4 161 728</b>

<sup>(1)</sup> Pozycja pozostałych przychodów za rok zakończony 31 grudnia 2014 roku prezentuje głównie 25.405 tysięcy złotych przychodów z tytułu wynajmu taboru, 4.366 tysięcy złotych przychodów z tytułu usług kompleksowego wsparcia eksploatacyjnego oraz 5.394 tysięcy złotych przychodów z tytułu napraw taboru. W analogicznym okresie roku 2013 pozycja ta prezentuje głównie 36.408 tysięcy złotych przychodów z tytułu wynajmu taboru, 6.777 tysięcy złotych przychodów z kompleksowej obsługi wydobycia kredy, 6.322 tysięcy złotych przychodów z tytułu usług kompleksowego wsparcia eksploatacyjnego oraz 10.698 tysięcy złotych z tytułu napraw taboru.

## 6 Koszty rodzajowe

### 6.1 Koszty amortyzacji

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	316 667	326 090
Amortyzacja aktywów niematerialnych	15 524	21 370
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące:		
Rzeczowe aktywa trwałe	-	11 215
Aktywa przeznaczone do sprzedaży	-	2 185
<b>Razem amortyzacja</b>	<b>332 191</b>	<b>360 860</b>

### 6.2 Zużycie materiałów i energii

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Zużycie paliwa	199 007	214 769
Zużycie materiałów	30 715	44 668
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	382 127	425 783
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące	(19 324)	(1 643)
Pozostałe (w tym inwentaryzacja)	1 254	2 221
<b>Razem zużycie materiałów i energii</b>	<b>593 779</b>	<b>685 798</b>

### 6.3 Usługi Obce

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	723 233	945 915
Usługi remontowe	71 714	79 660
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	150 922	154 134
Usługi transportowe	101 793	92 035
Usługi telekomunikacyjne	10 735	15 530
Usługi prawne, doradcze i podobne	21 393	16 116
Usługi informatyczne	53 101	47 209
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	27 802	35 158
Usługi przeładunkowe	17 798	16 328
Pozostałe usługi	13 014	16 649
<b>Razem usługi obce</b>	<b>1 191 505</b>	<b>1 418 734</b>

### 6.4 Koszty świadczeń pracowniczych

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Wynagrodzenia	1 000 248	1 000 741
Koszty ubezpieczeń społecznych	201 726	203 945
Koszty odpisów na ZFŚS	28 697	28 827
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	34 854	34 206
Świadczenia po okresie zatrudnienia	10 344	8 645
Program Gwarancji Pracowniczych <sup>(1)</sup>	-	192 894
Program Dobrowolnych Odejść pracowników <sup>(2)</sup>	257 116	-
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	47 426	66 144
Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych	3 026	15 635
<b>Razem koszty świadczeń pracowniczych</b>	<b>1 583 437</b>	<b>1 551 037</b>

<sup>(1)</sup> Program Gwarancji Pracowniczych został szczegółowo opisany w Nocie 30.3.

<sup>(2)</sup> Program Dobrowolnych Odejść pracowników został szczegółowo opisany w Nocie 30.2.

## 6.5 Pozostałe koszty rodzajowe

Pozycja pozostałych kosztów rodzajowych zawiera kwotę 37.574 tysięcy złotych przychodów z tytułu kar umownych i odszkodowań za rok zakończony 31 grudnia 2014 roku, natomiast za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku wartość przychodów z tytułu kar umownych i odszkodowań wyniosła 23.973 tysięcy złotych.

## 7 Pozostałe przychody i koszty operacyjne

### 7.1 Pozostałe przychody operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Zyski ze zbycia aktywów:		
Zysk ze sprzedaży majątku trwałego	9 851	4 420
Rozwiązane odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	5 800	2 643
Pozostałe (w tym na odsetki od należności)	532	1 370
	<u>6 332</u>	<u>4 013</u>
Pozostałe przychody operacyjne:		
Otrzymany zwrot zapłaconej kary UOKiK	-	46 000
Rozwiązanie rezerwy na karę UOKiK	14 362	9 945
Rozwiązanie rezerwy na pozostałe kary	4 111	1 655
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	2 096	2 462
Dodatknie różnice kursowe od należności i zobowiązań handlowych	-	364
Inne	1 183	386
<b>Razem pozostałe przychody operacyjne</b>	<b><u>37 935</u></b>	<b><u>69 245</u></b>



**7.2 Pozostałe koszty operacyjne**

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Utworzone odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	7 884	7 212
Pozostałe (w tym na odsetki od należności)	363	890
	<u>8 247</u>	<u>8 102</u>
Pozostałe koszty operacyjne:		
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	6 648	16 134
Rezerwa na kary UOKiK	-	1 786
Rezerwa na pozostałe kary	2 238	17 708
Koszty sądowe i egzekucyjne	679	611
Koszty świadczeń przejazdowych dla osób niebędących pracownikami	2 001	1 832
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	102	1 081
Ujemne różnice kursowe od należności i zobowiązań handlowych	225	-
Pozostałe	956	1 949
<b>Razem pozostałe koszty operacyjne</b>	<b><u>21 096</u></b>	<b><u>49 203</u></b>

## 8 Przychody finansowe

Przychody odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Przychody odsetkowe:		
Lokaty i rachunki bankowe	17 462	27 017
Wadia i zabezpieczenia	273	394
Udzielone pożyczki	183	1 193
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publicznoprawnych)	12 856	347
	30 774	28 951
Dywidendy z inwestycji kapitałowych	18 723	11 210
<b>Razem przychody odsetkowe i dywidendy</b>	<b>49 497</b>	<b>40 161</b>

Przychody odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Przychody odsetkowe:		
Pożyczki i należności (obejmujące gotówkę na rachunku bankowym i lokaty bankowe)	17 918	28 604
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publicznoprawnych)	12 856	347
	30 774	28 951
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	18 723	11 210
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	49 497	40 161
Pozostałe przychody finansowe		
Zyski z udziałów i akcji:		
Zyski ze sprzedaży udziałów i akcji	-	3 438
Zyski z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW	-	2 160
<b>Razem przychody finansowe</b>	<b>49 497</b>	<b>45 759</b>

## 9 Koszty finansowe

Koszty odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Odsetki od kredytów i kredytów w rachunku bieżącym	6 366	8 981
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	7 546	10 228
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	7 679	9 962
Odsetki od wadów i gwarancji	446	254
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publicznoprawnych)	464	1 559
<b>Koszty odsetkowe razem</b>	<b>22 501</b>	<b>30 984</b>

Koszty odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych:	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Zobowiązania finansowe wyceniane wg zamortyzowanego kosztu	22 037	29 425
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publicznoprawnych)	464	1 559
Razem koszty odsetkowe	22 501	30 984
Pozostałe koszty finansowe		
Straty z udziałów i akcji:		
Strata ze sprzedaży udziałów i akcji	-	933
Utworzone odpisy aktualizujące na udziały i akcje	9	2 239
	9	3 172
Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW	2 857	-
Pozostałe koszty finansowe:		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	6 051	3 838
Pozostałe koszty finansowe	174	274
<b>Razem koszty finansowe</b>	<b>31 592</b>	<b>38 268</b>

## 10 Podatek dochodowy

### 10.1 Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Bieżący podatek dochodowy:</b>		
Bieżące obciążenie podatkowe	(266)	348
<b>Odroczony podatek dochodowy:</b>		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	9 857	20 511
<b>Koszt podatkowy ogółem ujęty w bieżącym roku</b>	<b>9 591</b>	<b>20 859</b>

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 nie stanowiących 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.

Uzgodnienie wyniku podatkowego do wyniku księgowego kształtuje się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Zysk przed opodatkowaniem	68 201	114 942
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	12 958	21 839
Efekt przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych	(6 620)	(14 052)
Efekt kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów (NKUP) według przepisów podatkowych	11 518	13 072
Wykorzystanie ulgi podatkowej na nabycie nowych technologii <sup>(1)</sup>	(8 265)	-
<b>Koszt podatku dochodowego ujęty w wynik</b>	<b>9 591</b>	<b>20 859</b>

<sup>(1)</sup> W 2014 roku Spółka skorzystała z możliwości odliczenia od podstawy opodatkowania poniesionych wydatków w związku z nabyciem nowych technologii w rozumieniu art. 18b ust. 2 ustawy o CIT za lata 2008-2012.

Stawka podatkowa zastosowana w powyższym uzgodnieniu za rok 2014 wynosi 19% i stanowi ono podatek dochodowy od osób prawnych zgodnie z przepisami podatkowymi w Polsce.

Od dnia 1 stycznia 2015 roku Spółka funkcjonuje w ramach podatkowej grupy kapitałowej, o której mowa w art. 1a Ustawy z dnia 15 lutego 1992 roku o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. 2014 r. poz. 851 tj. ze zm.), pod nazwą: PKP CARGO LOGISTICS - Podatkowa Grupa Kapitałowa (zwanej dalej PGK). PGK powstała poprzez zawarcie w dniu 29 września 2014 r. Umowy utworzenia podatkowej grupy kapitałowej obowiązującej przez okres 3 lat do dnia 31 grudnia 2017 roku. W skład PGK wchodzi PKP CARGO S.A jako spółka reprezentująca, CARGOSPED Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o. o.

**10.2 Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach**

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Podatek odroczony</b>		
Z tytułu dochodów i kosztów ujętych w pozostałych całkowitych dochodach:		
Zyski/ straty aktuarialne świadczeń po okresie zatrudnienia	(6 976)	3 152
<b>Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach</b>	<b>(6 976)</b>	<b>3 152</b>

**10.3 Bieżące należności i zobowiązania z tytułu podatku dochodowego**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Bieżące zobowiązania z tytułu podatku dochodowego</b>		
Podatek dochodowy do zapłaty	143	-

**10.4 Saldo podatku odroczonego**

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

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	209 215	217 646
Rezerwy z tytułu podatku odroczonego	(150 856)	(156 407)
	<b>58 359</b>	<b>61 239</b>

**10.4 Saldo podatku odroczonego (c.d.)**

Rok zakończony 31/12/2014	Stan na początek okresu	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na koniec okresu
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:</b>				
Rzeczowe aktywa trwałe (w tym leasing)	(156 932)	16 427	-	(140 505)
Zobowiązania długoterminowe	(3 031)	1 457	-	(1 574)
Zapasy	4 328	(5 540)	-	(1 212)
Należności - odpisy aktualizujące	9 612	(5 759)	-	3 853
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(2 097)	1 569	-	(528)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	153 589	15 494	6 976	176 059
Pozostałe rezerwy	1 137	109	-	1 246
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	5 654	326	-	5 980
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(2 665)	(4 371)	-	(7 036)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	8 018	(982)	-	7 036
Ujemne różnice kursowe	9 347	(2 391)	-	6 956
Pozostałe	(423)	543	-	120
	<b>26 537</b>	<b>16 882</b>	<b>6 976</b>	<b>50 395</b>
<b>Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi</b>				
Straty podatkowe <sup>(1)</sup>	34 702	(26 738)	-	7 964
<b>Razem aktywa / (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego</b>	<b>61 239</b>	<b>(9 857)</b>	<b>6 976</b>	<b>58 359</b>

<sup>(1)</sup> Aktywo na dzień 31.12.2014 roku z tytułu odroczonego podatku od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentuje stratę Spółki (w kwocie 41.925 tysięcy złotych).

**10.4 Saldo podatku odroczonego (c.d.)**

Rok zakończony 31/12/2013	Stan na początek okresu	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na koniec okresu
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:</b>				
Rzeczowe aktywa trwałe (w tym leasing)	(109 269)	(47 663)	-	(156 932)
Zobowiązania długoterminowe	(4 718)	1 687	-	(3 031)
Zapasy	4 640	(312)	-	4 328
Należności - odpisy aktualizujące	6 535	3 077	-	9 612
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(3 203)	1 106	-	(2 097)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	4	(4)	-	-
Rezerwy na świadczenia pracownicze	128 276	28 465	(3 152)	153 589
Pozostałe rezerwy	835	302	-	1 137
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	473	5 181	-	5 654
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(941)	(1 724)	-	(2 665)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	7 072	946	-	8 018
Ujemne różnice kursowe	12 486	(3 139)	-	9 347
Dodatnie różnice kursowe	(8)	8	-	-
Pozostałe	-	(423)	-	(423)
	42 182	(12 493)	(3 152)	26 537
<b>Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi</b>				
Straty podatkowe <sup>(1)</sup>	42 720	(8 018)	-	34 702
<b>Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego</b>	<b>84 902</b>	<b>(20 511)</b>	<b>(3 152)</b>	<b>61 239</b>

<sup>(1)</sup> Aktywo na dzień 31.12.2013 roku z tytułu odroczonego podatku od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowało stratę Spółki (w kwocie 182.650 tysięcy złotych).

**10.5 Nieujęte aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego i niewykorzystane ulgi podatkowe**

Na dzień 31 grudnia 2014 roku jak i na dzień 31 grudnia 2013 roku nie wystąpiły nieujęte aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego i niewykorzystane ulgi podatkowe.

**11 Rzeczowe aktywa trwałe**

Wartości bilansowe:	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Grunty	125 393	127 256
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	396 770	397 647
Urządzenia techniczne i maszyny	72 759	79 402
Środki transportu	3 098 477	2 905 053
Inne środki trwałe	4 868	5 818
Środki trwałe w budowie	10 854	18 654
	<b>3 709 121</b>	<b>3 533 830</b>

w tym w leasingu finansowym:	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Urządzenia techniczne i maszyny	4 355	15 522
Środki transportu	243 732	262 543
Inne środki trwałe	-	5
	<b>248 087</b>	<b>278 070</b>



**11 Rzeczowe aktywa trwałe (c.d.)**

	Grunty	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Wartość brutto</b>						
<b>Stan na 31 grudnia 2012 roku</b>	<b>105 616</b>	<b>365 217</b>	<b>150 881</b>	<b>3 952 381</b>	<b>18 836</b>	<b>4 592 931</b>
<i>Zwiększenia:</i>						
Nabycie	-	23 127	12 675	276 950	1 270	<b>314 022</b>
Leasing finansowy	-	-	4 025	-	-	<b>4 025</b>
Aport	33 866	81 601	1 608	-	5	<b>117 080</b>
Pozostałe	-	626	2 450	771	-	<b>3 847</b>
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	(17 780)	(128)	(367)	(40)	<b>(18 315)</b>
Likwidacja	-	(2 411)	(957)	(149 330)	(100)	<b>(152 798)</b>
Przeklasyfikowania do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(12 226)	-	-	(15 506)	-	<b>(27 732)</b>
Pozostałe	-	-	-	-	(1 678)	<b>(1 678)</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2013 roku</b>	<b>127 256</b>	<b>450 380</b>	<b>170 554</b>	<b>4 064 899</b>	<b>18 293</b>	<b>4 831 382</b>
<i>Zwiększenia:</i>						
Nabycie	-	19 343	14 934	485 557	954	<b>520 788</b>
Leasing finansowy	-	-	-	2 465	-	<b>2 465</b>
Pozostałe	-	-	152	-	-	<b>152</b>
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	(1 863)	(8 267)	(200)	(317)	(2)	<b>(10 649)</b>
Likwidacja	-	(9 584)	(553)	(206 796)	(32)	<b>(216 965)</b>
Pozostałe	-	-	-	-	(152)	<b>(152)</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2014 roku</b>	<b>125 393</b>	<b>451 872</b>	<b>184 887</b>	<b>4 345 808</b>	<b>19 061</b>	<b>5 127 021</b>

**11 Rzeczowe aktywa trwałe (c.d.)**

	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej					Razem
	Grunty		Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Skumulowane umorzenie</b>						
<b>Stan na 31 grudnia 2012 roku</b>	-	<b>30 692</b>	<b>72 560</b>	<b>1 008 920</b>	<b>10 790</b>	<b>1 122 962</b>
<i>Zwiększenia</i>						
Koszty amortyzacji	-	14 721	21 593	287 009	2 767	<b>326 090</b>
Pozostałe	-	531	-	-	-	<b>531</b>
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	(3 503)	(112)	(234)	(22)	<b>(3 871)</b>
Likwidacja	-	(1 008)	(2 889)	(132 908)	(1 060)	<b>(137 865)</b>
Przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	-	-	(2 941)	-	<b>(2 941)</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2013 roku</b>	-	<b>41 433</b>	<b>91 152</b>	<b>1 159 846</b>	<b>12 475</b>	<b>1 304 906</b>
<i>Zwiększenia</i>						
Koszty amortyzacji	-	16 082	21 288	277 414	1 882	<b>316 666</b>
Pozostałe	-	-	130	-	-	<b>130</b>
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	(4 194)	(103)	(148)	(2)	<b>(4 447)</b>
Likwidacja	-	(909)	(339)	(189 781)	(31)	<b>(191 060)</b>
Pozostałe	-	-	-	-	(131)	<b>(131)</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2014 roku</b>	-	<b>52 412</b>	<b>112 128</b>	<b>1 247 331</b>	<b>14 193</b>	<b>1 426 064</b>

**11 Rzeczowe aktywa trwałe (c.d.)**

	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej		Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
	Grunty	tys. PLN				
<b>Skumulowana utrata wartości</b>						
<b>Stan na 31 grudnia 2012 roku</b>	-	-	-	1 885	-	1 885
Zwiększenia						
ujęcie odpisu	-	11 300	-	-	-	11 300
Zmniejszenia						
pozostałe (w tym rozwiązanie)	-	-	-	(1 885)	-	(1 885)
<b>Stan na 31 grudnia 2013 roku</b>	-	11 300	-	-	-	11 300
Zmniejszenia						
wykorzystanie odpisu	-	(8 610)	-	-	-	(8 610)
<b>Stan na 31 grudnia 2014 roku</b>	-	2 690	-	-	-	2 690

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Środki trwałe w budowie</b>		
<b>Wartość na początek okresu</b>	20 454	20 674
Zwiększenia	529 452	446 769
Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych	(13 999)	(11 726)
Zmniejszenia - przekazanie na środki trwałe	(523 253)	(435 127)
Zmniejszenia - zaniechanie inwestycji	-	(136)
<b>Stan na koniec okresu</b>	<b>12 654</b>	<b>20 454</b>

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Skumulowana utrata wartości środków trwałych w budowie</b>		
<b>Wartość na początek okresu</b>	1 800	-
Zwiększenia	-	1 800
<b>Stan na koniec okresu</b>	<b>1 800</b>	<b>1 800</b>

**11.1 Utrata wartości ujęta w roku bieżącym**

W 2013 roku w wyniku inwentaryzacji środków trwałych Spółka stwierdziła, iż część z nich utraciła swoją przydatność w zakresie dalszego wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej. Dotyczyło to głównie zaliczonych do środków trwałych inwestycji w dzierżawionych obiektach (11.300 tysięcy złotych) oraz rozpoczętej i niezakończonych inwestycji w rejonie Ostaszewa Toruńskiego (1.800 tysięcy złotych). Na te składniki środków trwałych został utworzony w 2013 roku odpis aktualizujący. W 2014 roku w wyniku likwidacji księgowej części z w/w składników nastąpiło wykorzystanie odpisu aktualizującego w kwocie 8.610 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku Spółka nie stwierdziła istnienia przesłanek utraty wartości dla pozostałych składników rzeczowych aktywów trwałych.

**11.2 Aktywa Spółki zabezpieczające zobowiązania**

Na dzień 31 grudnia 2014 roku Spółka w ewidencji majątkowej rzeczowych aktywów trwałych posiadała:

- a) lokomotywy stanowiące przedmiot zastawu rejestrowego do kwoty 90.000 tysięcy złotych, oraz
- b) nieruchomości gruntową zabudowaną objętą hipoteką do kwoty 20.000 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka w ewidencji majątkowej rzeczowych aktywów trwałych posiadała:

- a) lokomotywy stanowiące przedmiot zastawu rejestrowego do łącznej kwoty 351.960 tysięcy złotych, oraz
- b) nieruchomości gruntową zabudowaną objętą hipoteką do kwoty 20.000 tysięcy złotych.

Przedmiotowe składniki stanowią zabezpieczenie otrzymanych przez Spółkę kredytów inwestycyjnych.

Szczegółowe informacje na temat kredytów zabezpieczonych na majątku przedstawia nota nr 26.1.

W przypadku zawartych przez PKP CARGO S.A umów leasingu finansowego zabezpieczenie stanowi 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.

**11.3 Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych**

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Spółka zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) z siedzibą w Warszawie dwie umowy o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach prowadzonych przez Spółkę prac inwestycyjnych.

Pierwsza umowa zawarta 15 października 2012 roku dotyczy budowy i wyposażenia kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo. Na dzień 31 grudnia 2014 roku łączne nakłady poniesione na budowę terminala wyniosły 18.957 tysięcy złotych, w ramach których Spółka otrzymała wpływ środków pieniężnych z tytułu dotacji w kwocie 8.258 tysięcy złotych.

Druga umowa, zawarta 24 października 2013 roku dotyczy zakupu i dostawy nowobudowanych wagonów serii Sggrss. Na dzień 31 grudnia 2014 roku wartość poniesionych przez Spółkę nakładów na realizację przedmiotowego zakupu wyniosła 68.664 tysięcy złotych, w ramach których Spółka otrzymała wpływ środków pieniężnych z tytułu dotacji w kwocie 17.468 tysiące złotych.

W przypadku obu umów wartość dotacji rządowych została uwzględniona jako pomniejszenie wartości początkowej rzeczowych aktywów trwałych będących przedmiotem umowy.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku nie wystąpiły niespełnione warunki związane z pomocą rządową.

**12 Wartości niematerialne**

Wartości bilansowe	Stan na	Stan na
	31/12/2014	31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Licencje	30 002	31 492
Wartości niematerialne w budowie	25 988	27 053
	<b>55 990</b>	<b>58 545</b>

	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Wartości niematerialne w budowie	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Wartość brutto</b>			
<b>Stan na 31 grudnia 2012 roku</b>	<b>95 954</b>	<b>17 823</b>	<b>113 777</b>
Zwiększenia – nabycie	-	18 149	<b>18 149</b>
Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania	8 919	(8 919)	-
Inne – likwidacja	(15)	-	<b>(15)</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2013 roku</b>	<b>104 858</b>	<b>27 053</b>	<b>131 911</b>
Zwiększenia – nabycie	-	12 969	<b>12 969</b>
Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania	14 034	(14 034)	-
<b>Stan na 31 grudnia 2014 roku</b>	<b>118 892</b>	<b>25 988</b>	<b>144 880</b>

	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Razem
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Skumulowane umorzenie</b>		
<b>Stan na 31 grudnia 2012 roku</b>	<b>52 011</b>	<b>52 011</b>
Koszty amortyzacji	21 370	<b>21 370</b>
Inne – likwidacja	(15)	<b>(15)</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2013 roku</b>	<b>73 366</b>	<b>73 366</b>
Koszty amortyzacji	15 524	<b>15 524</b>
<b>Stan na 31 grudnia 2014 roku</b>	<b>88 890</b>	<b>88 890</b>

### 12.1 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 9.808 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 11.871 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2013 roku.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku pozostały średnio ważony okres ekonomicznej użyteczności dla ww. oprogramowania SAP wynosi 3 lata.

### 13 Jednostki zależne

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na dzień 31 grudnia 2013 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
1	CARGOSPED Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna w zakresie kruszywa oraz przewozów intermodalnych zarówno krajowych jak i międzynarodowych	Warszawa	100%	100%
2	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna odpadów i złomu	Małaszewicze	100%	100%
3	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	Żurawica	100%	100%
4	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100%	100%
5	PKP CARGO TABOR - Karsznice Sp. z o.o. <sup>(1)</sup>	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Zduńska - Wola	-	100%
6	PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie <sup>(3)</sup>	Spedycja poza granicami Polski	Bratysława	51%	51%
7	Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna	Warszawa	56%	56%
8	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. <sup>(1)</sup>	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100%	100%
9	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. <sup>(2)</sup>	Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców	Warszawa	100%	100%
10	CARGOTOR Sp. z o.o.	Zarządzanie infrastrukturą logistyczną w postaci bocznic kolejowych i torów	Warszawa	100%	100%

(1) W ramach procesu łączenia jednostek zależnych PKP CARGO S.A. w dniu 2 czerwca 2014 roku zostały podjęte uchwały Nadzwyczajnych Zgromadzeń Wspólników spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. oraz PKP CARGO TABOR-KARSZNICE Sp. z o.o., w sprawie połączenia spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, jako spółki przejmującej z PKP CARGO TABOR-KARSZNICE Sp. z o.o. z siedzibą w Zduńskiej Woli, jako spółką przejmowaną. Połączenia spółek odbyły się w trybie art. 492 § 1 kodeksu spółek handlowych tj. poprzez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej na spółkę przejmującą. W dniu 1 lipca 2014 roku zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym połączenia spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. z PKP CARGO TABOR - KARSZNICE Sp. z o.o. Od dnia 1 lipca 2014 roku PKP CARGOWAG Sp. z o.o. działa pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. 100 % udziałów w kapitale zakładowym tej spółki należy do PKP CARGO S.A.

(2) W dniu 1 lipca 2014 roku została podpisana umowa sprzedaży przedsiębiorstwa pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. (sprzedawca) a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (kupujący). Przedmiotem umowy jest sprzedaż przedsiębiorstwa rozumianego jako zorganizowanego zespołu składników niematerialnych i materialnych przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej w rozumieniu art. 551 kodeksu cywilnego (w tym między innymi nazwa przedsiębiorstwa – PKP CARGOLOK, własność ruchomości, prawa wynikające z umów, środki pieniężne, wierzytelności pieniężne, tajemnice przedsiębiorstwa, księgi i dokumenty związane z prowadzeniem przedsiębiorstwa) oraz przejęcie zobowiązań związanych z prowadzeniem przedsiębiorstwa. W dniu 22 października 2014 roku nastąpiła zmiana Aktu założycielskiego spółki PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w zakresie zmiany firmy spółki oraz przedmiotu jej działalności. Od dnia 22 października 2014 roku spółka działa pod firmą PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. a jej przedmiotem działalności jest działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzyskiem surowców.

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

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

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
11	TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o. <sup>(1)</sup>	Przeładunek towarów, skład celny	Lublin	100%	60%
12	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicz	64%	64%
13	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Obsługa finansowo - księgową	Warszawa	100%	100%
14	PPHU UKPOL Sp. z o.o. <sup>(2)</sup>	Przeładunek, usługi handlowe	Werchrata	100%	75%

(1) W dniu 21 listopada 2014 roku spółka PS TRADE TRANS Sp. z o.o. nabyła 139 udziałów w spółce TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie, stanowiących 39,7 % kapitału zakładowego tej spółki, od drugiego wspólnika - spółki KARYA Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie. Od tego dnia PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o.

(2) W dniu 16 grudnia 2014 roku została zawarta Warunkowa Umowa Sprzedaży Udziałów pomiędzy wspólnikami spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o. - Panem Marianem Sytym (Sprzedającym) a PS TRADE TRANS Sp. z o.o.(Kupującym). Na mocy tej umowy Pan Marian Syty zbył na rzecz PS TRADE TRANS Sp. z o.o. 25 udziałów spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o., stanowiących 25% kapitału zakładowego. W dniu 19 grudnia 2014 roku nastąpiła zapłata za udziały, w wyniku czego spółka PS TRADE TRANS Sp. z o.o. stała się właścicielem 100% udziałów w spółce PPHU UKPOL Sp. z o.o.

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

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
15	Cargosped Terminal Braniewo sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100%	100%

#### 14 Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych

Szczegółowe informacje o podmiotach stowarzyszonych Spółki na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na dzień 31 grudnia 2013 roku przedstawiają się następująco:

	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
1	COSCO POLAND Sp. z o.o.	Obsługa morsko-lądowa kontenerowych ładunków	Gdynia	20%	20%
2	POL RAIL S.r.l. <sup>(1)</sup>	Transport kolejowy międzynarodowy	Rzym	-	22%
3	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. <sup>(2)</sup>	Obsługa spedycyjna	Gdynia	44%	44%

<sup>(1)</sup> Na dzień 31 grudnia 2014 roku spółka POL RAIL S.r.l. jest spółką współzależną. Charakter powiązania ze spółką został opisany w Nocie nr 15.

<sup>(2)</sup> W dniu 23 czerwca 2008 roku Sąd Rejonowy w Gdańsku wydał postanowienie o ogłoszeniu upadłości obejmującej likwidację Międzynarodowej Spedycji Mirtrans sp. z o. o. Z dniem 8 stycznia 2013 roku NZW podjęło uchwałę w sprawie dalszego funkcjonowania spółki uwzględniającej rozwiązanie spółki i otwarcie procesu likwidacji spółki oraz powołano likwidatora.

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

	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
4	POL RAIL S.r.l. <sup>(1)</sup>	Transport kolejowy	Rzym	-	25%
5	Rentrans Cargo Sp. Z o.o.	Transport kolejowy	Szczecin	27%	27%
6	Rail Cargo Service Sp. z o.o.	Transport kolejowy, usługi informatyczne	Wrocław	20%	20%
7	Rail Cargo Spedition GmbH	Transport kolejowy	Wiedeń	38%	38%
8	S.C. Trade Trans Terminal SRL	Przeładunek, transport i spedycja	Curtici (Rumunia)	24%	24%

<sup>(1)</sup> Na dzień 31 grudnia 2014 roku spółka POL RAIL S.r.l. jest spółką współzależną. Charakter powiązania ze spółką został opisany w Nocie nr 15.



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

	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
9	Gdański Terminal Kontenerowy S.A.	Przeładunek, magazynowanie, transport i spedycja	Gdańsk	42%	42%

Na dzień 31 grudnia 2014 roku Spółka nie posiada istotnych akcji lub udziałów w spółkach stowarzyszonych lub spółkach stowarzyszonych pośrednio.

### 15 Wspólne przedsięwzięcia

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

	Nazwa wspólnego przedsięwzięcia (współkontrolowanej jednostki)	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
1	PKP CARGO CFL International S.A. <sup>(1)</sup>	Działalność spedycyjna i transportowa	Bratysława (Słowacja)	50%	50%

<sup>(1)</sup> W związku z decyzją z dnia 17 stycznia 2014 roku Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenie Akcjonariuszy w sprawie rozwiązania spółki PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego, postępowanie likwidacyjne objęło również spółkę PKP CARGO CFL International S.A..

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

	Nazwa wspólnego przedsięwzięcia (współkontrolowanej jednostki)	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
2	Terminale Przeladunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	Obsługa terminalowa w transporcie intermodalnym, usługi przeladunku zabezpieczenia wysyłki towarów paletyzowanych, masowych towarów hutniczych	Sławków	50%	50%
3	POL – RAIL S.r.l. <sup>(1)</sup>	Transport kolejowy międzynarodowy	Rzym	50%	-
4	Cargosped Składy Celne Sp. z o.o.	Składowanie towarów na składzie celnym, przechowywanie towarów w magazynie krajowym oraz obsługa składowanych towarów	Gdańsk	50%	50%

<sup>(1)</sup> W dniu 24 lipca 2014 roku Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o. podjęło uchwałę o zakupie 3,23% udziałów w spółce POL-RAIL S.r.l. Umowa nabycia udziałów została zawarta w dniu 16 września 2014 roku. Na dzień 31 grudnia 2014 roku PS Trade Trans Sp. z o.o. posiada 28,2% udziałów natomiast PKP CARGO S.A. 21,8% udziałów w kapitale zakładowym spółki POL - RAIL S.r.l., co łącznie stanowi 50% udziału w kapitale zakładowym spółki POL-RAIL s.r.l.

**15.1 Wartość udziałów i akcji w jednostkach powiązanych**

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
CARGOSPED Sp. z o.o.	20 599	20 599
PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	40 439	40 439
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	6 666	6 666
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	12 676	12 676
PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o.	-	13 893
PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie	-	-
PS TRADE TRANS Sp. z o.o.	58 814	58 814
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. <sup>(1)</sup>	84 181	70 288
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	16 319	16 319
CARGOTOR Sp. z o.o.	20 182	500
COSCO POLAND Sp. z o.o.	1 100	1 100
POL – RAIL S.r.l.	1 870	1 870
<b>Razem</b>	<b>262 846</b>	<b>243 164</b>

<sup>(1)</sup> W ramach procesu łączenia jednostek zależnych PKP CARGO S.A. w dniu 2 czerwca 2014 roku zostały podjęte uchwały Nadzwyczajnych Zgromadzeń Wspólników spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. oraz PKP CARGO TABOR-KARSZNICE Sp. z o.o., w sprawie połączenia spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, jako spółki przejmującej z PKP CARGO TABOR-KARSZNICE Sp. z o.o. z siedzibą w Zduńskiej Woli, jako spółką przejmowaną. W dniu 1 lipca 2014 roku połączenie spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. z PKP CARGO TABOR - KARSZNICE Sp. z o.o. zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym, informacja ta została opisana w Nocie 13.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku Spółka nie utworzyła żadnych dodatkowych odpisów aktualizujących wartość udziałów i akcji posiadanych w spółkach zależnych.

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

## 15.2 Inwestycje w jednostki powiązane

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Inwestycje w jednostkach zależnych</b>		
<b>Bilans otwarcia</b>	<b>240 194</b>	<b>241 933</b>
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>(7 561)</i>	<i>(5 322)</i>
<b>Zwiększenia</b>	<b>19 682</b>	<b>500</b>
nabycie (w tym aporty wniesione, konwersje wierzytelności itp.)	19 682	500
<b>Zmniejszenia</b>	<b>-</b>	<b>2 239</b>
Inne	-	2 239
<b>Bilans zamknięcia</b>	<b>259 876</b>	<b>240 194</b>
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>(7 561)</i>	<i>(7 561)</i>
<b>Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych</b>		
<b>Bilans otwarcia</b>	<b>2 970</b>	<b>8 987</b>
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>(1 018)</i>	<i>(1 018)</i>
<b>Zmniejszenia</b>	<b>-</b>	<b>6 017</b>
Sprzedaż	-	6 017
<b>Bilans zamknięcia</b>	<b>2 970</b>	<b>2 970</b>
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>(1 018)</i>	<i>(1 018)</i>
<b>Inwestycje w jednostkach współzależnych</b>		
<b>Bilans otwarcia</b>	<b>-</b>	<b>1 000</b>
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<b>Zmniejszenia</b>	<b>-</b>	<b>1 000</b>
Inne	-	1 000
<b>Bilans zamknięcia</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

**16 Pozostałe aktywa finansowe**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Instrumenty finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy</b>		
Forwardy i spoty walutowe	-	2 224
<b>Inwestycje w udziały i akcje</b>		
Udziały i akcje w jednostkach polskich <sup>1)</sup>	6 021	6 020
Udziały i akcje w jednostkach zagranicznych <sup>1)</sup>	-	9
	<u>6 021</u>	<u>6 029</u>
<b>Pożyczki i należności wykazane po koszcie zamortyzowanym</b>		
Udzielone pożyczki <sup>2)</sup>	433	4 371
Lokaty od 3 m-cy do 1 roku	301 385	604 359
Należności z tytułu PGP <sup>3)</sup>	-	79 614
	<u>301 818</u>	<u>688 344</u>
<b>Razem</b>	<b><u>307 839</u></b>	<b><u>696 597</u></b>
Aktywa długoterminowe	6 021	7 440
Aktywa krótkoterminowe	301 818	689 157
<b>Razem</b>	<b><u>307 839</u></b>	<b><u>696 597</u></b>

<sup>1)</sup> Wartość odpisu aktualizującego inwestycje w udziały i akcje na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosiła 11.833 tysięcy złotych, natomiast na dzień 31 grudnia 2013 roku wynosiła 11.825 tysięcy złotych.

<sup>2)</sup> W okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku Spółka wypłaciła spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO dodatkową transzę pożyczki w kwocie 1.040 tysięcy złotych oraz udzieliła pożyczki w kwocie 4.000 tysięcy złotych, która została spłacona na dzień 31 grudnia 2014 roku.

<sup>3)</sup> Na dzień 31 grudnia 2013 roku należności z tytułu PGP prezentowały 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. Środki pieniężne przekazane do domu maklerskiego zostały zwrócone PKP CARGO S.A. w dniu 5 maja 2014 roku po zarejestrowaniu podwyższenia kapitału zakładowego Spółki w KRS jako zapłata za akcje pracownicze. Koszt akcji dla pracowników spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO został poniesiony przez spółki Grupy, które były zobowiązane do zapłaty za akcje PKP CARGO S.A. przyznane pracownikom spółek zależnych.

## 17 Pozostałe aktywa niefinansowe

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Zaliczki na zakup środków trwałych	1 059	1 059
Czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów	24 165	24 414
Pozostałe	1 161	471
	<b>26 385</b>	<b>25 944</b>
Aktywa długoterminowe	1 464	1 201
Aktywa krótkoterminowe	24 921	24 743
<b>Razem</b>	<b>26 385</b>	<b>25 944</b>

Na dzień 31 grudnia 2014 roku największymi pozycjami w ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów usług obcych są: zaliczki na poczet zakupu pozostałej energii trakcyjnej (o wartości 16.534 tysięcy złotych), koszty usług informatycznych (o wartości 3.613 tysięcy złotych), koszty przedpłaconych czynszów (o wartości 1.764 tysięcy złotych). Na dzień 31 grudnia 2013 roku największymi pozycjami w ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów usług obcych były: koszty usług informatycznych (o wartości 7.148 tysięcy złotych), koszty przedpłaconych czynszów (o wartości 2.648 tysięcy złotych) oraz koszty wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników (o wartości 9.750 tysięcy złotych).

## 18 Zapasy

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Materiały brutto	79 212	69 054
Odpis aktualizujący materiały	(3 453)	(22 777)
Materiały netto	<b>75 759</b>	<b>46 277</b>

W okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku Spółka w wyniku przeprowadzonej weryfikacji przydatności zapasów dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego wartość części zamiennych do taboru kolejowego w wysokości 17.034 tysięcy złotych z uwagi na fakt, iż stanowią one strategiczny i pełnowartościowy element zapasu na bieżąco wykorzystywany przy naprawach taboru należącego do Spółki.

W zakresie pozostałych składników zapasu Spółka w okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego w wysokości 2.502 tysięcy złotych oraz zawiązania w wysokości 212 tysięcy złotych.

**19 Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Należności z tytułu dostaw i usług	472 002	520 809
Odpis aktualizujący należności	(59 600)	(81 417)
	<b>412 402</b>	<b>439 392</b>
Należności z tyt. sprzedaży niefinansowych akt. trwałych	-	21 321
Rozrachunki publicznoprawne	4 917	4 480
Należności z tyt. umów o dofinansowanie	-	10 782
Rozrachunki z tyt. podatku VAT	4 491	-
Pozostałe rozrachunki	1 361	1 261
<b>Razem</b>	<b>423 171</b>	<b>477 236</b>

**19.1 Należności z tytułu dostaw i usług**

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

Należności z tytułu dostaw i usług	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Należności nieprzeterminowane	374 210	400 790
Należności przeterminowane		
do 90 dni	34 003	37 803
od 91-365 dni	4 186	670
powyżej 365 dni	3	130
<b>Razem</b>	<b>412 402</b>	<b>439 392</b>
Średni wiek należności (dni)	<b>39</b>	<b>37</b>

Zmiany stanu odpisów aktualizujących na należności

Należności z tytułu dostaw i usług	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>81 417</b>	<b>68 415</b>
Zawiązanie odpisu z tytułu utraty wartości należności	20 462	43 437
Wykorzystanie w ciągu roku	(30 661)	(2 923)
Rozwiązanie odpisów z tytułu utraty wartości	(11 618)	(27 512)
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>59 600</b>	<b>81 417</b>

## 20 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

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

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	63 188	52 762
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	318 232	176 470
<b>Razem</b>	<b>381 420</b>	<b>229 232</b>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty sklasyfikowane do sprzedaży	-	-
<b>Razem</b>	<b>381 420</b>	<b>229 232</b>

## 21 Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Zyski / (straty) aktuarialne ujęte w Pozostałych Całkowitych Dochodach	(36 717)	16 590
Zmiana stanu rezerw na PGP ujęta w kapitałach własnych	-	100 015
<b>Razem pozostałe korekty</b>	<b>(36 717)</b>	<b>116 605</b>

## 22 Transakcje niepieniężne

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

### Aporty przekazane do spółek zależnych - rok 2014

W roku 2014 Spółka przekazała do spółki zależnej CARGOTOR Sp. z o.o. aport w postaci wierzytelności z tytułu zwrotu nakładów inwestycyjnych od PKP S.A. w kwocie brutto 19.682 tysięcy złotych. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej.

### Aporty otrzymane od PKP S.A. - rok 2013

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

### 23 Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży prezentowały się następująco:

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Grunty przeznaczone do sprzedaży	4 994	10 041
Środki transportu	12 566	12 566
<b>Razem</b>	<b>17 560</b>	<b>22 607</b>

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku Spółka dysponowała częścią zbędnych środków trwałych, wobec których podjęto decyzję o ich sprzedaży.

Grupa aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży obejmowała na dzień 31 grudnia 2013 roku 4 nieruchomości gruntowe, a także 77 lokomotyw, które ze względu na swoje wyeksploatowanie nie są użytkowane.

W dniu 23 stycznia 2014 roku Spółka sprzedała do PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. pierwszą z czterech przeznaczonych do sprzedaży nieruchomości gruntowych. Z uwagi na wcześniejsze objęcie nieruchomości będącej przedmiotem transakcji odpisem aktualizującym Spółka nie wygenerowała wyniku na przedmiotowej transakcji.

W przypadku pozostałych składników Spółka prowadzi aktywne działania zmierzające do ich sprzedaży.

### 24 Kapitał Zakładowy

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239 346	2 166 901
<b>Kapitał zakładowy / akcyjny razem</b>	<b>2 239 346</b>	<b>2 166 901</b>

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na dzień 31 grudnia 2013 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda.



**24.1 Akcje zwykłe mające pełne pokrycie w kapitale**

	Liczba akcji	Kapitał podstawowy
	szt.	tys. PLN
<b>Stan na 31 grudnia 2012 r.</b>	<b>2 889 200</b>	<b>2 889 200</b>
emisja akcji - rejestracja 2 października 2013 roku	1	1
obniżenie kapitału podstawowego - rejestracja 2 października 2013 roku	-	(722 300)
<b>Kapitał zakładowy po zmianach</b>	<b>2 889 201</b>	<b>2 166 901</b>
Pozostałe zmiany:		
podział akcji 1:15 (split) - rejestracja 2 października 2013 roku	43 338 015	2 166 901
<b>Stan na 31 grudnia 2013 r.</b>	<b>43 338 015</b>	<b>2 166 901</b>
Emisja akcji serii C	1 448 902	72 445
<b>Stan na 31 grudnia 2014 r.</b>	<b>44 786 917</b>	<b>2 239 346</b>

Na podstawie porozumienia podpisanego w dniu 2 września 2013 roku pomiędzy Zarządem Spółki a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych (PGP) Spółka dokonała transakcji płatności w formie akcji. W dniu 2 października 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii C, które zostały objęte w trybie subskrypcji otwartej. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki dokonał przydziału akcji serii C. W ramach przeprowadzonej subskrypcji Spółka przydzieliła 1.448.902 akcji serii C po cenie nominalnej 50 złotych za akcję. Program świadczeń pracowniczych został opisany w Nocie 30.3.

Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 25 kwietnia 2014 roku.

**24.2 Kapitał zapasowy**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Kapitał zapasowy, w tym:	584 513	651 472
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	201 260	175 730
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	44 023	36 496
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	199 248	199 248
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	139 982	139 982
Rezerwa na płatność w formie akcji	-	100 016

Zgodnie z wymogami Kodeksu Spółek Handlowych, podmioty mające status spółek akcyjnych są obowiązane utworzyć kapitał zapasowy na pokrycie straty. Do tej kategorii kapitału przelewa się co najmniej 8% zysku za dany rok obrotowy wykazanego

---

w jednostkowym sprawozdaniu spółki, dopóki kapitał ten nie osiągnie co najmniej jednej trzeciej kapitału podstawowego jednostki. O użyciu kapitału zapasowego rozstrzyga Walne Zgromadzenie, jednakże części kapitału zapasowego w wysokości jednej trzeciej kapitału zakładowego można użyć jedynie na pokrycie straty wykazanej w jednostkowym sprawozdaniu finansowym i nie podlega ona podziałowi na inne cele. Kwota przeznaczona do podziału między wspólników może być powiększona o niepodzielone zyski z lat ubiegłych oraz o kwoty przeniesione z utworzonego z zysków kapitału zapasowego.

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

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

Na dzień 31 grudnia 2013 roku rezerwa na płatność w formie akcji wynikała z Programu Gwarancji Pracowniczych (PGP) opisanego w Nocie 30.3. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki przydzielił akcje uprawnionym pracownikom. Program świadczeń pracowniczych został opisany w Nocie 30.3.

W dniu 12 maja 2014 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. („ZWZ”) podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku osiągniętego w roku 2013, wynikającego z jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku. Zgodnie z uchwałą ZWZ osiągnięty w 2013 roku zysk netto w wysokości 94.083 tysięcy złotych, ZWZ postanowiło przeznaczyć na:

- 1) wypłatę dywidendy kwotę 86.556 tysięcy złotych,
- 2) kapitał zapasowy kwotę 7.527 tysięcy złotych.

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy ZWZ postanowiło przeznaczyć kwotę 50.939 tysięcy złotych pochodzącą z zysków zatrzymanych. Jednocześnie zgodnie z postanowieniem ZWZ ustalono dzień dywidendy na 20 maja 2014 roku oraz termin wypłaty dywidendy na dzień 4 czerwca 2014 roku.

**25 Zysk na jedną akcję**

	<u>Rok zakończony 31/12/2014</u>	<u>Rok zakończony 31/12/2013</u>
	tys. PLN	tys. PLN
Zysk wykorzystany do wyliczenia podstawowego zysku na akcję z działalności kontynuowanej	58 610	94 083

**25.1 Podstawowy zysk na akcję**

	<u>Rok zakończony 31/12/2014</u>	<u>Rok zakończony 31/12/2013</u>
	PLN	PLN
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 524 924	43 338 006
Podstawowy zysk na akcję (PLN na akcję)	1,32	2,17

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.

**25.2 Rozwodniony zysk przypadający na jedną akcję**

	<u>Rok zakończony 31/12/2014</u>	<u>Rok zakończony 31/12/2013</u>
	PLN	PLN
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 790 878	43 821 559
Rozwodniony zysk na akcję (PLN na akcję)	1,31	2,15

Zgodnie z MSR 33 Spółka sporządza kalkulację rozwodnionego zysku na jedną akcję, uwzględniając potencjalne akcje emitowane warunkowo w ramach programu motywacyjnego - programu świadczeń pracowniczych (PGP) opisanego w Nocie 30.3. 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.

**26 Kredyty i pożyczki otrzymane**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Kredyty i pożyczki otrzymane – po koszcie zamortyzowanym</b>		
Kredyty bankowe - zabezpieczone na majątku	36 325	175 387
Kredyty bankowe – pozostałe	257 758	-
	<b>294 083</b>	<b>175 387</b>
Zobowiązania długoterminowe	206 112	115 654
Zobowiązania krótkoterminowe	87 971	59 733
<b>Razem</b>	<b>294 083</b>	<b>175 387</b>

## 26.1 Podsumowanie umów kredytowych

Umowy kredytów inwestycyjnych zawierane były na finansowanie modernizacji i napraw okresowych taboru oraz finansowanie zakupu nieruchomości. Stopą referencyjną dla umów kredytowych jest WIBOR 1M oraz 3M powiększony o marżę. Umowy są zawierane na okres od 5 lat. Spłata zawartych umów jest dokonywana w złotych polskich. Szczegóły dotyczące kredytów bankowych Spółki zostały przedstawione poniżej:

### Stan na dzień 31 grudnia 2014 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocent.	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w zł	Zobowiązanie w zł
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	05.10.2015	Bankowy tytuł egzekucyjny <sup>1)</sup>	53 000	53 000	8 500
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	Bankowy tytuł egzekucyjny <sup>1)</sup>	36 400	36 400	8 950
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	Bankowy tytuł egzekucyjny <sup>1)</sup>	36 600	36 600	11 185
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Bankowy tytuł egzekucyjny <sup>1)</sup>	39 000	39 000	21 174
kredyt inwestycyjny	FM Bank PBP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44 do kwoty 90.000 tysięcy złotych <sup>3)</sup>	60 000	60 000	27 442
kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2017	Bankowy tytuł egzekucyjny <sup>2)</sup>	49 200	49 200	29 520
kredyt inwestycyjny	Bank Millennium S.A.	PLN	WIBOR 3M + marża	21.08.2017	Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych	16 667	16 667	8 883
kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2021	Bankowy tytuł egzekucyjny	515 200	515 200	178 429
<b>Razem</b>								<b>294 083</b>

<sup>1)</sup> W dniu 29 października 2014 roku Spółka zawarła z mBank S.A. aneksy do umów kredytów inwestycyjnych zwalniające dotychczasowe zabezpieczenie w postaci zastawów rejestrowych. Spółka otrzymała zawiadomienie z sądu rejestrowego o wykreśleniu przedmiotowych lokomotyw z rejestru zastawów.

<sup>2)</sup> W dniu 16 grudnia 2014 roku Spółka zawarła z Bank Pekao S.A. aneks do umowy kredytu inwestycyjnego zwalniający dotychczasowe zabezpieczenie w postaci zastawu rejestrowego. Na dzień 31 grudnia 2014 roku Spółka oczekuje na stosowne zawiadomienie z sądu rejestrowego.

<sup>3)</sup> W dniu 18 lutego 2015 roku Spółka zawarła z FM Bank PBP S.A. aneks do umowy kredytu inwestycyjnego zwalniający dotychczasowe zabezpieczenie w postaci zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach.

W dniu 11 września 2014 roku Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o kredyt inwestycyjny do kwoty 515.200 tysięcy złotych. Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie modernizacji lokomotyw oraz napraw okresowych taboru. Umowa została podzielona na projekty, gdzie okres spłaty dla pojedynczego projektu wynosi 5 lat od momentu udostępnienia poszczególnych transz kredytu. Maksymalny termin dostępności ostatniej transzy kredytu to 31 marca 2016 roku. Do 31 grudnia 2014 roku wysokość otrzymanych transz przez Spółkę w ramach umowy kredytowej wyniosła 178.429 tysięcy złotych.

**Stan na dzień 31 grudnia 2013 roku**

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocent.	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w zł	Zobowiązanie w zł
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	05.10.2015	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22 do kwoty 63.600 tysięcy złotych	53 000	53 000	19 180
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22 do kwoty 43.680 tysięcy złotych	36 400	36 400	16 270
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych EU07 do kwoty 43.920 tysięcy złotych	36 600	36 600	20 137
kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22 do kwoty 46.800 tysięcy złotych	39 000	39 000	29 659
kredyt inwestycyjny	FM Bank PBP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44 do kwoty 90.000 tysięcy złotych	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 do kwoty 63.960 tysięcy złotych	49 200	49 200	39 360
kredyt inwestycyjny	Bank Millennium S.A.	PLN	WIBOR 3M + marża	21.08.2017	Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych	16 667	16 667	12 219
<b>Razem</b>								<b>175 387</b>

**Niewykorzystane linie kredytowe**

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Stan na 31.12.2014	Stan na 31.12.2013
kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	336 771	-
kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	PLN	240 000	200 000
kredyt w r-ku bieżącym	mBank S.A.	PLN	100 000	100 000
<b>Razem niewykorzystane linie kredytowe</b>			<b>676 771</b>	<b>300 000</b>

**26.2 Naruszenie postanowień umowy kredytowej**

W okresie objętym niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym nie doszło do naruszeń warunków umów kredytowych.

**27 Pozostałe zobowiązania finansowe**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Ujemna wycena pochodnych instrumentów finansowych</b>		
Forwardy i spoty walutowe	633	-
<b>Pozostałe zobowiązania finansowe</b>		
Cash pooling	58 760	39 640
<b>Razem</b>	<b>59 393</b>	<b>39 640</b>
Zobowiązania krótkoterminowe	59 393	39 640

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

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

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

### 28.1 Ogólne warunki leasingu

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

### 28.2 Zobowiązania z tytułu leasingu

	Minimalne opłaty leasingowe	
	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	125 417	116 143
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	119 115	236 294
Powyżej 5 lat	-	2 691
	244 532	355 128
Minus przyszłe obciążenia finansowe	(10 000)	(17 526)
<b>Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych</b>	<b>234 532</b>	<b>337 602</b>

	Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	
	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	120 505	108 770
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	114 027	226 152
Powyżej 5 lat	-	2 680
<b>Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych</b>	<b>234 532</b>	<b>337 602</b>

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
	<b>Uwzględnione w sprawozdaniu finansowym jako:</b>	
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	114 027	228 832
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	120 505	108 770
	<b>234 532</b>	<b>337 602</b>



## 29 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

	Stan na	Stan na
	31/12/2014	31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	191 770	237 317
Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów	19 837	22 808
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych akt. trwałych	132 817	203 294
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje i wadia)	17 297	28 906
Zobowiązania publiczno-prawne	93 204	107 417
Rozrachunki z pracownikami	70 002	73 099
Pozostałe rozrachunki	613	591
Rozliczenia z VAT	-	44 676
	<b>525 540</b>	<b>718 108</b>
Zobowiązania długoterminowe	67 938	113 509
Zobowiązania krótkoterminowe	457 602	604 599
	<b>525 540</b>	<b>718 108</b>

W przypadku zobowiązań krótkoterminowych, których umowny termin płatności przekracza 30 dni, Spółka nie jest obciążana przez dostawców odsetkami ustawowymi wynikającymi z Ustawy z dnia 12 czerwca 2003 r. o terminach zapłaty w transakcjach handlowych (Dz. U. z dnia 8 sierpnia 2003 r.) W ciągu ostatnich 3 lat Spółka 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.

## 30 Programy świadczeń pracowniczych

Wycenę aktuarialną oparto o następujące podstawowe założenia:

	Wycena na dzień	
	31/12/2014	31/12/2013
	%	%
Stopy dyskonta	2,60	4,00
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe	1,50	1,50
Zakładany wzrost ceny uprawnień na świadczenia pracownicze	2,50	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:

	<b>Rok zakończony 31/12/2014</b>	<b>Rok zakończony 31/12/2013</b>
	<b>tys. PLN</b>	<b>tys. PLN</b>
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	9 250	9 494
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	6 748	7 511
– świadczenia przejazdowe	1 887	1 999
<u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	29 406	34 317
<u>Świadczenia krótkoterminowe</u>		
– pozostałe świadczenia dla pracowników	135	12 823
<b>Razem zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze</b>	<b>47 426</b>	<b>66 144</b>
– rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP)	-	66 297
– rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	257 116	-
<b>Razem</b>	<b>304 542</b>	<b>132 441</b>

Kwoty ujęte w wyniku odnoszą się do pozycji Koszty świadczeń pracowniczych.

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

	<b>Rok zakończony 31/12/2014</b>	<b>Rok zakończony 31/12/2013</b>
	<b>tys. PLN</b>	<b>tys. PLN</b>
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	14 028	3 987
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	21 729	(17 555)
– świadczenia przejazdowe	960	(3 022)
<b>Razem</b>	<b>36 717</b>	<b>(16 590)</b>

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

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	145 424	138 591
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	164 487	142 316
– świadczenia przejazdowe	37 587	36 055
<u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	290 716	303 317
<u>Świadczenia krótkoterminowe</u>		
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	31 301	31 165
– rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP)	-	66 297
– rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	257 116	-
<b>Razem</b>	<b>926 631</b>	<b>717 741</b>
w tym:		
– część długoterminowa	611 418	551 951
– część krótkoterminowa	315 213	165 790

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

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Bilans otwarcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń</b>	<b>717 741</b>	<b>675 135</b>
Koszt bieżącego zatrudnienia	18 019	18 854
Koszty pozostałych świadczeń pracowniczych	136	12 823
Koszty odsetkowe	22 078	22 267
Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia	36 717	(16 590)
Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe	7 194	12 200
Świadczenia wypłacone	(66 073)	(73 245)
Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP)	(66 297)	66 297
Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	257 116	-
<b>Bilans zamknięcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń</b>	<b>926 631</b>	<b>717 741</b>

(Zyski) / straty aktuarialne powstałe w 2014 roku wynikają z następujących tytułów:

	<u>zmiana założeń demograficznych</u>	<u>zmiana założeń finansowych</u>	<u>Razem</u>
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<u>Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia</u>			
– odprawy emerytalne i rentowe	527	13 501	<b>14 028</b>
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(3 574)	25 303	<b>21 729</b>
– świadczenia przejazdowe	(5 121)	6 082	<b>960</b>
<u>Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe</u>			
– nagrody jubileuszowe	(14 290)	21 483	<b>7 193</b>
<b>Razem</b>	<b>(22 458)</b>	<b>66 369</b>	<b>43 911</b>

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

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

Średni ważony okres obowiązywania zobowiązań z tytułu rezerw aktuarialnych wynosi odpowiednio dla rezerw na nagrody jubileuszowe 14,01 lat, dla rezerw na odprawy emerytalne 8,06 lat, dla rezerw na odprawy rentowe 15,47 lat, dla rezerw na ZFŚS 37,06 lat oraz dla rezerw na świadczenia przejazdowe 39,18 lat.

### 30.1 Analiza wrażliwości świadczeń pracowniczych

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości sald rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na dzień 31 grudnia 2014 roku dla kluczowych założeń na podstawie których przeprowadzono wycenę aktuarialną. Jako kluczowe założenia przyjęto: stopę dyskontową, wskaźnik wzrostu wynagrodzeń, współczynnik mobilności pracowniczej.

	Stan na 31/12/2014 tys. PLN	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	290 716	(4 085)	4 203	4 239	(4 139)	(4 354)	4 464
Odprawy emerytalne	142 141	(2 565)	2 656	2 678	(2 598)	(2 742)	2 831
Odprawy rentowe	3 284	(39)	40	40	(39)	(41)	42
ZFŚS	164 487	(5 075)	5 356	5 290	(5 039)	(811)	837
Świadczenia przejazdowe	37 587	(1 221)	1 288	1 286	(1 225)	(295)	304
<b>Razem</b>	<b>638 215</b>	<b>(12 985)</b>	<b>13 543</b>	<b>13 533</b>	<b>(13 040)</b>	<b>(8 243)</b>	<b>8 478</b>

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

### 30.2 Świadczenia pracownicze - Program Dobrowolnych Odejść

Na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 roku oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 roku w Spółce został wprowadzony Program Dobrowolnych Odejść dla pracowników (PDO lub Program). Celem wprowadzenia Programu była restrukturyzacja zatrudnienia w PKP CARGO S.A. Niniejszy Program nie wprowadza u Pracodawcy zwolnień grupowych w rozumieniu ustawy z dnia 13 marca 2003 roku o szczególnych zasadach rozwiązywania stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Od 29 grudnia 2014 roku do 15 stycznia 2015 roku pracownicy PKP CARGO S.A. mogli zgłaszać się do proponowanego im przez Spółkę Programu Dobrowolnych Odejść. W wyniku weryfikacji zgłoszeń pracowników Spółka wyraziła zgodę na skorzystanie z Programu przez 2.894 pracowników. Pracownicy, którzy skorzystają z Programu otrzymają, oprócz uzależnionej od stażu pracy ustawowej odprawy, także dodatkową rekompensatę, której wysokość jest uzależniona od tego, czy i jaką gwarancją zatrudnienia (4- lub 10-letnią) objęty jest dany pracownik. Łączna wartość zobowiązań wynikająca z wdrożonego Programu została oszacowana w kwocie 257.116 tysięcy złotych. Wyplata odpraw z tytułu PDO nastąpi w dwóch transzach. Pierwsza transza w wysokości 219.264 tysięcy złotych zostanie wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 roku. Druga transza w wysokości 37.852 tysięcy złotych zostanie wypłacona w styczniu 2016 roku.

Kwota ujęta w **Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań Spółki dotyczących Programu Dobrowolnych Odejsć przedstawia się następująco:

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	37 852	-
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	219 264	-

Kwoty ujęte w **Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów** w odniesieniu do Programu Dobrowolnych Odejsć zostały zaprezentowane w Nocie 6.4.

### **30.3 Świadczenia pracownicze - płatności w formie akcji własnych**

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

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

Wysokość jednorazowego świadczenia została uzależniona od stażu pracy na kolei uprawnionych pracowników. Liczba akcji pracowniczych do objęcia została wyliczona jako iloraz kwoty jednorazowego świadczenia oraz ceny sprzedaży akcji Spółki przez PKP S.A. w ofercie publicznej tj. 68 złotych za akcję.

W dniu 2 października 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii C, które zostały objęte w trybie subskrypcji otwartej. Akcje serii C zostały wyłącznie zaoferowane pracownikom Spółki i uprawnionym pracownikom Grupy Kapitałowej PKP CARGO. W okresie od 2 grudnia 2013 roku do 28 lutego 2014 roku prowadzone były zapisy uprawnionych pracowników na akcje Spółki.

W celu realizacji prawa pracowników do otrzymania akcji nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję nowych akcji z wyłączeniem prawa poboru. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki dokonał przydziału akcji serii C. W ramach przeprowadzonej subskrypcji Spółka przydzieliła 1.448.902 akcji serii C po cenie nominalnej 50 złotych za akcję.

W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki przydzielił uprawnionym pracownikom w ramach emisji akcji serii C 1.448.902 akcje. Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS w dniu 25 kwietnia 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. Uplływ okresu ograniczenia zbywalności akcji pracowniczych upływa 30 października 2015 roku.

Kwoty ujęte w **Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikające z zobowiązań Spółki dotyczących Programu Gwarancji Pracowniczych przedstawiają się następująco:

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Kapitał zakładowy (akcje serii C)	72 445	-
Kapitał zapasowy	25 530	100 015
w tym:		
Kapitał zapasowy (agio)	26 081	-
Kapitał zapasowy (agio) - koszty emisji akcji serii C	(551)	-
Kapitał zapasowy (rezerwa na akcje pracowników PKP CARGO S.A.)	-	90 623
Kapitał zapasowy (rezerwa na akcje pracowników spółek zależnych)	-	9 392
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	-	66 297

Kwoty ujęte w **Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów** w odniesieniu do Programu Gwarancji Pracowniczych zostały zaprezentowane w Nocie 6.4.

### 31 Pozostałe rezerwy

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Rezerwa na kary UOKiK	8 416	22 778
Pozostałe rezerwy	17 414	20 449
	<b>25 830</b>	<b>43 227</b>
Rezerwy długoterminowe	8 416	22 778
Rezerwy krótkoterminowe	17 414	20 449
	<b>25 830</b>	<b>43 227</b>

Pozostałe rezerwy	Rezerwa na kary UOKiK	Pozostałe rezerwy	Razem rezerwy
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Stan na 31 grudnia 2012 r.</b>	<b>16 576</b>	<b>4 396</b>	<b>20 972</b>
Zawiązanie rezerw	16 148	17 708	33 856
Rozwiązanie	(9 946)	(1 655)	(11 601)
<b>Stan na 31 grudnia 2013 r.</b>	<b>22 778</b>	<b>20 449</b>	<b>43 227</b>
Zawiązanie rezerw	-	2 239	2 239
Rozwiązanie	(14 362)	(5 274)	(19 636)
<b>Stan na 31 grudnia 2014 r.</b>	<b>8 416</b>	<b>17 414</b>	<b>25 830</b>

### Rezerwa na karę UOKiK

Rezerwa reprezentuje kary pieniężne nałożone na Spółkę przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie. Podstawą nałożenia pierwszej z nich (16.576 tysięcy złotych na podstawie decyzji nr RWR, 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku) było stwierdzenie stosowania przez PKP CARGO S.A. praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwości konkurencyjnego działania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy Kapitałowej PKP CARGO. W 2013 roku w wyniku ponownej kalkulacji ryzyka Spółka dokonała rozwiązania rezerwy o kwotę 9.946 tysięcy złotych uznając, że rezerwa 6.630 tysięcy złotych stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Na dzień 31 grudnia 2014 roku szacunki te nie uległy zmianie. Druga kara (1.786 tysięcy złotych na podstawie decyzji DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 roku) dotyczy zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2004 roku dotyczącej nieuzasadnionego różnicowania upustów przy przewozach węgla. Wyrokiem z dnia 3 listopada 2014 roku Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie Spółki utrzymując tym samym decyzje Prezesa UOKiK DOK/4/2012 w tym wysokości nałożonej kary pieniężnej. Dnia 22 grudnia 2014 roku Spółka złożyła apelację od wyżej wymienionego wyroku. Ewentualny obowiązek zapłaty kary powstanie po wydaniu wyroku przez Sąd Apelacyjny. W obu przypadkach decyzje UOKiK są nieprawomocne.

W dniu 3 października 2013 roku Sąd Najwyższy uchylił wyroki Sądu Okręgowego w Warszawie, Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie oddalające odpowiednio odwołanie PKP CARGO S.A. od decyzji nr DOK-3/2009 i apelację od wyroku Sądu Apelacyjnego. W wyniku powyższego Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów dokonał zwrotu zapłaconej przez PKP CARGO S.A. kary w wysokości 60.362 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Zarząd PKP CARGO S.A. oszacował, że kwota rezerwy w wysokości 14.362 tysięcy złotych stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. W dniu 17 marca 2014 roku (syg. Akt: XVII AmA 148/13) Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów uchylił decyzję nr DOK-3/2009 stwierdzając, że jest związany wykładnią prawa zastosowaną przez Sąd Najwyższy, w konsekwencji Zarząd Spółki podjął decyzję o rozwiązaniu pozostałej kwoty rezerwy na karę od decyzji nr DOK-3/2009. Prezes UOKiK nie wniósł od powyższego wyroku apelacji, w związku z tym w dniu 3 maja 2014 roku wyrok się uprawomocnił. Dalszy przebieg sprawy opisano w notce 37(iii).

### Pozostałe rezerwy

Zdaniem Zarządu Spółki kwota pozostałych rezerw na dzień 31 grudnia 2014 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.



## 32 Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

### 32.1 Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

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

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

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

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

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka stosowała w 2014 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem płynności, ryzykiem walutowym, ryzykiem stopy procentowej oraz ryzykiem kredytowym zostały zawarte odpowiednio w notach 32.6., 32.3., 32.4. oraz 32.5.

#### 32.1.1 Zarządzanie kapitałem własnym

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

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

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Kapitał (i)	3 252 298	3 362 966
Zadłużenie (ii)	2 066 152	2 031 705
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(381 420)	(229 232)
Zadłużenie netto	1 684 732	1 802 473
Suma bilansowa	5 318 450	5 394 671

#### Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej

32%

33%

(i) Spółka jako kapitał rozumie kapitały własne.

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

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

**32.2 Kategorie i klasy instrumentów finansowych**

Instrumenty finansowe w podziale na kategorie	Stan na 31/12/2014 tys. PLN	Stan na 31/12/2013 tys. PLN
<b>Aktywa finansowe</b>		
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	-	2 224
Pożyczki i należności	1 095 640	1 378 289
<b>Razem aktywa według kategorii</b>	<b>1 095 640</b>	<b>1 380 513</b>
<b>Zobowiązania finansowe</b>		
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	633	-
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	697 267	678 446
Zobowiązania wyłączone z zakresu MSR 39 (leasing finansowy)	234 532	337 602
<b>Razem zobowiązania według kategorii</b>	<b>932 432</b>	<b>1 016 048</b>

Instrumenty finansowe w podziale na klasy	Stan na 31/12/2014 tys. PLN	Stan na 31/12/2013 tys. PLN
Należności handlowe	412 402	439 392
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	-	21 321
Udzielone pożyczki	433	4 371
Należności z tytułu PGP	-	79 614
Lokaty bankowe	301 385	604 359
Środki pieniężne	381 420	229 232
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	-	2 224
<b>Razem aktywa finansowe</b>	<b>1 095 640</b>	<b>1 380 513</b>
Kredyty i pożyczki	294 083	175 387
Zobowiązania handlowe	211 607	260 125
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	132 817	203 294
Leasing finansowy	234 532	337 602
Cash pooling	58 760	39 640
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	633	-
<b>Razem zobowiązania finansowe</b>	<b>932 432</b>	<b>1 016 048</b>

### 32.3 Zarządzanie ryzykiem walutowym

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

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

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

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

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

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

	Aktywa		Pasywa	
	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
USD	285	254	56	-
EUR	45 242	40 628	163 700	199 534
CHF	588	741	73 817	123 204
CZK	-	-	1 003	811
Pozostałe	-	-	-	213

### 32.3.1 Wrażliwość na ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. narażone było w 2014 i 2013 roku na ryzyko walutowe zarówno po stronie należności jak i po stronie zobowiązań. Należności Spółki wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania wynikające z umów leasingu, zarówno krótko- jak i długoterminowe. Z uwagi na swój długi okres zapadalności największy udział w przychodach i kosztach finansowych mają zobowiązania leasingowe denominowane w walucie EUR oraz w CHF. Powodują one dużą zmienność w wyniku Spółki na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych. Poniżej zaprezentowano efekt brutto (przed podatkiem) analizy wrażliwości:

Stan na 31.12.2014		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	USD/PLN		EUR/PLN		CHF/PLN		CZK/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+15%	-15%	+5%	-5%	+5%	-5%	+5%	-5%
<b>AKTYWA</b>									
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	40 344	42	(42)	1 973	(1 973)	29	(29)	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	5 770	-	-	289	(289)	-	-	-	-
<b>PASYWA</b>									
<b>Zobowiązania długoterminowe</b>									
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	98 215	-	-	(4 875)	4 875	(35)	35	-	-
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>									
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	112 125	-	-	(2 139)	2 139	(3 468)	3 468	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	28 235	(8)	8	(1 171)	1 171	(187)	187	(50)	50
<b>Łączny efekt brutto</b>		<b>34</b>	<b>(34)</b>	<b>(5 923)</b>	<b>5 923</b>	<b>(3 661)</b>	<b>3 661</b>	<b>(50)</b>	<b>50</b>

**PKP CARGO S.A.**

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

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

### 32.3.2 Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w 2014 i 2013 roku stosowano terminowe transakcje typu forward na parze EUR/PLN. Szczegóły zarządzania ryzykiem walutowym w Spółce zostały zawarte w Nocie 32.3.

Poniższe tabele przedstawiają zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych odpowiednio na dzień 31 grudnia 2014 oraz 31 grudnia 2013 roku:

#### Stan na 31 grudnia 2014 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Liczba otwartych transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie EUR	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa (*)
BZ WBK	forward	14	02.2014-10.2014	01.2015-10.2015	EUR/PLN	3 200	13 646	(98)
mBANK	forward	31	02.2014-12.2014	01.2015-12.2015	EUR/PLN	4 650	19 861	(104)
Millenium	forward	9	03.2014-05.2014	01.2015-04.2015	EUR/PLN	1 700	7 273	1
Pekao	forward	23	05.2014-12.2014	03.2015-12.2015	EUR/PLN	4 550	19 359	(218)
PKO BP	forward	28	07.2014-12.2014	05.2015-12.2015	EUR/PLN	5 350	22 880	(183)
RCB	forward	6	04.2014-05.2014	01.2015-03.2015	EUR/PLN	1 800	7 666	(31)
<b>Suma</b>						<b>21 250</b>	<b>90 685</b>	<b>(633)</b>

#### Stan na 31 grudnia 2013 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Liczba otwartych transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie EUR	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
Millenium	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
<b>Suma</b>						<b>22 150</b>	<b>94 998</b>	<b>2 224</b>

(\*) 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.

### 32.4 Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Spółkę w 2014 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane najczęściej na okres od kilku dni do ok. 5 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki. Średnia ważona stopa procentowa lokat terminowych w 2014 roku wyniosła 2,96% wobec 3,10% w 2013 roku (konsekwencja obniżki stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej). Ponadto Spółka narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 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.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i WIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka w 2013 roku stosowała transakcje zarządzania ryzykiem stopy procentowej tzw. IRS. Ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, Spółka zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN. W roku 2014 Spółka nie stosowała transakcji IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych.

#### 32.4.1 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).

**32.4.1. Wrażliwość na wahania stóp procentowych (c.d.)**

Stan na 31.12.2014		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
<b>AKTYWA</b>							
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	301 818	3 018	(3 018)	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	381 420	3 814	(3 814)	-	-	-	-
<b>PASYWA</b>							
<b>Zobowiązania długoterminowe</b>							
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	206 112	(2 061)	2 061	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	114 027	(158)	158	(683)	683	(5)	5
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>							
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	87 971	(880)	880	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	120 505	(126)	126	(299)	299	(462)	462
Cash pool	58 760	(587)	587	-	-	-	-
<b>Łączny efekt brutto</b>		<b>3 020</b>	<b>(3 020)</b>	<b>(982)</b>	<b>982</b>	<b>(467)</b>	<b>467</b>



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

### 32.5 Zarządzanie ryzykiem kredytowym

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

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

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

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe odpowiada wartości bilansowej posiadanych przez Spółkę na dzień 31 grudnia 2014 roku należności w kwocie 412.825 tysięcy złotych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenie ustawione na rzecz Spółki (w postaci między innymi gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

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

### 32.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Spółka może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz dzień 31 grudnia 2013 roku wskaźnik płynności bieżącej został przedstawiony w tabeli poniżej. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej krótkoterminowej płynności finansowej Spółka posiadała kredyt w rachunku bieżącym. Dodatkowo dla zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych).

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa obrotowe	1 207 089	1 466 645
Zobowiązania krótkoterminowe	1 058 241	998 981
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	(315 213)	(165 790)
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	(17 414)	(20 449)
Zobowiązania krótkoterminowe netto	<u>725 614</u>	<u>812 742</u>
<b>Wskaźnik płynności bieżącej</b>	<b><u>1,66</u></b>	<b><u>1,80</u></b>

Informacja odnośnie dostępnych źródeł finansowania zewnętrznego została zaprezentowana w Nocie 26.1.

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

<b>31 grudnia 2014</b>	<b>Poniżej 3 miesięcy</b>	<b>Od 3 do 12 miesięcy</b>	<b>Od 1 roku do 5 lat</b>	<b>Powyżej</b>	<b>Razem</b>
Oprocentowane kredyty i pożyczki	22 261	72 824	210 543	5 297	<b>310 925</b>
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	211 606	-	-	-	<b>211 606</b>
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	32 373	37 699	71 033	-	<b>141 105</b>
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	37 557	87 860	119 115	-	<b>244 532</b>
Pozostałe zobowiązania finansowe - cash pool	58 760	-	-	-	<b>58 760</b>
<b>Razem</b>	<b>362 557</b>	<b>198 383</b>	<b>400 691</b>	<b>5 297</b>	<b>966 928</b>

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

### 32.7 Wartość godziwa instrumentów finansowych

Zdaniem Zarządu, wartości bilansowe aktywów i zobowiązań finansowych ujętych w 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 31/12/2014	Wartość bilansowa	Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Aktywa finansowe</b>				
<i>Pożyczki i należności:</i>	<b>1 095 640</b>	-	<b>1 095 640</b>	-
Należności handlowe	412 402	-	412 402	-
Udzielone pożyczki	433	-	433	-
Lokaty bankowe	301 385	-	301 385	-
Środki pieniężne	381 420	-	381 420	-
<b>Zobowiązania finansowe</b>				
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy:</i>	<b>633</b>	-	<b>633</b>	-
Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu	633	-	633	-
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i>	<b>697 267</b>	-	<b>697 267</b>	-
Kredyty i pożyczki	294 083	-	294 083	-
Zobowiązania handlowe	211 607	-	211 607	-
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	132 817	-	132 817	-
Cash pooling	58 760	-	58 760	-
<i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego <sup>2)</sup></i>	<b>234 532</b>	-	<b>234 532</b>	-

Stan na 31/12/2013	Wartość bilansowa tys. PLN	Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3
		Wartość godziwa		
		tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<b>Aktywa finansowe</b>				
<i>Pożyczki i należności:</i>	<b>1 380 513</b>	-	<b>1 380 513</b>	-
Należności handlowe	439 392	-	439 392	-
Należności ze sprzedaży majątku trwałego	21 321	-	21 321	-
Udzielone pożyczki	4 371	-	4 371	-
Należności z tytułu PGP	79 614	-	79 614	-
Instrumenty pochodne - forward <sup>1)</sup>	2 224	-	2 224	-
Lokaty bankowe	604 359	-	604 359	-
Środki pieniężne	229 232	-	229 232	-
<b>Zobowiązania finansowe</b>				
<i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i>	<b>678 446</b>	-	<b>678 446</b>	-
Kredyty i pożyczki	175 387	-	175 387	-
Zobowiązania handlowe	260 125	-	260 125	-
Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego	203 294	-	203 294	-
Cash pooling	39 640	-	39 640	-
<i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego <sup>2)</sup></i>	<b>337 602</b>	-	<b>337 602</b>	-

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> Wartość godziwa zobowiązań leasingowych określa się zgodnie z w oparciu o analizę zdyskontowanych przepływów pieniężnych.

### 33 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

#### 33.1 Transakcje handlowe

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

	Rok 2014			
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązаныch	Należności od podmiotów powiązаныch	Zobowiązаныia wobec podmiotów powiązаныch
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Jednostka dominująca	(593)	69 003	998	5 608
Jednostki zależne	543 902	475 976	62 755	32 915
Jednostki współzależne	149	-	-	-
Jednostki stowarzyszone	97	-	9	-
Pozostałe podmioty powiązаныe z grupy PKP S.A.	61 444	1 217 024	9 452	83 995

	Rok 2013			
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązаныch	Należności od podmiotów powiązаныch	Zobowiązаныia wobec podmiotów powiązаныch
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Jednostka dominująca	23 401	92 235	22 447	7 609
Jednostki zależne	554 726	314 820	50 798	37 032
Jednostki współzależne	10	933	-	-
Jednostki stowarzyszone	9 620	-	-	3
Pozostałe podmioty powiązаныe z grupy PKP S.A.	93 531	1 524 981	9 910	117 249

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

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

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanych 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.

Oprócz transakcji handlowych PKP CARGO S.A. udzieliła poręczeń dla spółek opisanych w Nocie 37.

Wszystkie transakcje były dokonywane na warunkach rynkowych.

### 33.2 Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Pożyczki udzielone jednostkom powiązanim	433	4 371
<b>Razem</b>	<b>433</b>	<b>4 371</b>

Opis pożyczek udzielonych do podmiotów powiązanych został zamieszczony w Nocie 16.

Ponadto na dzień 31 grudnia 2014 oraz 31 grudnia 2013 Spółka posiadała zobowiązania z tytułu cash pooling'u opisane w Nocie 27.

### 33.3 Wynagrodzenia członków naczelnego kierownictwa

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Wynagrodzenia członków Zarządu w roku obrotowym przedstawiały się następująco:</b>		
Świadczenia krótkoterminowe	2 763	1 909
Świadczenia po okresie zatrudnienia	855	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	631	896
<b>Razem</b>	<b>4 249</b>	<b>2 805</b>

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej w roku obrotowym przedstawiały się następująco:</b>		
Świadczenia krótkoterminowe	837	332
<b>Razem</b>	<b>837</b>	<b>332</b>

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
<b>Wynagrodzenia pozostałych członków naczelnego kierownictwa (Pełnomocników-Dyrektorów Zarządzających) w roku obrotowym przedstawiały się następująco:</b>		
Świadczenia krótkoterminowe	1 422	665
Płatności na bazie akcji własnych	11	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	19	-
<b>Razem</b>	<b>1 452</b>	<b>665</b>

W ciągu roku 2014 jak i roku 2013 Członkowie Zarządu Spółki oraz Członkowie Rady Nadzorczej nie udzielili jak i nie otrzymali żadnych pożyczek oraz gwarancji.

### 34 Umowy leasingu operacyjnego

#### 34.1 Spółka jako leasingobiorca

##### 34.1.1 Warunki leasingu

Umowy leasingu operacyjnego obejmują w szczególności leasing nieruchomości gruntowych wraz z zabudową oraz leasing lokomotyw. Ponadto w 2010 roku Spółka zawarła umowę na wynajem nieruchomości biurowej w Katowicach przy ulicy Korfantego 138 na okres 5 lat.

Dla części z zabudowanych nieruchomości gruntowych Spółka zawarła z jednostkami powiązаныmi umowy subleasingu, przekazując na ich rzecz prawo do korzystania z przedmiotowych nieruchomości w zamian za określone w umowach opłaty.

	Rok zakończony 31/12/2014	Rok zakończony 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Minimalne opłaty leasingowe ujęte w kosztach	77 526	92 815
Opłaty otrzymane z tytułu subleasingu	(10 136)	(11 816)
	<b>67 390</b>	<b>80 999</b>

##### 34.1.2 Przyszłe minimalne opłaty leasingowe z tytułu nieodwoływalnych umów leasingu operacyjnego

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Do roku	60 540	50 184
Od 1 roku do 5 lat	6 580	8 651
	<b>67 120</b>	<b>58 835</b>



**34.1.3 Przyszłe minimalne opłaty do otrzymania z tytułu nieodwoływalnych umów subleasingu**

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Do roku	9 526	8 794
	<b>9 526</b>	<b>8 794</b>

**35 Zobowiązania do poniesienia wydatków**

W maju 2013 roku Spółka podpisała umowę z kontrahentem na wykonanie modernizacji 30 sztuk lokomotyw spalinowych serii SM-48. Przedmiotowa umowa jest obecnie stopniowo realizowana, a wartość przyszłego zobowiązania na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosi pomiędzy 109,2 a 111,9 miliona złotych, w zależności od spełnienia określonych warunków technicznych. Zgodnie z harmonogramem termin realizacji umowy upływa w lutym 2016 roku.

We wrześniu 2013 roku Spółka podpisała umowę z kontrahentem na wykonanie i dostawę 330 nowobudowanych wagonów platform kontenerowych serii Sggrss. Do dnia 31 grudnia 2014 roku Spółka odebrała 240 wagonów, pozostała część powinna zostać odebrana w pierwszych miesiącach 2015 roku. Wartość przyszłego zobowiązania z tytułu przedmiotowej umowy na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosi 31,8 miliona złotych. Na realizację przedmiotowego projektu Spółce przyznane zostało dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko", w łącznej wysokości nieprzekraczającej 30% wartości umowy.

**36 Warunkowa umowa nabycia udziałów Advanced World Transport B.V.**

W dniu 30 grudnia 2014 roku Spółka zawarła z Panem Zdenkiem Bakala („ZB”) oraz The Bakala Trust („ZBT”) umowę dotyczącą nabycia przez Spółkę („Umowa Sprzedaży”) 60.000 udziałów („Udziały”) w kapitale zakładowym spółki Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie („AWT”), stanowiących 80% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT i uprawniających do wykonywania 80% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników AWT. Łączna cena nabycia udziałów wynosi 103.200 tysięcy EUR. Przeniesienie własności udziałów i zapłata ceny nastąpi po łącznym spełnieniu określonych warunków zawieszających, w tym po uzyskaniu przez Spółkę zgód organów antymonopolowych z Polski, Czech, Słowacji i Niemiec na zawarcie transakcji. Umowa Sprzedaży przewiduje karę umowną w wysokości 10.000 tysięcy EUR w przypadku niewywiązania się przez jedną ze stron z określonych w Umowie Sprzedaży warunków.

W dniu 10 lutego 2015 roku Spółka otrzymała informację od ZB i ZBT o spełnieniu pierwszego z warunków zawieszających określonych w Umowie Sprzedaży.

### 37 Zobowiązania warunkowe

	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2013
	tys. PLN	tys. PLN
Poręczenia dla spółek zależnych (i)	24 518	24 951
Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie PKP CARGO S.A. (ii)	22 759	32 973
Postępowania UOKiK (iii)	9 946	9 946
Pozostałe zobowiązania warunkowe (iv)	48 000	-
<b>Razem</b>	<b>105 223</b>	<b>67 870</b>

#### (i) Udzielone poręczenia, gwarancje dla spółek zależnych

Na dzień 31 grudnia 2014 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Spółkę dla PKP Cargo Service sp. z o.o. (poręczenie umowy o linię wielowalutową), PKP CARGOTABOR sp. z o.o. (poręczenie umowy leasingu operacyjnego, poręczenie trzech umów kredytowych oraz poręczenie umowy pożyczki).

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

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

Na dzień 31 grudnia 2014 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadia (o wartości 240 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 18.286 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 4.233 tysięcy złotych).

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

#### (iii) Postępowania prowadzone przez UOKiK

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku Spółka ujmuje jako zobowiązanie warunkowe część rezerwy na UOKiK (9.946 tysięcy złotych), która nie została rozpoznana w rezerwach na zobowiązania. W przypadku negatywnego rozstrzygnięcia sprawy opisanej w Nocie 31, Spółka będzie zobowiązana do rozpoznania kosztu z tego tytułu.

W dniu 22 sierpnia 2014 roku Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał informację od Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o dalszym prowadzeniu postępowania antymonopolowego w sprawie nadużywania przez PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych (postępowanie w wyniku, którego wydano decyzję nr DOK-3/2009). Zdaniem Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2014 roku nie ma podstaw do zakończenia przedmiotowego postępowania ponowną decyzją o nałożeniu kary pieniężnej na Spółkę. Ze względu na wczesny etap postępowania, nie można wykluczyć iż w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń ocena Zarządu może ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

#### (iv) Pozostałe zobowiązania warunkowe

W 2014 roku do Spółki wpłynęły wezwania do zapłaty wniesione przez podmioty zewnętrzne. Wartość roszczeń nie przekracza 48.000 tysięcy złotych. Na podstawie przeprowadzonej przez Spółkę analizy prawnej przedmiotowych roszczeń Spółka oceniła, że na dzień 31 grudnia 2014 roku prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych w związku z ww. roszczeniami jest znikome. W kolejnych okresach, w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń, ocena ta może ulec zmianie.

**38 Zdarzenia po dniu bilansowym**

W dniu 2 lutego 2015 roku Spółka zawarła z KGHM Polska Miedź S.A. z siedzibą w Lubinie („KGHM”) oraz Pol - Miedź Trans sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie („PMT”) wstępne niewiążące porozumienie („Porozumienie”) w sprawie potencjalnego objęcia przez Spółkę udziałów w PMT („Transakcja”). W ramach Transakcji Spółka, w zamian za aport w postaci lokomotyw oraz wkładu pieniężnego, obejmie nowe udziały w PMT stanowiące 49% w kapitale zakładowym PMT oraz uprawniające do 49% głosów na zgromadzeniu wspólników PMT. Porozumienie uprawnia Spółkę do przeprowadzenia badania stanu przedsiębiorstwa PMT, a także do złożenia odpowiedniego wniosku do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Intencją stron jest przeprowadzenie Transakcji w drugim kwartale 2015 roku.

W dniu 5 lutego 2015 roku została podpisana umowa nabycia przez Spółkę 44,44% udziałów PS Trade Trans Sp. z o.o. od Trade Trans Invest a.s., z siedzibą w Bratysławie. W wyniku tej transakcji Spółka stała się właścicielem 100% udziałów PS Trade Trans Sp. z o.o.

W dniu 17 lutego 2015 roku Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju z siedzibą w Londynie, informujące iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 roku, rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 roku, zmniejszył on swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszy Spółki. Przed transakcją Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju posiadał 2 286 008 akcji Spółki, stanowiących 5,10% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 2 286 008 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowiło 5,10% ogólnej liczby głosów. Po transakcji EBOiR nie posiada żadnych akcji Spółki.

**39 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego**

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 11 marca 2015 roku.

**Zarząd Spółki**

---

Adam Purwin  
Prezes Zarządu

---

Jacek Neska  
Członek Zarządu

---

Łukasz Hadyś  
Członek Zarządu

---

Wojciech Derda  
Członek Zarządu

---

Dariusz Browarek  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 11 marca 2015 roku



---

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI  
**PKP CARGO S.A.**  
ZA ROK OBROTOWY 2014

---

Warszawa, 12 marca 2015 r.

**SPIS TREŚCI**

1	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	4
2	Podstawowe informacje o PKP CARGO S.A. ....	5
	2.1. Struktura organizacyjna Spółki .....	6
	2.2. Struktura organizacyjna Grupy PKP CARGO .....	8
	2.3. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i Grupą .....	11
	2.4. Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami .....	13
3	Podstawowe obszary działalności PKP CARGO S.A. ....	14
	3.1. Działalność przewozowa .....	14
	3.1.1. Pozycja PKP CARGO S.A. na rynku przewozów kolejowych .....	14
	3.1.2. Przewozy kolejowe .....	16
	3.2. Pozostałe usługi .....	19
	3.3. Otoczenie makroekonomiczne .....	20
	3.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia .....	24
	3.5. Sezonowość / cykliczność działalności .....	24
	3.6. Informacje dotyczące zatrudnienia .....	25
	3.7. Inwestycje PKP CARGO S.A. ....	26
	3.7.1. Nakłady inwestycyjne .....	26
	3.7.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych .....	26
4	Analiza sytuacji finansowo – majątkowej PKP CARGO S.A. ....	27
	4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe .....	27
	4.1.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów .....	27
	4.1.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A. ....	31
	4.1.3. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne .....	34
	4.1.4. Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników .....	35
	4.2. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności PKP CARGO S.A. ....	35
	4.2.1. Opis zdarzeń istotnie wpływających na działalność PKP CARGO S.A., także po dniu bilansowym .....	35
	4.2.2. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności PKP CARGO S.A. ....	40
	4.2.3. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na osiągnięty przez PKP CARGO S.A. wynik .....	42
	4.2.4. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju PKP CARGO S.A. ....	43
	4.2.5. Opis perspektyw rozwoju działalności PKP CARGO S.A. co najmniej w następnym roku obrotowym .....	45
	4.3. Informacje o majątku produkcyjnym .....	46
	4.3.1. Tabor .....	46
	4.3.2. Nieruchomości .....	47
	4.4. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej PKP CARGO S.A. ....	47
	4.4.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek .....	47
	4.4.2. Informacje o udzielonych pożyczkach .....	48
	4.4.3. Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach .....	48
	4.4.4. Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych .....	48
	4.4.5. Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi .....	48
	4.4.6. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń .....	48
	4.4.7. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez PKP CARGO S.A. celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym .....	52
	4.4.8. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa PKP CARGO S.A. ....	53
5	Pozostałe informacje .....	54
	5.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A. ....	54
	5.1.1. Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji .....	54
	5.1.2. Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy .....	54
	5.1.3. Nabycie akcji własnych .....	54
	5.1.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych .....	54
	5.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących .....	54

5.1.6.	Wyplacone lub zadeklarowane dywidendy .....	55
5.2.	Istotne transakcje z podmiotami powiazanymi .....	55
5.3.	Postepowania toczace sie przed sadem, organem wlasciwym dla postepowania arbitrazowego lub organem administracji publicznej .....	55
5.4.	Wazniejsze osiagniecia w dziedzinie badan i rozwoju .....	56
5.5.	Informacje dotyczace zagadnien srodowiska naturalnego .....	56
5.6.	Informacja o wynagrodzeniach osob zarzadzajacych i nadzorujacych PKP CARGO S.A. ....	57
5.6.1.	Wartosc wynagrodzen i swiadczzen dodatkowych .....	57
5.6.2.	Umowy zawarte miedzy PKP CARGO S.A. a osobami zarzadzajacymi, przewidujace rekompensate w okreslonych przypadkach .....	59
5.7.	Informacje dotyczace sprawozdania finansowego .....	59
5.7.1.	Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego .....	59
5.7.2.	Zasady sporzadzenia rocznego sprawozdania finansowego .....	59
5.7.3.	Opis nietypowych pozycji w sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. ....	59
6	Oswiadczenie o stosowaniu ladu korporacyjnego .....	60
6.1.	Wskazanie zbioru zasad ladu korporacyjnego, kotoremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostepny .....	60
6.2.	Zakres, w jakim Spolka PKP CARGO S.A. odstapila od postanowien zbioru zasad ladu korporacyjnego, wskazanie tych postanowien oraz wyjasnienie przyczyn tego odstapienia .....	60
6.3.	Opis glownych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemow kontroli wewnetrznej i zarzadzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporzadzenia sprawozdan finansowych i skonsolidowanych sprawozdan finansowych .....	61
6.4.	Akcjonariusze posiadajacy bezposrednio lub posrednio znaczne pakiety akcji .....	62
6.5.	Posiadacze papierow wartosciowych, ktore daja specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnien ...	63
6.6.	Ograniczenia odnosnie do wykonywania prawa glosu .....	63
6.7.	Ograniczenia dotyczace przenoszenia prawa wlascnosci papierow wartosciowych PKP CARGO S.A. ....	64
6.8.	Zasady powolywania i odwoływania osob zarzadzajacych oraz ich uprawnien .....	65
6.9.	Zasady zmiany statutu lub umowy spolki PKP CARGO S.A. ....	65
6.10.	Sposob dzialania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania .....	66
6.11.	Sklad osobowy i zmiany, ktore w nim zaszly w ciagu ostatniego roku obrotowego oraz opis dzialania organow zarzadzajacych, nadzorujacych lub administrujacych PKP CARGO S.A. oraz ich komitetow .....	67

**SPIS TABEL**

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.....	4
Tabela 2 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r.....	13
Tabela 3 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w Q4 i 2014 r.....	17
Tabela 4 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w Q4 i 2014 r.....	18
Tabela 5 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.....	18
Tabela 6 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r. ....	19
Tabela 7 Średnia odległość przewozów PKP CARGO S.A. wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r. ....	19
Tabela 8 Zatrudnienie na koniec okresu sprawozdawczego w PKP CARGO S.A. ....	25
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w 2014 r. i 2013 r. w PKP CARGO S.A. ....	25
Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. w PKP CARGO S.A. ....	25
Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w 2014 r. i 2013 r. w PKP CARGO S.A. ....	25
Tabela 12 Zmiana w strukturze zatrudnienia w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. w PKP CARGO S.A.....	25
Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł).....	26
Tabela 14 Wyniki PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł).....	27
Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł) .....	28
Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł).....	29
Tabela 17 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł).....	29
Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł) .....	31
Tabela 19 Wskaźniki zapasów w dniach na 31.12.2014 r. w porównaniu do 31.12.2013 r. ....	32
Tabela 20 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł).....	33
Tabela 21 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. ....	34
Tabela 22 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności.....	46
Tabela 23 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów wg własności .....	46
Tabela 24 Nieruchomości PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2014 r. wobec 31.12.2013 r. ....	47
Tabela 25 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające .....	54
Tabela 26 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące .....	55
Tabela 27 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu Spółki w 2014 r. (zł) ....	57
Tabela 28 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2014 r. (zł) .....	58
Tabela 29 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł netto).....	59
Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania niniejszego raportu.....	63
Tabela 33 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu.....	67
Tabela 34 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 01 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu ...	71
Tabela 35 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu.....	72
Tabela 36 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres sprawozdawczy od 01 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu.....	72

**SPIS RYSUNKÓW**

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. od dnia debiutu do 31.12.2014 r.....	5
Rysunek 2 Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31.12.2014 r. ....	8
Rysunek 3 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce (w mln ton) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014.....	14
Rysunek 4 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce (w mld tkm) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014.....	14
Rysunek 5 Udział PKP CARGO S.A. w przewiezionej masie towarowej w 2014 r.....	15
Rysunek 6 Udział PKP CARGO S.A. w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r.....	15
Rysunek 7 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg masy towarowej i wg wykonanej pracy przewozowej w 2014 r.....	16
Rysunek 8 Dynamika zmian PKB i produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce w latach 2010-2014.....	21
Rysunek 9 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB* .....	23



**1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.****Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.**

PKP CARGO S.A.	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane)
	w tys. PLN		w tys. EUR	
Przychody z działalności operacyjnej	3 842 607	4 287 531	917 243	1 018 174
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	50 296	107 451	12 006	25 517
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	68 201	114 942	16 280	27 296
Zysk netto z działalności kontynuowanej	58 610	94 083	13 990	22 342
Całkowite dochody	28 869	107 521	6 891	25 533
<i>Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej*</i>	307 412	300 345	73 380	71 324
<i>Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem*</i>	325 317	307 835	77 654	73 103
<i>Skorygowany zysk netto*</i>	266 874	250 327	63 704	59 446
<i>Skorygowane całkowite dochody*</i>	237 133	263 765	56 604	62 637
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 524 924	43 338 006	44 524 924	43 338 006
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 790 878	43 821 559	44 790 878	43 821 559
Zysk na akcję (zł)	1,32	2,17	0,31	0,52
<i>Skorygowany zysk na akcję (zł)*</i>	5,99	5,78	1,43	1,37
Zysk rozwodniony na akcję (zł)	1,31	2,15	0,31	0,51
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	425 888	645 057	101 661	153 184
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-171 511	-347 146	-40 940	-82 438
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-102 189	-163 523	-24 393	-38 832
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	152 188	134 388	36 328	31 914
<b>PKP CARGO S.A.</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2013-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2013-12-31</b>
Aktywa trwałe	4 093 801	3 905 419	960 468	941 700
Aktywa obrotowe	1 207 089	1 466 645	283 202	353 647
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	17 560	22 607	4 120	5 451
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 166 901	525 384	522 497
Kapitał własny	3 252 298	3 362 966	763 039	810 900
Zobowiązania długoterminowe	1 007 911	1 032 724	236 471	249 017
Zobowiązania krótkoterminowe	1 058 241	998 981	248 279	240 881

\* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 192,9 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejsć na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 257,1 mln zł.

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

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

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2014 - 4,2623 PLN/EUR, 31.12.2013 - 4,1472 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2014 - 4,1893 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2013 - 4,2110 PLN/EUR.

## 2 Podstawowe informacje o PKP CARGO S.A.

W dniu 30 października 2013 r., PKP CARGO S.A. zadebiutowała na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Historyczne otwarcie notowań akcji pierwszej giełdowej spółki z Grupy PKP nastąpiło po cenie 80,20 zł. Akcje Spółki wchodzą w skład indeksu mWIG40.

### Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. od dnia debiutu do 31.12.2014 r.



Obrót giełdowy papierami wartościowymi dokonywany jest w walucie PLN.

W skali całego 2014 r. średni kurs akcji PKP CARGO S.A. wyniósł 81,97 złotych, a różnica pomiędzy notowaniem na koniec i początek 2014 r. wynosiła in minus 3,4%.

W trakcie 2014 r. najniższy kurs akcji PKP CARGO S.A. na zamknięciu sesji wyniósł 70,90 zł, natomiast najwyższy kurs akcji na zamknięciu sesji wyniósł 93,89 zł. Wartość akcji PKP CARGO S.A. na koniec 2014 roku wynosiła 83,50 zł. Średni dzienny wolumen obrotu w trakcie 2014 r. wynosił 66 323<sup>1</sup> sztuk akcji.

W 2014 r., zgodnie z wiedzą Spółki, wydano 18 rekomendacji biur maklerskich dla akcji PKP CARGO S.A. Cena docelowa akcji PKP CARGO S.A. zgodnie z wycenami biur maklerskich wydanymi w 2014 r. wahała się w przedziale od 69,00 zł do 103,00 zł.

<sup>1</sup> Na podstawie danych ze strony [www.gpwinfostrafa.pl](http://www.gpwinfostrafa.pl)

## 2.1. Struktura organizacyjna Spółki<sup>2</sup>

PKP CARGO S.A. jest największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce (wg danych Urzędu Transportu Kolejowego, UTK) i drugim największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w UE pod względem pracy przewozowej w 2013 r. Spółka poszerza zasięg geograficzny swojej działalności, korzystając z możliwości, które daje liberalizacja europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych. Obecnie PKP CARGO S.A. posiada certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie samodzielnych usług transportu kolejowego na Słowacji, w Czechach, Niemczech, Austrii, Belgii, na Węgrzech, w Holandii oraz na Litwie. Oprócz usługi transportu kolejowego towarów z wykorzystaniem zasobów własnych i Grupy, PKP CARGO S.A. oferuje swoim klientom wymienione poniżej usługi dodatkowe związane z usługami kolejowych przewozów towarowych:

- usługi intermodalne,
- spedycję (krajową i międzynarodową),
- usługi terminalowe – intermodalne oraz konwencjonalne (przeładunek i przechowywanie towarów na styku torów szeroko i normalnotorowych na wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce),
- usługi bocznikowe i trakcyjne,
- utrzymanie i naprawa taboru.

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

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

- Centrala Spółki, na którą składają się Biura kierowane przez poszczególnych Dyrektorów. Dyrektorzy nadzorowani są przez Dyrektorów Zarządzających, bądź Członków Zarządu;
- Zakłady wykonujące zadania Spółki na określonych obszarach kraju. Dyrektorzy Zakładów sprawują nadzór nad realizacją zadań w Zakładzie oraz są pracodawcami w rozumieniu przepisów prawa pracy. Dyrektorzy Zakładów podlegają Prezesowi Zarządu Spółki. Działalność Zakładu zorganizowana jest w pionach funkcjonalnych zarządzanych przez Dyrektorów Regionalnych. Dyrektorzy Regionalni realizują politykę odpowiednich Biur Centrali Spółki, zarządzając lokalnie tymi obszarami, i podlegają funkcjonalnie Dyrektorom Biur.

W strukturze organizacyjnej Spółki funkcjonują ww. stanowiska 6 Dyrektorów Zarządzających: Dyrektor Zarządzający ds. Polityki Handlowej i Wsparcia Sprzedaży, Dyrektor Zarządzający ds. Sprzedaży, Dyrektor Zarządzający ds. Finansowych, Dyrektor Zarządzający ds. Strategii i Organizacji Grupy, Dyrektor Zarządzający ds. Przewozowych oraz Dyrektor Zarządzający ds. Utrzymania nadzorujących poszczególne Biura Centrali. Dyrektorzy Zarządzający podlegają bezpośrednio Zarządowi Spółki.

W skład struktury organizacyjnej Spółki wchodzi komórki organizacyjne, które wykonują zadania w określonych obszarach działania. Obszary działania tworzą pionach funkcjonalnych, zarządzanych przez Członków Zarządu lub Dyrektorów Zarządzających. Zarządzanie obszarami działania w ramach pionów funkcjonalnych obejmuje zadania realizowane na poziomie Centrali Spółki oraz odpowiednio zadania realizowane w zakładach Spółki. Pionach funkcjonalnych obejmują struktury organizacyjne Centrali i zakładów Spółki, właściwe merytorycznie w poszczególnych obszarach działania. Organizacja pionów może być modelowana stosownie do potrzeb zarządczych 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 lub też za pośrednictwem Dyrektorów Zarządzających, prowadzącymi nadzór nad konkretnymi obszarami działalności biznesowej oraz jednostek organizacyjnych Spółki.

---

<sup>2</sup> Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o:

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

## 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.

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.

Od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. strukturę Spółki tworzyły następujące jednostki organizacyjne:

- 1) Centrala Spółki (stanowiąca Zakład Główny Spółki) oraz
- 2) 10 zakładów Spółki:
  - a) PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
  - b) PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki,
  - c) PKP CARGO S.A. Mazowiecko-Podlaski Zakład Spółki,
  - d) PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki,
  - e) PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki,
  - f) PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki,
  - g) PKP CARGO S.A. Śląsko-Dąbrowski Zakład Spółki,
  - h) PKP CARGO S.A. Wielkopolski Zakład Spółki,
  - i) PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki,
  - j) PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki;

zgodnie z postanowieniami Art. 6 ust. 1 i 8 Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 328/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 lipca 2012 r.

Zgodnie z postanowieniami Art. 6 ust. 1 i 11 Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 232/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 czerwca 2014 r. nastąpiła konsolidacja zakładów wchodzących w skład Spółki. Zmian dokonano w dniu 1 lipca 2014 r. w wyniku czego z dziesięciu dotychczas funkcjonujących zakładów powstało siedem:

- a) PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
- b) PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki,
- c) PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki,
- d) PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki,
- e) PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki,
- f) PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki,
- g) PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki;

Dodatkowo, zmianie uległy granice poszczególnych Zakładów. Głównym założeniem podjęcia decyzji o przyjęciu nowej struktury PKP CARGO S.A. była potrzeba zwiększenia efektywności zarządzania Spółką oraz możliwość optymalnego wykorzystania jej zasobów.

Transport odbywa się na terenie maksymalnie dwóch Zakładów, co w efekcie przekłada się na:

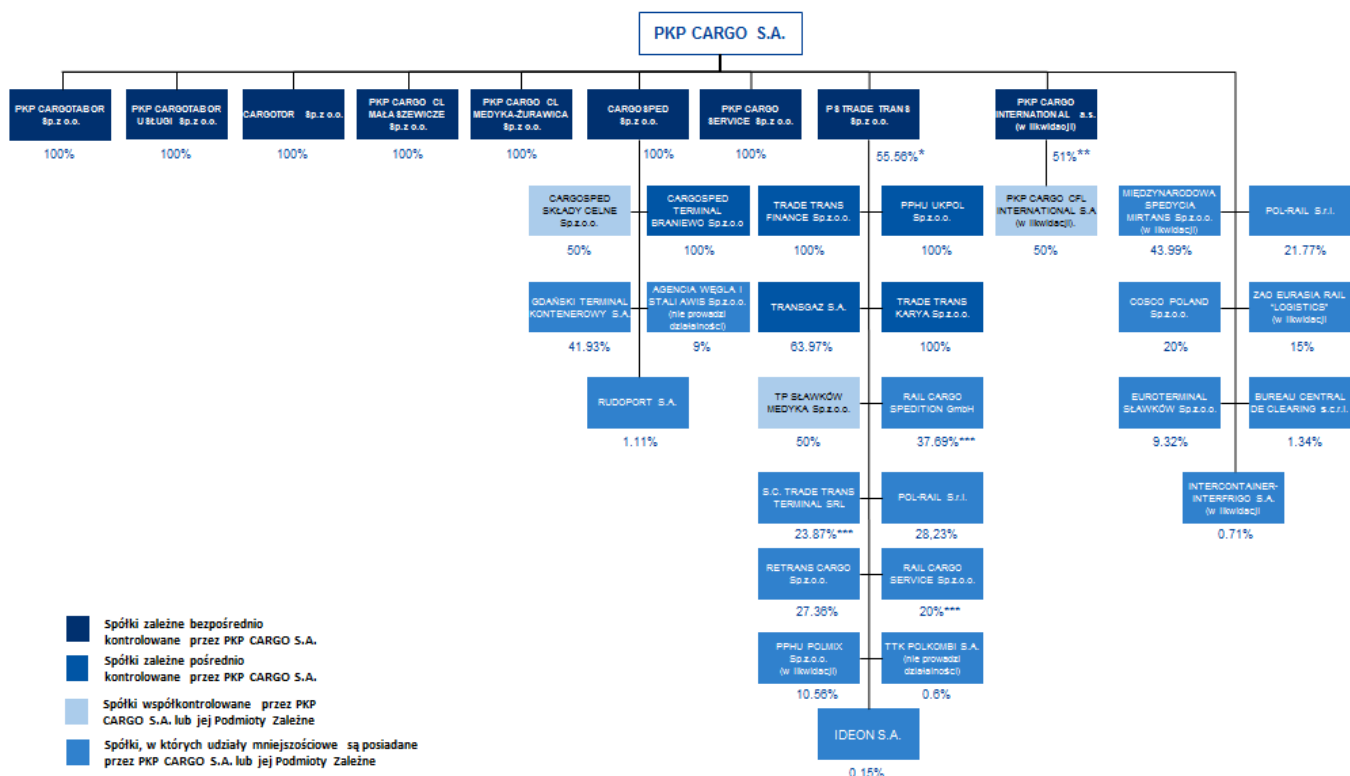
- bardziej efektywne funkcjonowanie dyspozytur i drużyn trakcyjnych,
- szybsze dostawy i reagowanie na zmiany obciążenia pracą w sekcjach,
- szybsze i sprawniejsze przemieszczanie się pociągów na głównych szlakach przewozowych,
- ograniczenie sytuacji, w których konieczne jest przesyłanie lokomotyw elektrycznych pomiędzy poszczególnymi zakładami,
- eliminację zbędnych czynności przy obsłudze pociągów.

## 2.2. Struktura organizacyjna Grupy PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2014 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A., wchodziło 9 spółek zależnych bezpośrednio od PKP CARGO S.A. oraz 5 spółek z większościowym udziałem spółek zależnych od PKP CARGO S.A. (pośrednio zależne od PKP CARGO S.A.). Przedmiotem działalności tych spółek są m.in. usługi spedycyjne, logistyczne, usługi przeładunkowe, naprawa taboru wagonowego i trakcyjnego oraz obsługa bocznic kolejowych.

Ponadto w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodzi 3 spółki współkontrolowane przez spółki zależne PKP CARGO S.A. (posiadające 50% udziału w kapitale zakładowym) oraz 17 spółek, w których PKP CARGO S.A. (7 spółek) lub spółki zależne od PKP CARGO S.A. (11 spółek) mają udział mniejszościowy w kapitale zakładowym. W spółce POL-RAIL s.r.l. udziały swe posiada zarówno PKP CARGO S.A. jak i jedna ze spółek zależnych od PKP CARGO S.A. – PS TRADE TRANS Sp. z o.o. tak, że łącznie oba podmioty Grupy Kapitałowej PKP CARGO posiadają 50% udziału w kapitale zakładowym POL-RAIL s.r.l.

**Rysunek 2 Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31.12.2014 r.**



\* na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% udziałów w PS Trade Trans Sp. z o.o. (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 44,44% udziałów od Trade Trans Invest a.s.)

\*\*na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% akcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 49% udziałów od Rail Cargo Spedition a.s.)

\*\*\* na dzień przekazania niniejszego raportu, PS Trade Trans Sp. z o.o. nie posiada udziałów w spółkach Rail Cargo Spedition GmbH, Trade Trans Terminal SRL oraz Rail Cargo Service Sp. z o.o. (5.02.2015 r. zostały podpisane umowy zbycia udziałów w tych spółkach przez PS Trade Trans Sp. z o.o.)

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 16 września 2014 r. została zawarta umowa nabycia udziału pomiędzy KTF VIAFER S.A. w likwidacji (spółka Grupy PKP) a PS TRADE TRANS Sp. z o.o., na podstawie której PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (zależna od PKP CARGO S.A.) nabyła od KTF VIAFER S.A. w likwidacji udział w spółce POL-RAIL s.r.l., stanowiący 3,23% w kapitale zakładowym tej spółki. Po nabyciu przedmiotowego udziału przez PS TRADE TRANS Sp. z o.o., struktura kapitałowa POL-RAIL s.r.l. przedstawia się następująco:

- PS TRADE TRANS Sp. z o.o. – 28,23% udziału w kapitale zakładowym,
- PKP CARGO S.A. – 21,77% udziału w kapitale zakładowym (co łącznie daje 50% spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO) oraz
- TRENITALIA S.p.A. – 50% udziału w kapitale zakładowym.

W dniu 21 listopada 2014 r. (dzień podjęcia uchwały NZW) PS TRADE TRANS Sp. z o.o. nabyło od drugiego wspólnika - spółki KARYA Sp. z o.o., 139 udziałów w spółce TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o., stanowiących 39,7% kapitału zakładowego tej spółki. Od tego dnia PSTT posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o.

W dniu 16 grudnia 2014 r. została zawarta Warunkowa Umowa Sprzedaży Udziałów pomiędzy wspólnikami spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o. - Panem Marianem Sytym (Sprzedającym) a PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (Kupującym). Na mocy tej umowy Pan Marian Syty zbył na rzecz PS TRADE TRANS Sp. z o.o. 25 udziałów spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o., stanowiących 25% kapitału zakładowego. Zgodnie z umową sprzedaży udziałów: "własność udziałów przechodzi w terminie zapłaty ceny" - zapłata ceny nastąpiła w dniu 19.12.2014r., czyli z tym dniem PSTT stało się właścicielem 100% udziałów tej spółki.

Konsolidacja w ramach rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego<sup>3</sup> obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 9 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną. Poniżej przedstawiamy wykaz spółek zależnych podlegających konsolidacji na dzień 31 grudnia 2014 r.:

- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.
- PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.
- „CARGOSPED” Sp. z o.o.
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.
- CARGOTOR Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.

Pozostałe podmioty Grupy, wskazane w nocie nr 15 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wyceniane są metodą praw własności. Na dzień 31 grudnia 2014 r. metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

- COSCO POLAND Sp. z o.o.
- Pol – Rail S.r.l.
- PKP CARGO International a.s.
- Cargosped Składy Celne Sp. z o.o.
- Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.
- Trade Trans Karya Sp. z o.o.
- Transgaz S.A.
- Trade Trans Finance Sp. z o.o.
- PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.
- Rail Cargo Spedition GmbH
- Rentrans Cargo Sp. z o.o.
- Rail Cargo Service Sp. z o.o.
- S.C. Trade Trans Terminal S.r.L.
- Gdański Terminal Konternerowy S.A.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę spółek objętych konsolidacją 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 7 października 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

---

<sup>3</sup> Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o:

- Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym należy przez to rozumieć Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE
- Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym należy przez to rozumieć Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

funkcjonuje w Grupie PKP. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz rzeczy.

#### PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. została utworzona jako Agencje Celne PKP CARGO Sp. z o.o. w dniu 11 lipca 2002 r. przez PKP CARGO S.A. Spółka rozpoczęła działalność operacyjną z dniem 1 grudnia 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 Sp. z o.o. prowadzi także działalność rozładunkowo-samochodową, wspomagającą spedycję kolejową.

#### PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W dniu 1 lipca 2014 r. nastąpiła konsolidacja działalności spółek z Grupy PKP CARGO dedykowanych do napraw taboru kolejowego. Obecnie kompetencje z tego zakresu są skupione w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Głównym przedmiotem działalności spółki są usługi w zakresie napraw i utrzymania taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw. Ponadto spółka świadczy kompleksowe usługi w zakresie napraw maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenia i regulacji taboru. Spółka koncentruje się na realizacji napraw taboru w ramach Grupy PKP CARGO.

#### PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.

W okresie I półrocza 2014 r. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. świadczyła usługi naprawcze taboru kolejowego, działała wówczas pod firmą PKP CARGOLOK Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. W dniu 1 lipca 2014 r. została zawarta Umowa Sprzedaży Przedsiębiorstwa, pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., której przedmiotem była sprzedaż zorganizowanej części przedsiębiorstwa PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w całości na rzecz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Od dnia 22 października 2014 r. firma, pod którą spółka działa, brzmi „PKP CARGOTABOR USŁUGI” Sp. z o.o. W tej samej dacie zarejestrowano zmiany dotyczące rozszerzenia przedmiotu działalności Spółki w pozycji PKD 38, tj. działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców.

#### 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 szereg innych usług granicznych. 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 szereg innych usług granicznych. Atutem spółki jest wykorzystywanie komunikacji przestawczej (zmiana wózków na styku normalnych, tj. 1435 mm i szerokich, tj. 1520 mm torów kolejowych), 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 intermodalnych, przewozów kruszyw oraz obsługi terminalowej, w tym na terminalach własnych. W ramach transportu intermodalnego, „CARGOSPED” oferuje m.in. usługi door to door, just in time oraz place on time.

#### 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 Kapitałowej 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 z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.

#### CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. została zarejestrowana 13 listopada 2013 r. i 100% udziałów objęło PKP CARGO S.A. Spółka prowadzi działalność na terenie całego kraju w zakresie zarządzania infrastrukturą torową i usługową w postaci bocznic kolejowych i układów torowych wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.

Spółka jest w trakcie procesu uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, dzięki czemu stanie się licencjonowanym zarządcą infrastruktury kolejowej.

### **2.3. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i Grupą**

Z dniem 24 kwietnia 2014 r., w związku z wejściem w życie zmiany do Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A., zwiększeniu uległa liczba Członków Zarządu - w miejsce dotychczasowych trzech Członków Zarządu, tj. Prezesa Zarządu oraz Członka Zarządu ds. Finansowych i Członka Zarządu ds. Handlowych, skład utworzyło pięciu Członków Zarządu:

- Prezes Zarządu,
- Członek Zarządu ds. Finansowych,
- Członek Zarządu ds. Handlowych,
- Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników.

Od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. obszary działania Spółki, wraz z podporządkowaniem ich poszczególnym Członkom Zarządu ogólnie formułował Regulamin Organizacyjny PKP CARGO S.A. Uszczegółowienie jego postanowień miało miejsce w uchwale Zarządu tworzącej Biura Centrali Spółki, w której obszary działania przyporządkowane były właściwym Biurom. W uzupełnieniu tych postanowień obowiązywała uchwała Zarządu o utworzeniu stanowisk Dyrektora Zarządzającego, określająca które z Biur (obszarów działania) podlegają dodatkowemu nadzorowi właściwych Dyrektorów Zarządzających.

Szczegółowe określenie struktury i kompetencji Biur Centrali Spółki, stanowiły regulaminy organizacyjne poszczególnych Biur, przyjmowane decyzją Prezesa Zarządu. Natomiast strukturę i kompetencje zakładów Spółki, określały regulaminy organizacyjne poszczególnych zakładów, tworzone na podstawie ramowego regulaminu zakładu, stanowiącego integralną część Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. Regulaminy zakładów były ustalane zarządzeniem Dyrektora zakładu, a zatwierdzane decyzją Prezesa Zarządu.

Zarządzanie w Spółce opierało się na przepisach stanowiących przez Członków Zarządu, tj. uchwałach Zarządu oraz decyzjach Prezesa i Członków Zarządu (w tym wspólnych decyzjach Prezesa i Członków Zarządu oraz dwóch Członków Zarządu w sprawach regulujących obszary działania więcej niż jednego członka). Dyrektorzy Zarządzający oraz Dyrektorzy Biur Centrali Spółki nie posiadali kompetencji do stanowienia formalnych aktów prawnych. Natomiast w zakładach Spółki, Dyrektorzy zakładów w ramach swojej autonomii wydawali zarządzenia, którymi w obszarze działania zakładu wykonywali postanowienia uchwał Zarządu i decyzji Prezesa i Członków Zarządu. Dodatkowo w sprawach bieżących, nie wymagających wydania zarządzenia Dyrektorzy podejmowali formalne decyzje.

Z dniem 1 lipca 2014 r. w Spółce został wprowadzony nowy system zarządzania, oparty na hierarchicznym podporządkowaniu poszczególnych szczebli zarządzania w ramach pionów funkcjonalnych (tzw. „pionizacja zarządzania”), obejmujących struktury Centrali i zakładów Spółki.



Regulamin Organizacyjny PKP CARGO S.A., przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 232/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 czerwca 2014 r. określił obszary działania Spółki, które zostały podporządkowane właściwym Członkom Zarządu. Natomiast szczegółowe określenie zasad zarządzania zostało ustalone w uchwale Zarządu w sprawie organizacji pionów funkcjonalnych zarządzania strukturami PKP CARGO S.A. Zgodnie z jej postanowieniami komórki organizacyjne Centrali i Zakładów Spółki, realizując zadania w ramach obszarów działania, wchodzą w skład pionów funkcjonalnych, zarządzanych bezpośrednio przez Członków Zarządu lub przez Dyrektorów Zarządzających. Podstawowym elementem struktury pionów są Biura Centrali, których zadaniem jest również nadzór nad komórkami organizacyjnymi Zakładów Spółki. W samych Zakładach, w ramach wsparcia Dyrektorów Biur w realizacji zadań określonych obszarami działania, funkcjonują Dyrektor Zakładu oraz Dyrektorzy regionalni, stanowiąc wykonawczy szczebel zarządzania.

Szczegółowe określenie struktury i kompetencji Biur Centrali Spółki, stanowią regulaminy organizacyjne poszczególnych Biur, przyjmowane decyzją Prezesa Zarządu. Natomiast strukturę i kompetencje Zakładów Spółki, określają regulaminy organizacyjne poszczególnych Zakładów. Są one tworzone na podstawie ramowego regulaminu Zakładu, stanowiącego integralną część Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. oraz wytycznych Dyrektorów Biur Centrali Spółki. Wytyczne, wydawane w drodze zarządzeń Dyrektorów Biur, tworzą szczegółową strukturę komórek organizacyjnych Zakładu, wchodzących w skład pionów funkcjonalnych. Regulaminy Zakładu zatwierdza Prezes Zarządu, na wniosek Dyrektora Zakładu.

Od dnia 1 lipca 2014 r. zarządzanie w Spółce opiera się na przepisach stanowiących przez Członków Zarządu, tj. uchwałach Zarządu oraz decyzjach Prezesa i Członków Zarządu (w tym wspólnych decyzjach Prezesa i Członków Zarządu oraz dwóch Członków Zarządu w sprawach regulujących obszary działania więcej niż jednego członka). Wzmocnieniu uległa rola Dyrektorów Zarządzających poprzez nadanie im kompetencji do podejmowania decyzji, w sprawach z zakresu nadzorowanego obszaru działania, wydawanych na czas określony lub na czas wykonania określonego zadania, w celu operatywnego ustalenia wytycznych i zasad postępowania w ramach realizacji poszczególnych procesów. Podkreślona została również rola Dyrektorów Biur Centrali Spółki, poprzez nadanie im kompetencji do wydawania zarządzeń, mających na celu wykonanie uchwał Zarządu oraz decyzji Prezesa Zarządu lub Członków Zarządu.

Umożliwiło to m.in.

- wzmocnienie zarządzania w ramach poszczególnych obszarów funkcjonujących w PKP CARGO S.A.,
- zastosowanie jednolitych rozwiązań w skali Spółki, ułatwienie wdrożenie standardowych mechanizmów,
- zwiększenie efektywności wykorzystywania zasobów w skali Spółki,
- wykorzystywanie najlepszych praktyk w innych lokalizacjach,
- poprawę jakości świadczonych usług dzięki specjalizacji w ramach poszczególnych obszarów,
- szybsze podejmowanie decyzji dzięki lepszemu przepływowi informacji,
- zmniejszenie kosztów funkcjonowania PKP CARGO S.A.

#### Konsolidacja spółek dedykowanych do napraw taboru

Z dniem 1 lipca 2014 r., zostało zarejestrowane w KRS połączenie PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (Spółka Przejmująca) oraz PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. (Spółka Przejmowana). Cały majątek PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. został wniesiony do PKP CARGOWAG Sp. z o.o. Jednocześnie nastąpiła zmiana firmy spółki PKP CARGOWAG Sp. z o.o. i od dnia 1 lipca 2014 r. PKP CARGOWAG Sp. z o.o. działa pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

W dniu 1 lipca 2014 r. została zawarta Umowa Sprzedaży Przedsiębiorstwa, pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., której przedmiotem była sprzedaż Przedsiębiorstwa PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w całości na rzecz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (tzn. przeniesienie własności zorganizowanego zespołu składników niematerialnych i materialnych, przeznaczonego do prowadzenia działalności gospodarczej, który stanowi PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w rozumieniu art.55<sup>1</sup> kodeksu cywilnego) oraz przejęcie zobowiązań związanych z prowadzonym Przedsiębiorstwem.

Konsolidacja umożliwi lepsze wykorzystanie potencjału spółek i doświadczonej kadry, co pozwoli w przyszłości na pozyskiwanie zleceń z rynku, a tym samym dywersyfikację źródeł przychodów.

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

W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich posiadanych udziałów i akcji przez PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 31.12.2014 r.

**Tabela 2 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r.**

I.p.	NAZWA SPÓŁKI	MIEJSCE W GRUPIE PKP CARGO	SIEDZIBA	WYSOKOŚĆ KAP. ZAKŁ.	ILOŚĆ UDZIAŁÓW / AKCJI POSIADANYCH PRZEZ SPÓŁKĘ	WARTOŚĆ NOMINALNA 1 UDZIAŁU / AKCJI	% UDZIAŁ W KAP. ZAKŁ.
<b>SPÓŁKI ZALEŻNE, w których PKP CARGO S.A. posiada ponad 50% udziałów/akcji ORAZ SPÓŁKI Z UDZIAŁEM SPÓŁEK ZALEŻNYCH PKP CARGO S.A.</b>							
1.	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	córka	Warszawa	30 827 000 zł	61 654	500 zł	100% PKP CARGO S.A.
2.	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	88 087 000 zł	88 087	1 000 zł	100% PKP CARGO S.A.
3.	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. (dawniej: PKP CARGOLOK sp. z o.o.)	córka	Warszawa	18 138 000 zł	18 138	1 000 zł	100% PKP CARGO S.A.
4.	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	córka	Małaszewicze	54 016 000 zł	54 016	1 000 zł	100% PKP CARGO S.A.
5.	PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.	córka	Żurawica	11 675 000 zł	11 675	1 000 zł	100% PKP CARGO S.A.
6.	„CARGOSPED” Sp. z o.o.	córka	Warszawa	12 969 000 zł	12 969	1 000 zł	100% PKP CARGO S.A.
7.	CARGOTOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	20 181 000 zł	20 181	1 000 zł	100% PKP CARGO S.A.
8.	Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.	córka	Warszawa	16 000 000 zł	800	10 000 zł	55,56% PKP CARGO S.A.*
9.	PKP CARGO International a.s. w likwidacji	córka	Bratysława, Słowacja	1 000 000 EUR	510	1 000 EUR	51% PKP CARGO S.A.**
<b>SPÓŁKI POWIĄZANE, w których PKP CARGO S.A. posiada nie mniej niż 20% i nie więcej niż 50% udziałów/akcji</b>							
10.	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. - <u>UWAGA: SPÓŁKA NIE PROWADZI DZIAŁALNOŚCI</u>	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	1 114 000 zł	245	2 000 zł	43,99% PKP CARGO S.A.
11.	POL-RAIL Societa' a responsabilita' limitata	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Rzym, Włochy	2 000 000 EUR	1 udział o wartości: 435 443 EUR	udziały o różnej wartości	21,77% PKP CARGO S.A.
12.	COSCO POLAND Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	250 000 zł	20	2 500 zł	20% PKP CARGO S.A.
<b>POZOSTAŁE SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A., w których posiada mniej niż 20% udziałów/akcji</b>							
13.	ZAO „Eurasia Rail Logistics”	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Moskwa, Rosja	1 670 000 Rubli	–	–	15% PKP CARGO S.A.
14.	EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Sławków	182 479 000 zł	340 000	50 zł	9,32% PKP CARGO S.A.
15.	Bureau Central de Clearing s.c.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela, Belgia	111 750 EUR	2	750 EUR	1,34% PKP CARGO S.A.
16.	Intercontainer-Interfrigo S.A. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela, Belgia	18 300 000 EUR	–	–	0,71% PKP CARGO S.A.

\* na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% udziałów w PS Trade Trans Sp. z o.o. (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 44,44% udziałów od Trade Trans Invest a.s.)

\*\*na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% akcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 49% udziałów od Rail Cargo Spedition a.s.)

Źródło: opracowanie własne

### 3 Podstawowe obszary działalności PKP CARGO S.A.

#### 3.1. Działalność przewozowa

##### 3.1.1. Pozycja PKP CARGO S.A. na rynku przewozów kolejowych

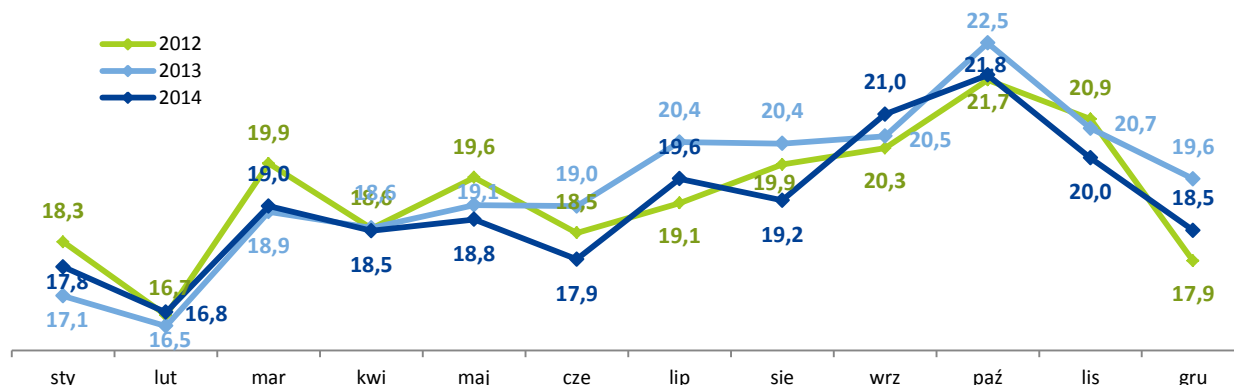
W 2014 r. w Polsce koleją przewieziono 228,9<sup>4</sup> mln ton towarów, co stanowi nieznaczny spadek o 1,9% r/r (dane UTK). Początek roku był korzystny dla operatorów – w pierwszym kwartale wolumen przewozów pod względem masy wzrósł o 1,9% r/r. Osłabienie koniunktury uwidoczniło się od drugiego kwartału. Do sierpnia włącznie spadki przewozów nasilały się (po 8 miesiącach roku wyniki rynku były już o 1,6% niższe w porównaniu do roku ubiegłego). We wrześniu rynek kolejowy zanotował dobre wyniki (wzrost przewiezionej masy o 2,2% r/r), jednak nie udało się ich utrzymać w trzech ostatnich miesiącach roku, w których masa towarów przewiezionych koleją ponownie była mniejsza niż rok wcześniej.

Pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, wolumen w 2014 r. wyniósł 50,1 mld tkm, czyli o 1,5% mniej niż rok wcześniej – dynamika względem pracy jest więc podobna do dynamiki względem masy. Dynamika wolumenu pracy przewozowej w konkretnych miesiącach również pokazuje podobne tendencje, co dynamika masy, jednakże dynamika pracy wykazuje większą zmienność.

Średnia odległość przewozu wzrosła nieznacznie z poziomu 218,1 km w 2013 r. do 218,9 km w 2014 r. (wzrost o 0,8 km, tj. +0,4%).

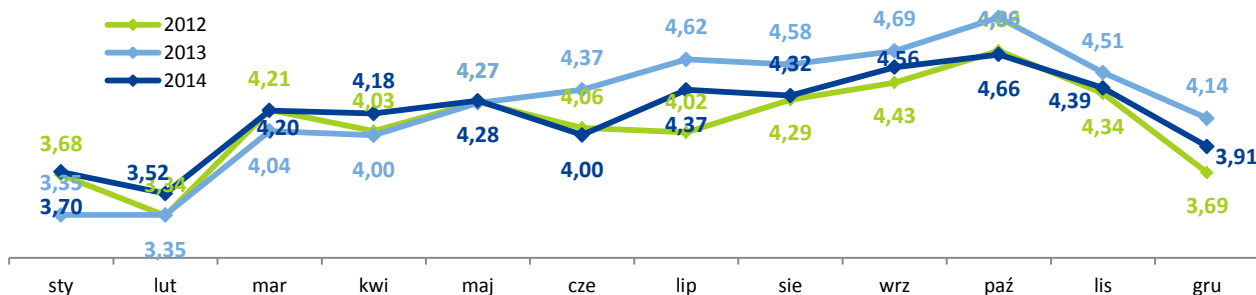
Nieznaczne zmniejszenie się rynku było związane głównie z niższymi przewozami na rynku węgla kamiennego, co było efektem obniżonego poziomu eksportu polskiego węgla, z uwagi na bardzo niskie ceny węgla na rynkach światowych. Szacuje się, że przewozy kolejowe węgla kamiennego w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy 2014 r. zmniejszyły się o 13,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2013 r. Warto jednocześnie zauważyć, że po wykluczeniu przewozów węgla kamiennego wynik rynku kolejowego po trzech kwartałach wzrósł o 6,3% w ujęciu r/r (dane GUS według pracy przewozowej<sup>5</sup>).

**Rysunek 3 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce (w mln ton) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014**



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

**Rysunek 4 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce (w mld tkm) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014**



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

<sup>4</sup> dane wstępne; UTK w ciągu roku może korygować dane sprawozdawcze wstecz

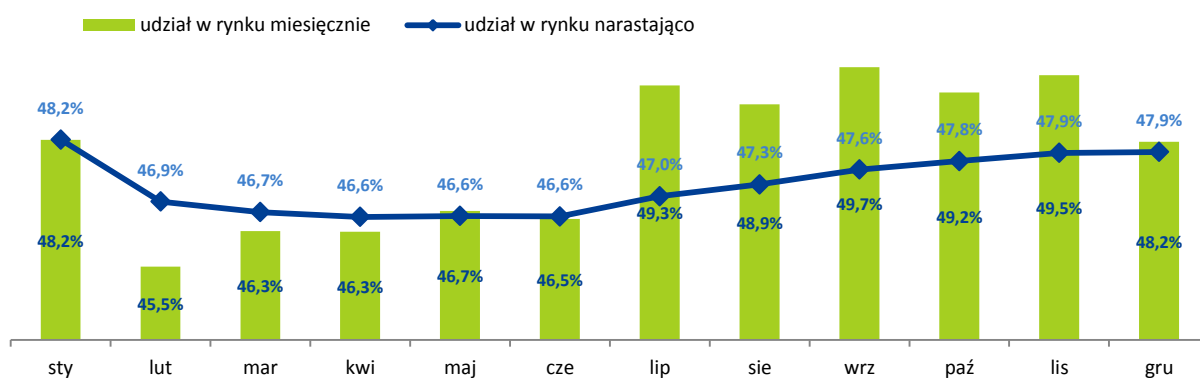
<sup>5</sup> dane wstępne; GUS publikuje dane ostateczne w Roczniku „Transport Wyniki działalności” w lipcu roku następującym po roku sprawozdawczym

Na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r., obok PKP CARGO S.A., przewozy towarowe realizowało 66 operatorów kolejowych posiadających licencję na wykonywanie przewozów rzeczy.

Zarówno pod względem masy towarowej, jak i pracy przewozowej, PKP CARGO S.A. pozostaje liderem kolejowych przewozów towarowych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego podał, że 2014 r. PKP CARGO S.A. miała 47,94% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy, notując spadek o 0,69 p. p. w porównaniu do roku poprzedniego. W tym samym czasie udział Spółki pod względem pracy przewozowej wyniósł 56,69%, tj. zmniejszył się o 2,16 p.p. w porównaniu do 2013 r.

Udział Spółki w rynku w drugim półroczu zanotował wzrost względem słabszego, pierwszego półrocza, zbliżając się we wrześniu do poziomu 50% pod względem przewiezionej masy (49,72%). Wśród operatorów kolejowych, będących konkurentami PKP CARGO S.A. do czołowych przewoźników należą: Grupa DB Schenker, Grupa CTL, PKP LHS, Lotos Kolej oraz Freightliner PL. Szczegółowe miesięczne i narastające udziały PKP CARGO S.A. w rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r. przedstawia poniższy wykres (masa towarowa wg UTK).

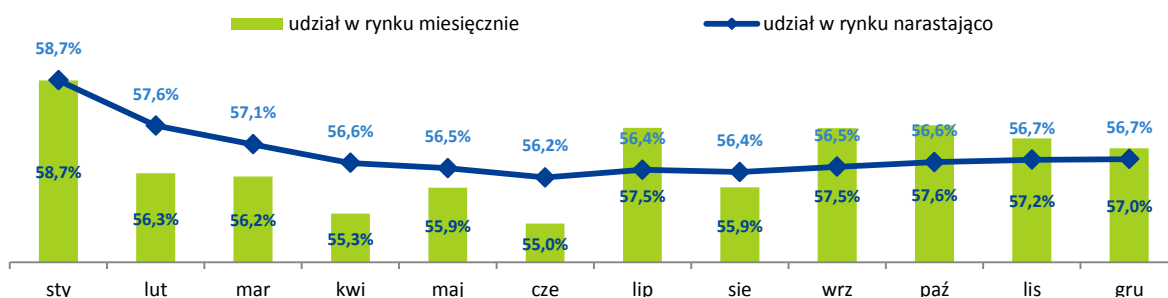
**Rysunek 5 Udział PKP CARGO S.A. w przewiezionej masie towarowej w 2014 r.**



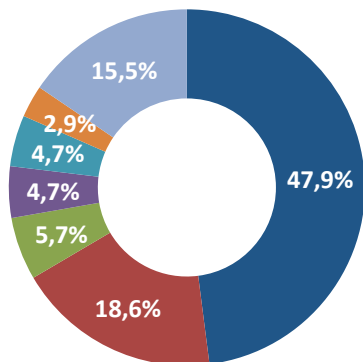
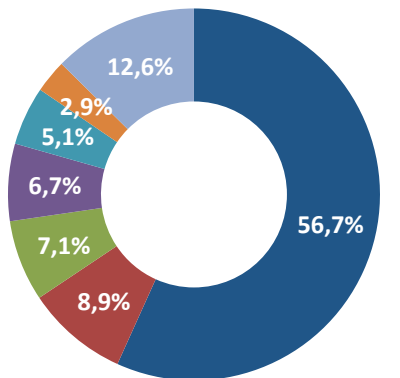
Źródło: UTK, opracowanie własne

Szczegółowe miesięczne i narastające udziały PKP CARGO S.A. w rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r. przedstawia poniższy wykres (praca przewozowa - UTK).

**Rysunek 6 Udział PKP CARGO S.A. w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r.**



Źródło: UTK, opracowanie własne

**Rysunek 7 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg masy towarowej i wg wykonanej pracy przewozowej w 2014 r.****wg masy****wg pracy**

■ PKP CARGO  
 ■ DB Schenker RP  
 ■ Grupa CTL  
 ■ PKP LHS

■ PKP CARGO  
 ■ Lotos Kolej  
 ■ PKP LHS  
 ■ Grupa CTL  
 ■ DB Schenker RP  
 ■ Freightliner PL  
 ■ Inni operatorzy

Źródło: UTK, opracowanie własne

W 2014 r. najważniejszymi konkurentami pod względem przewiezionej masy byli: DB Schenker Rail Polska (18,6%), Grupa CTL (5,7%), PKP LHS (4,7%).

Pod względem pracy przewozowej wiceliderem rynku jest spółka Lotos Kolej z udziałem 8,9%, na trzecim miejscu zaś PKP LHS (7,1%), na kolejnym Grupa CTL z udziałem 6,7%.

### 3.1.2. Przewozy kolejowe

Podstawową usługą świadczoną przez PKP CARGO S.A. jest kolejowy przewóz towarów realizowany 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, na Węgrzech oraz na Litwie.

Kolejowe przewozy towarowe stanowią podstawową usługę świadczoną przez PKP CARGO S.A. W 2014 r. usługa przewozu realizowana była przez Spółkę zarówno na terenie Polski, jak również poza granicami Polski. W 2014 r., PKP CARGO S.A. przewiozło 109,7 mln ton towarów oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 28,3 mld tkm.

PKP CARGO S.A. dysponuje zróżnicowanym taborem, umożliwiającym przewóz każdego rodzaju towarów, a w szczególności paliw stałych, kruszyw i materiałów budowlanych, metali i rud, drewna i produktów rolnych, a także produktów chemicznych i paliw płynnych oraz towarów niebezpiecznych i ponadgabarytowych, jak również intermodalnych. Spółka świadczy pełny zakres usług przewozowych, z uwzględnieniem przewozów całopociągowych i rozproszonych, realizowanych w pojedynczych wagonach lub grupach wagonowych.

Podstawowym rodzajem towarów PKP CARGO S.A. w 2014 r. były paliwa stałe, w których dominującym towarem pozostawał węgiel kamienny. Paliwa stałe stanowiły 51% przewiezionej masy w 2014 r. (52% w 2013 r.), oraz 42% wykonanej pracy przewozowej (44% w 2013 r.).

Odnotowany spadek wielkości transportu paliw stałych (-9% r/r) jest konsekwencją i odzwierciedleniem zmniejszonego zapotrzebowania na węgiel kamienny spowodowanego spadkiem produkcji energii elektrycznej (spadek o 5,1% r/r). Drugim

istotnym czynnikiem wpływającym na obniżenie poziomu przewozów węgla było ograniczenie eksportu surowca, spowodowane utrzymującymi się istotnymi spadkami cen surowca na rynkach światowych.

W konsekwencji obniżonego popytu na przewozy węgla kamiennego kierowanego poza granice Polski (przewozy charakteryzujące się największymi odległościami przewozowymi) odnotowany został spadek odległości przewozowej dla omawianego rodzaju towarów (o 9 km r/r). Działania Spółki w zakresie sprzedaży przewozów paliw stałych przeznaczonych na rynek krajowy w znacznym stopniu kompensowały niekorzystne wpływy ograniczonych przewozów eksportowych. W efekcie, praca przewozowa przy transporcie węgla kamiennego dla przesyłek realizowanych w pozostałych (z wyłączeniem eksportu) grupach komunikacyjnych (przewozy krajowe, import oraz tranzyt) wzrosła o 9% r/r.

Niekorzystne uwarunkowania zewnętrzne dotyczące przewozy paliw stałych, PKP CARGO S.A. kompensowała wzrostem przewozów w drugim największym rodzaju towarów, tj. kruszyw i materiałów budowlanych. Udział przewozów kruszyw w pracy przewozowej Spółki w 2014 r. wyniósł 22% (18% w 2013 r.), co było efektem 11% wzrostu wielkości zrealizowanej pracy przewozowej. Transport kruszyw i materiałów budowlanych w badanym okresie kształtowany był przez kontynuowane i uruchamiane liczne inwestycje infrastrukturalne.

Trzecim co do wielkości rodzajem towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. jest grupa produktów związanych z przemysłem metalurgicznym, w której głównymi towarami są metale i rudy żelaza. Ich udział w pracy przewozowej spółki wyniósł w 2014 r. 12% (14% w 2013 r.). Przewozy Spółki w przedmiotowej grupie w 2014 r. uległy obniżeniu głównie z uwagi na ograniczony transport rudy żelaza, wykorzystywanej głównie do produkcji wyrobów stalowych, obsługiwany przez Spółkę w tranzycie z polskich portów do południowych państw ościennych.

**Tabela 3 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w Q4 i 2014 r.**

	2014	2013	Zmiana 2014- 2013	Zmiana 2014- 2013	2014	2013	Q4 2014	Q4 2013	Zmiana 2014- 2013
	<i>(mln tkm)</i>			<i>%</i>	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>		<i>%</i>
Paliwa stałe <sup>1</sup>	11 925	13 131	-1 206	-9%	42%	44%	3 251	3 272	-1%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	10 519	11 679	-1 160	-10%	37%	39%	2 884	2 898	0%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	6 118	5 517	601	11%	22%	18%	1 606	1 615	-1%
Metale i rudy <sup>3</sup>	3 488	4 365	-877	-20%	12%	14%	835	1 219	-32%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	1 901	1 676	225	13%	7%	6%	497	411	21%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	735	796	-61	-8%	3%	3%	204	199	3%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	1 693	1 689	4	0%	6%	6%	394	497	-21%
Przewozy intermodalne	1 754	1 835	-81	-4%	6%	6%	433	466	-7%
Pozostałe <sup>7</sup>	731	882	-151	-17%	2%	3%	182	215	-15%
<b>Razem</b>	<b>28 345</b>	<b>29 892</b>	<b>-1 547</b>	<b>-5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>7 402</b>	<b>7 895</b>	<b>-6%</b>

*Źródło: Opracowanie własne*

**Tabela 4 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w Q4 i 2014 r.**

	2014	2013	Zmiana 2014- 2013	Zmiana 2014- 2013	2014	2013	Q4 2014	Q4 2013	Zmiana 2014- 2013
	<i>(tys. ton)</i>			<i>%</i>	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(tys. ton)</i>		<i>%</i>
Paliwa stałe <sup>1</sup>	56 237	59 411	-3 174	-5%	51%	52%	15 966	15 897	0%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	51 294	54 426	-3 132	-6%	47%	48%	14 670	14 648	0%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	21 221	19 336	1 885	10%	19%	17%	5 610	5 588	0%
Metale i rudy <sup>3</sup>	12 292	13 730	-1 438	-10%	11%	12%	2 932	3 589	-18%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	5 961	5 868	93	2%	6%	5%	1 491	1 451	3%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	2 692	3 013	-321	-11%	3%	3%	759	745	2%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	4 709	4 416	293	7%	4%	4%	1 187	1 309	-9%
Przewozy intermodalne	4 536	4 866	-330	-7%	4%	4%	1 113	1 259	-12%
Pozostałe <sup>7</sup>	2 071	2 780	-709	-26%	2%	2%	513	709	-28%
<b>Razem</b>	<b>109 719</b>	<b>113 419</b>	<b>-3 700</b>	<b>-3%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>29 571</b>	<b>30 546</b>	<b>-3%</b>

<sup>1</sup> Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.<sup>2</sup> Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.<sup>3</sup> Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.<sup>4</sup> Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.<sup>5</sup> Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.<sup>6</sup> Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.<sup>7</sup> Uwzględnia transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Źródło: Opracowanie własne

Zmiany w wielkościach i strukturze przewozów towarowych Spółki, miały istotny wpływ na ukształtowaną w 2014 r. strukturę przewozów wg rodzajów komunikacji. Przewozy realizowane w komunikacji krajowej wzrosły pod względem udziału do poziomu 53%. Odnotowany, wyraźny wzrost w obszarze przewozów krajowych spowodowany był przede wszystkim dynamicznym zwiększeniem przewozów kruszyw i materiałów budowlanych (o 11% r/r), które przewożone są głównie w ramach komunikacji wewnętrznej na terenie Polski.

Czynnikiem dodatkowo determinującym wyższy udział przewozów krajowych był spadek wykonanej pracy przewozowej w eksporcie węgla kamiennego, który równocześnie odzwierciedlony został w udziale eksportu w strukturze przewozów Spółki. Udział eksportu w 2014 r. kształtował się na poziomie 21% (26% w 2013 r.).

Udział przewozów PKP CARGO S.A. realizowanych w imporcie kształtował się na poziomie 18% (16% w 2013 r.), natomiast przewozów tranzytowych na poziomie 8% (9% w 2013 r.).

**Tabela 5 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.**

	2014	2013	Zmiana 2014- 2013	Zmiana 2014- 2013	2014	2013	Q4 2014	Q4 2013	Zmiana 2014- 2013
	<i>(mln tkm)</i>			<i>%</i>	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>		<i>%</i>
Kraj	15 034	14 618	416	3%	53%	49%	4 140	4 195	-1%
Eksport	5 883	7 777	-1 894	-24%	21%	26%	1 451	1 524	-5%
Import	5 165	4 932	233	5%	18%	16%	1 251	1 510	-17%
Tranzyt	2 263	2 565	-302	-12%	8%	9%	560	666	-16%
<b>Ogółem</b>	<b>28 345</b>	<b>29 892</b>	<b>-1 547</b>	<b>-5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>7 402</b>	<b>7 895</b>	<b>-6%</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 6 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.**

	2014	2013	Zmiana 2014- 2013	Zmiana 2014- 2013	2014	2013	Q4 2014	Q4 2013	Zmiana 2014- 2013
	<i>(tys. ton)</i>			<i>%</i>	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(tys. ton)</i>		<i>%</i>
Kraj	68 988	68 300	688	1%	63%	59%	19 400	18 889	3%
Eksport	18 265	22 204	-3 939	-18%	17%	20%	4 652	4 909	-5%
Import	18 822	18 846	-24	0%	17%	17%	4 658	5 658	-18%
Tranzyt	3 644	4 070	-426	-10%	3%	4%	861	1 091	-21%
<b>Ogółem</b>	<b>109 719</b>	<b>113 419</b>	<b>-3 700</b>	<b>-3%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>29 571</b>	<b>30 546</b>	<b>-3%</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 7 Średnia odległość przewozów PKP CARGO S.A. wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.**

	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Zmiana 2014- 2013	Q4 2014	Q4 2013	Zmiana 2014-2013
	<i>Km</i>			<i>%</i>	<i>Km</i>		<i>%</i>
Kraj	218	214	4	2%	213	222	-4%
Eksport	322	350	-28	-8%	312	310	1%
Import	274	262	12	5%	269	267	1%
Tranzyt	621	630	-9	-1%	650	610	7%
<b>Ogółem</b>	<b>258</b>	<b>264</b>	<b>-6</b>	<b>-2%</b>	<b>250</b>	<b>258</b>	<b>-3%</b>

Źródło: Opracowanie własne

### 3.2. Pozostałe usługi

#### Usługi trakcyjne

Poza działalnością przewozową Spółka świadczy usługi trakcyjne, tj. usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego lub zapewnieniu jego gotowości np. do prowadzenia pociągów naprawczych, ratunkowych itp. Do świadczenia usług trakcyjnych Spółka wykorzystuje okresowe nadwyżki taboru trakcyjnego oraz drużyn trakcyjnych. W ramach tej działalności, prowadzone może być także udostępnianie taboru trakcyjnego (lokomotywy bez drużyn trakcyjnych).

#### Działalność bocznicowa

PKP CARGO S.A. wykorzystując zasoby spółek zależnych świadczy również szereg usług około przewozowych, 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.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. realizuje swoje usługi dla przedsiębiorstw działających w przemyśle górniczym: są to głównie kopalnie węgla kamiennego i kopalnie kruszyw oraz w przemyśle energetycznym: elektrownie i elektrociepłownie. Według stanu na 31 grudnia 2014 r. spółka obsługuje łącznie 31 bocznic.



#### Działalność przeładunkowa

Spółka działalność przeładunkową rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do spółek zależnych, którymi są PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze, 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 dokonuje się przeładunku towarów, z których dominującymi są: węgiel kamienny, ropa i przetwory z ropy, artykuły chemiczne, metale i wyroby z metali, drewno, zrębki drewniane, nawozy sztuczne, rudy, samochody. 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 bez przeładunkowej. W 2014 r. najwięcej przeładunków wykonano na terminalach należących do CL Małaszewicze.

W 2014 r. w porównaniu do analogicznego okresu w 2013 r. obserwujemy wyraźny wzrost wielkości przeładunków na terminalach konwencjonalnych o 18,2% oraz nieznaczny spadek na terminalach kontenerowych o 1,1%.

#### Usługi intermodalne

PKP CARGO S.A. świadczy kompleksowe usługi przewozów intermodalnych obejmujące głównie transport kolejowy kontenerów, jak również transport kontenerów na naczepach samochodowych. Ponadto Grupa PKP CARGO oferuje rozwiązania logistyczne na podstawie transportu intermodalnego według modelu *door-to-door* oraz *just-in-time*. Grupa realizuje usługi intermodalne głównie jako kolejowy przewoźnik towarowy oraz operator terminali kontenerowych.

#### Działalność spedycyjna

Usługi spedycyjne realizowane są głównie przez spółki zależne od PKP CARGO S.A., tj. PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (spedycja krajowa i międzynarodowa) oraz „CARGOSPED” Sp. z o.o. (spedycja krajowa).

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. świadczy kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Spółka realizuje także obsługę celną. Spółka „CARGOSPED” Sp. z o.o. specjalizuje się m. in. w spedycji kolejowej w zakresie przewozów kruszywa.

#### Działalność naprawcza

Utrzymanie taboru realizowane jest przez punkty napraw funkcjonujące w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów, lokomotyw elektrycznych oraz lokomotyw spalinowych. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru dla innych podmiotów z rynku kolejowego.

Ilości napraw i przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynikają z cykli określonych w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) oraz ilości utrzymywanego w sprawności technicznej taboru zgodnie z zapotrzebowaniem zgłoszonym przez pion handlowy. 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.

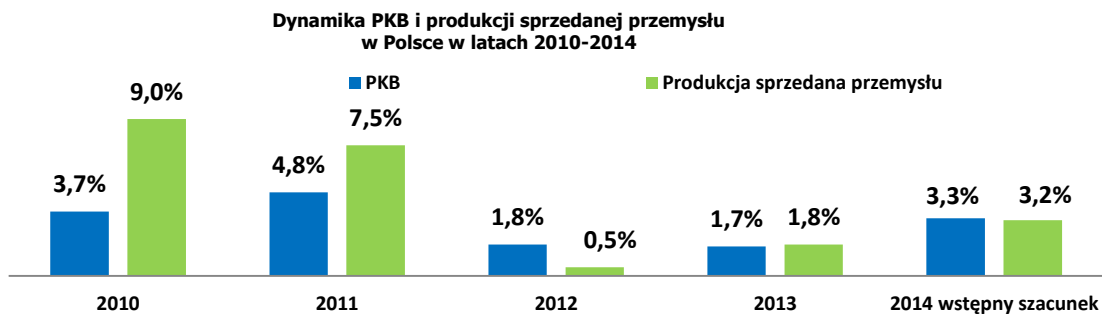
W dniu 1 lipca 2014 r. nastąpiła konsolidacja działalności spółek z Grupy PKP CARGO dedykowanych do napraw taboru kolejowego. Obecnie kompetencje z tego zakresu są skupione w spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

### **3.3. Otoczenie makroekonomiczne**

#### **Polska gospodarka**

Działalność PKP CARGO S. A. w 2014 r. realizowana była w warunkach relatywnie korzystnego otoczenia zewnętrznego. Odnotowane tempo wzrostu gospodarczego, osiągnęło poziom najwyższy od trzech lat, co było konsekwencją wzrostu krajowego popytu konsumpcyjnego oraz inwestycyjnego.

Produkt krajowy brutto polskiej gospodarki (zgodnie z szacunkami GUS) był realnie wyższy o 3,3% od poziomu odnotowanego w roku 2013, natomiast inflacja (mierzona wskaźnikiem CPI) ukształtowała się na równym poziomie w stosunku do roku ubiegłego.

**Rysunek 8 Dynamika zmian PKB i produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce w latach 2010-2014**

Źródło: GUS [uwaga GUS w 2014 r. dostosował metodologię obliczania PKB do standardów ESA 2010, zmieniona metodologia została także zastosowana do skorygowania odczytów PKB w poprzednich latach]

Należy zauważyć, iż generalnie pozytywnie oceniana koniunktura gospodarcza przyczyniła się do wzrostu produkcji sprzedanej produktów, wśród których nie wszystkie stanowią istotne towary przewożone transportem kolejowym. Wzrosty w produkcji sprzedanej odnotowano w 24 (spośród 34) działów przemysłu, w tym m.in. w produkcji metali (o 6,2%), wyrobów z metali (o 7,3%), wyrobów z tworzyw sztucznych (o 6,2%) oraz pojazdów samochodowych (o 5,1%). Zmniejszeniu natomiast uległa głównie sprzedaż węgla kamiennego i brunatnego (o 8,1%) oraz wyrobów chemicznych (o 1,9%).

Ceny produkcji sprzedanej przemysłu były niższe niż w 2013 r. o 1,5% (w tym w górnictwie i wydobywaniu o 4,7%, oraz w przetwórstwie przemysłowym o 1,6%).

Zgodnie z szacunkami GUS, produkcja budowlano - montażowa w 2014 r. była wyższa o 3,0%, przy czym najwyższe wzrosty w tym sektorze zaobserwowano w przedsiębiorstwach wyspecjalizowanych w inżynierii lądowej i wodnej (o 8,6%). Spadki odnotowano natomiast w budownictwie kubaturowym (o 4,0%).

**Europejska gospodarka**

Koniunktura gospodarcza Polski w omawianym okresie wspierana była przez obserwowane ożywienie gospodarcze w większości Państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Zgodnie z Raportem Narodowego Banku Polskiego, w trzech pierwszych kwartałach 2014 r. roczne tempo wzrostu PKB w całym regionie wyniosło 2,9% wobec 1,3% w 2013 r., tym samym było ono ponad dwukrotnie wyższe niż w krajach UE15. Należy niemniej zauważyć, iż na obserwowane pozytywne dane z całego regionu największy wpływ miały gospodarki Polski, Słowacji i Węgier.

Pozytywne sygnały ożywienia gospodarczego odnotowane zostały również dla gospodarki niemieckiej, gdzie wzrost PKB osiągnął 1,5% (wobec 0,4% w 2012 r. oraz w 0,1% w roku 2013).

**Transport**

Zgodnie z danymi GUS, przewozy ładunków ogółem<sup>6</sup> w 2014 r. wyniosły 477,2 mln ton, tj. o 3,1% więcej niż w roku 2013. Wzrost przewozów zaobserwowano w transporcie samochodowym oraz śródlądowym wodnym, natomiast spadki w transporcie morskim, kolejowym oraz rurociągowym.

Transportem kolejowym przewieziono 227,7<sup>7</sup> mln ton ładunków (spadek o 2,1%) przy czym odnotowano następujące zmiany w poszczególnych rodzajach komunikacji:

- Przewozy krajowe (spadek o 3%)
- Import (wzrost o 8%)
- Eksport (spadek o 5%)
- Tranzyt (spadek o 18%)

<sup>6</sup> w przedsiębiorstwach zatrudniających 9 osób lub więcej

<sup>7</sup> dane wstępne; GUS publikuje dane ostateczne w Roczniku „Transport Wyniki działalności” w lipcu roku następującym po roku sprawozdawczym

Transportem samochodowym zarobkowym przewieziono 188,1 mln ton (wzrost o 12,1%), natomiast transportem rurociągowym przetłoczono 49,9 mln ton ropy i produktów naftowych (spadek o 1,5%).

W portach morskich przeładowano 68,9 mln ton ładunków (wzrost o 7,2%), gdzie na szczególną uwagę zasługuje dynamiczny wzrost przeładunków kontenerów (o 18,3%).

#### Transport intermodalny

Rok 2014 potwierdził przewidywania rynkowe odnośnie do rozwoju przewozów intermodalnych. W okresie trzech kwartałów 2014 r. wzrosła liczba transportowanych jednostek (UTI), co przełożyło się na korzystne wyniki transportu kolejowego dla tego produktu. W efekcie, odnotowano zarówno zwiększenie masy przewożonych jednostek (o 12,8%), jak również wzrost zrealizowanej pracy przewozowej (o 13,6%).

Obserwowany od kilku lat dynamiczny wzrost przewozów intermodalnych, jest konsekwencją polityki transportowej UE, ukierunkowanej na realokację towarów z transportu drogowego na kolejowy. W ramach wsparcia przedmiotowego transportu, na terenie Polski zrealizowane zostały liczne inwestycje (wspierane środkami UE) w zakresie infrastruktury punktowej dedykowanej do obsługi jednostek intermodalnych.

Dodatkowym wsparciem dla transportu intermodalnego w roku 2014 była stale rozwijana aktywność polskich portów, interoperacyjność sieci oraz rosnące zainteresowanie producentów konteneryzacją swoich produktów.

Na uwagę zasługuje fakt, iż przewozy realizowane w tej technologii wspierane są również poprzez preferencyjną stawkę dostępu do infrastruktury.

#### **Koniunktura w głównych gałęziach przemysłu, które bezpośrednio wpływają na popyt na usługi transportowe**

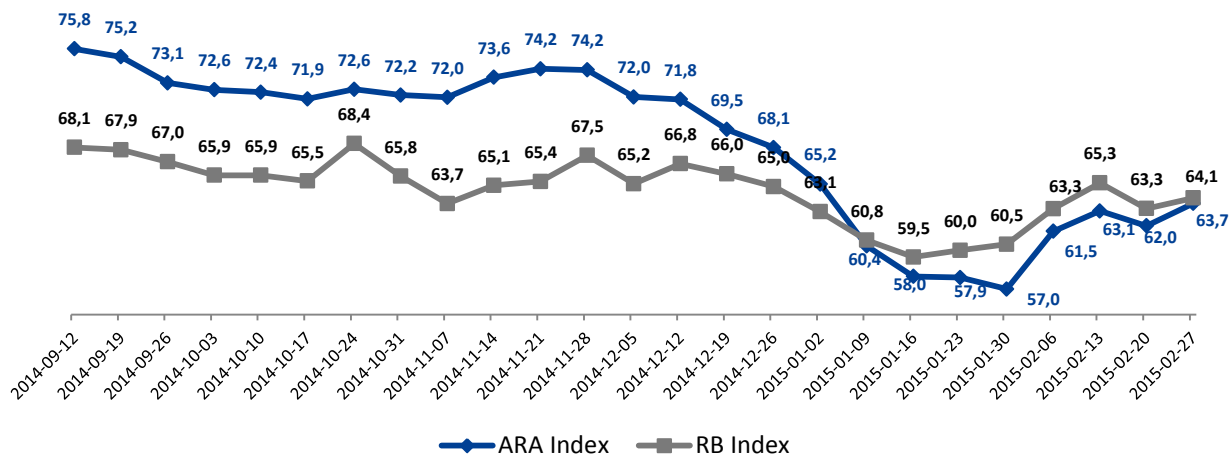
Z uwagi na charakterystykę przewozów kolejowych, w których dominującymi grupami towarowymi pozostają towary masowe, wolumeny transportowane koleją w znacznym stopniu zależą od poziomu wydobycia i sprzedaży węgla kamiennego, produkcji przemysłu metalurgicznego oraz skali realizowanych inwestycji infrastrukturalnych.

#### Przemysł górniczy

Polskie górnictwo w okresie 2014 r. cechował niski popyt na węgiel kamienny czego konsekwencją było ograniczenie produkcji i zmniejszenie sprzedaży największych spółek wydobywczych. Należy zauważyć, że niekorzystna sytuacja w polskim sektorze wydobywczym to efekt nakładających się na siebie czynników zewnętrznych i wewnętrznych.

Wymiana handlowa węglem kamiennym realizowana jest w skali światowej, zatem wyniki branży w znacznym stopniu zależne były od trendów i aktywności spółek wydobywczych na całym świecie. W chwili obecnej obserwowana jest pogłębiająca się nadpodaż surowca w skali światowej, co znalazło odzwierciedlenie w stałych trendach spadkowych ceny surowca. Zgodnie z Indexem ARA, który najlepiej obrazuje ceny surowca dostarczanego na rynek europejski, wycena węgla kamiennego osiągnęła pod koniec 2014 r. poziom 65 dolarów za tonę, tj. najniższy poziom w okresie kilkuletnich obserwacji.

Wskazane wyżej niskie ceny węgla kamiennego, w roku 2014 r. znacząco ograniczały możliwości eksportu surowca, dotychczas skutecznie realizowanego przez polskie spółki wydobywcze.

**Rysunek 9 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB\***

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

Źródło: [www.gornictwo.wnp.pl](http://www.gornictwo.wnp.pl)

Niezależnie od obserwowanej światowej nadprodukcji węgla, jako znaczący czynnik determinujący niski poziom sprzedaży surowca w 2014 r. wyróżnić należy spadek produkcji energii elektrycznej, która wyniosła 158 496 GWh i była niższa o 3,6% r/r. Dodatkowo, niekorzystny wpływ otoczenia zewnętrznego w roku 2014 potęgowany był barierami wewnętrznymi polskich spółek wydobywczych, ograniczającymi postęp prowadzonych w branży procesów restrukturyzacyjnych.

Zgodnie z danymi Agencji Rozwoju Przemysłu, w okresie 11 miesięcy sprzedaż węgla ogółem spadła o ponad 9% i wyniosła 64,1 mln ton, przy czym w sprzedaży krajowej odnotowano spadek o ponad 7% (do poziomu 56,6 mln ton), natomiast w eksporcie spadek wyniósł aż 23,6% (do poziomu 7,6 mln ton).

Na koniec 2014 r. stan zapasów na zwałach przy kopalniach zmalał i wyniósł 8,2 mln ton węgla, niemniej w odniesieniu do sytuacji z końca listopada 2013 r. jest on jednak nadal o ok. 1,5 mln ton wyższy.

#### Przemysł budowlany

Zgodnie ze wstępnymi danymi GUS, wzrost produkcji budowlanej w 2014 r. (w przedsiębiorstwach budowlanych powyżej 9 osób) wyniósł 3,6% r/r. Poprawa koniunktury w budownictwie była przede wszystkim efektem realizowanych inwestycji infrastrukturalnych gdzie dodatkowe wsparcie stanowiła możliwość wcześniejszego rozpoczęcia projektów budowlanych z uwagi na korzystne warunki atmosferyczne w pierwszym kwartale roku.

Produkcja kruszywa w 2014 r. wzrosła o ok. 20 mln – do poziomu ok. 240 mln ton, przy czym w niektórych regionach Polski zanotowano ponad 30% wzrost zapotrzebowania.

Wg danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w 2014 r. oddano do użytku 327,8 km dróg, dzięki czemu łączna długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce wzrosła do 3 025,7 km, wobec ok. 2 759 km na koniec 2013 r. Dalszy rozwój tej branży będzie podyktowany nowymi inwestycjami infrastrukturalnymi w związku z nową perspektywą finansową budżetu UE. W latach 2014 -2020 Polska będzie mogła zainwestować 82,5 mld euro z unijnej polityki spójności, w tym ok. 76,9 mld euro w ramach programów operacyjnych i 4,1 mld euro w projekty infrastrukturalne o znaczeniu europejskim.

#### Przemysł metalurgiczny

Zgodnie z wstępnymi danymi GUS, w roku 2014 produkcja stali surowej w Polsce wyniosła 8,8 mln ton i była większa o 7,3% w porównaniu do 2013 r., co wynikało głównie ze zwiększonego zapotrzebowania ze strony sektora budowlanego, pozostającego podstawowym konsumentem wyrobów hutniczych. Całkowite zużycie stali w Polsce w roku 2014 szacowane jest na 10,5 mln ton (wobec 10,3 mln ton w 2013 r.).

Konsekwentnie, w branży zauważalne było również wyraźne zwiększenie produkcji i przetwórstwa metali, gdzie wzrost produkcji sprzedanej metali wyniósł 6,2%, natomiast wyrobów z metali 7,3%.

Rok 2014 był okresem, w którym polskie huty pod względem prowadzonej produkcji wyprzedzały europejską konkurencję, co znalazło odzwierciedlenie w wynikach podmiotów prowadzących działalność na rynku polskim. Działalność polskiego przemysłu w roku 2014 pozostawała niemniej pod istotnym wpływem trwającego konfliktu na Ukrainie, gdzie ograniczenia produkcyjne kopalń, koksowni i hut stwarzały istotną barierę w utrzymaniu pożądanych dostaw, jak również znacząco wpływały na ceny importowanych dóbr.

Należy zauważyć, iż obecnie obserwowane ożywienie w sektorze, poprzedzone było kilkuletnim okresem spowolnienia, który cechowały znaczące obniżki cen surowców i produktów branży. Choć poprawa koniunktury w przemyśle metalurgicznym widoczna była już od połowy 2013 r., to ceny stali spadały jeszcze w pierwszych miesiącach 2014 r. Podobne trendy cechowały wymianę handlową rudami żelaza, których ceny w 2014 r. spadły do poziomów najniższych od 5 lat.

### **3.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia**

#### *Główni odbiorcy*

PKP CARGO S.A. działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych (miejsce siedziby odbiorcy usług) poza Polską nie przekroczyła 12% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług.

Przychody Spółki od klientów zewnętrznych w rozbiciu na lokalizacje opisano w nocie 5.2 „Informacje geograficzne” do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Największym odbiorcą usług Spółki jest Grupa ArcelorMittal (10,5% sumy przychodów ze sprzedaży usług PKP CARGO S.A.), będąca największym na świecie producentem stali. Ponadto Grupa jest właścicielem własnych złóż surowców z rozbudowaną siecią dystrybucji. PKP CARGO S.A. świadczy dla tej Grupy usługi przewozu kolejowego – głównie rudy i pirytów oraz metali i wyrobów z metali.

#### *Główni dostawcy*

PKP CARGO S.A. działając na rynku przewozowym w zakresie dostępu do infrastruktury uzależnione jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy i osób. PKP PLK świadczy dla PKP CARGO S.A. usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenia ruchu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia Spółki (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2014 r. 36,6%. Ponadto głównym dostawcą Spółki w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia Spółki (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2014 r. 27,0%.

### **3.5. Sezonowość / cykliczność działalności**

Działalność PKP CARGO S.A. nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

**3.6. Informacje dotyczące zatrudnienia**

Poniżej przedstawiono dane w zakresie zmian stanu zatrudnienia w PKP CARGO S.A. w 2014 r. oraz w IV kwartale 2014 r. w porównaniu do analogicznych okresów w 2013 r.

**Tabela 8 Zatrudnienie na koniec okresu sprawozdawczego w PKP CARGO S.A.**

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:				Zmiana od początku roku	Zmiana w Q4
	31.12.2014	31.12.2013	30.09.2014			
Spółka	20 830	22 480	21 870		-1 650	-1 040

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w 2014 r. i 2013 r. w PKP CARGO S.A.**

Wyszczególnienie	przeciętne zatrudnienie w etatach		Zmiana 2014-2013	przeciętne zatrudnienie w osobach		Zmiana 2014-2013
	2014	2013		2014	2013	
Spółka	22 010	22 711	-701	22 012	22 713	-701

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. w PKP CARGO S.A.**

Wyszczególnienie	przeciętne zatrudnienie w etatach		Zmiana 2014-2013	przeciętne zatrudnienie w osobach		Zmiana 2014-2013
	Q4 2014	Q4 2013		Q4 2014	Q4 2013	
Spółka	21 639	22 776	-1 137	21 636	22 780	-1 144

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w 2014 r. i 2013 r. w PKP CARGO S.A.**

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana w 2014 od początku roku	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana w 2013 od początku roku
	31.12.2014	31.12.2013		31.12.2012		
Stanowiska nierobotnicze	4 462	4 706	-244	4 880	-174	
Stanowiska robotnicze	16 368	17 774	-1 406	18 790	-1 016	
<b>Ogółem:</b>	<b>20 830</b>	<b>22 480</b>	<b>-1 650</b>	<b>23 670</b>	<b>-1 190</b>	

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 12 Zmiana w strukturze zatrudnienia w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. w PKP CARGO S.A.**

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana w Q4 2014	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana w Q4 2013
	31.12.2014	30.09.2014		31.12.2013	30.09.2013	
Stanowiska nierobotnicze	4 462	4 577	-115	4 706	4 711	-5
Stanowiska robotnicze	16 368	17 293	-925	17 774	18 184	-410
<b>Ogółem:</b>	<b>20 830</b>	<b>21 870</b>	<b>-1 040</b>	<b>22 480</b>	<b>22 895</b>	<b>-415</b>

Źródło: Opracowanie własne

W 2014 r. przeciętne zatrudnienie w PKP CARGO S.A. zmniejszyło się o 701 pracowników w porównaniu do 2013 r. głównie w następstwie rozwiązywania umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych.

Przeciętnie liczba pracowników w przeliczeniu na pełne etaty zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy w 2014 r. wynosiła 91 wobec 587 rok wcześniej.

Spadek zatrudnienia w 2014 r. w PKP CARGO S.A. był głębszy niż zakładano w Prospekcie Emisyjnym PKP CARGO S.A., sporządzonym w związku z pierwszą ofertą publiczną. Spadek ten był głównie efektem większej niż zakładano ilości rozwiązanych umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych.

Proces optymalizacji zatrudnienia jest kontynuowany w 2015 r. W Rozdziale 4.2.1. zamieszczone zostały informacje dotyczące realizacji Programu Dobrowolnych Odejść w 2015 r., w zakresie ilości pracowników, którzy z niego skorzystali.

**3.7. Inwestycje PKP CARGO S.A.****3.7.1. Nakłady inwestycyjne**

Spółka poniosła w 2014 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponent remontowy (naprawy okresowe taboru) w wysokości 542,4 mln zł, co stanowiło 156% wykonania 2013 r.

Spółka nie poniosła nakładów inwestycyjnych zagranicznych w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2014 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe taboru (ilość napraw okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), modernizację lokomotyw (10 szt.) oraz zakup wagonów (200 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów) – łącznie 502,1 mln zł. Ponadto nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i wartości niematerialnych (oprogramowania) wyniosły 20,6 mln zł oraz na budownictwo inwestycyjne na poziomie 11,1 mln zł (w tym: budowa terminala intermodalnego Poznań Franowo, modernizacja obiektów Punktu Utrzymania Taboru w Węglińcu).

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Spółki w 2014 r. oraz porównanie do wykonania w 2013 r. przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)**

Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014-2013
Budownictwo inwestycyjne	11 135,1	42 098,5	-30 963,4	-73,5%
Modernizacja lokomotyw	48 242,0	23 344,6	24 897,4	106,7%
Zakupy wagonów	57 224,4	11 439,7	45 784,7	400,2%
Maszyny i urządzenia	5 899,9	8 341,6	-2 441,7	-29,3%
Teleinformatyzacja	20 616,0	32 250,1	-11 634,1	-36,1%
w tym: wartości niematerialne	12 970,0	18 148,7	-5 178,7	-28,5%
Pozostałe	2 673,1	539,7	2 133,4	395,3%
Komponenty w remontach:	396 632,1	229 830,7	166 801,4	72,6%
NO Lokomotyw	121 620,8	41 889,1	79 731,7	190,3%
NO Wagonów	275 011,3	187 941,6	87 069,7	46,3%
<b>Razem</b>	<b>542 422,6</b>	<b>347 844,9</b>	<b>194 577,7</b>	<b>55,9%</b>

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne kształtowała się następująco: 336,7 mln zł ze środków własnych Spółki, 178,4 mln zł ze środków z kredytu, 2,5 mln zł w formie leasingu oraz 24,9 mln zł ze środków Funduszu Spójności, które Spółka otrzymała w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

**3.7.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych**

PKP CARGO S.A. posiada możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej – nadwyżki środków własnych z działalności operacyjnej, jak również z uwzględnieniem niewykorzystanego dotychczas kredytu EBI w kwocie 240 mln zł oraz w ramach pozyskania nowych kredytów i pożyczek inwestycyjnych – zawarta w 2014 r. umowa z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do kwoty 515,2 mln zł. Ustalone ze strategicznymi kredytodawcami dopuszczalne wskaźniki finansowe pozwalają na istotne zwiększenie skali finansowania zamierzeń inwestycyjnych środkami zewnętrznymi Spółki bez ryzyka naruszenia kowenantów obecnych umów kredytowych.

Dodatkowo należy podkreślić, iż PKP CARGO S.A. efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, PKP CARGO S.A. posiadała umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł, niemniej jednak na chwilę obecną nie jest on wykorzystywany.

**4 Analiza sytuacji finansowo – majątkowej PKP CARGO S.A.****4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe****4.1.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów**

Analiza podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych PKP CARGO S.A. przedstawiona w niniejszym rozdziale uwzględnia prezentacyjną korektę danych zarówno w 2014 r. jak i w 2013 r. Dane w 2013 r. skorygowano o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 192,9 mln zł. Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. w łącznej kwocie 257,1 mln zł. Obie kwoty zostały ujęte w kosztach świadczeń pracowniczych.

W 2014 r. PKP CARGO S.A. przewiozła 109,7 mln ton ładunków (tj. o 3,3% mniej niż w 2013 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 28,3 mld ntkm (tj. o 5,2% mniej niż w 2013 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale „Przewozy kolejowe”. Przychody z działalności operacyjnej Spółki spadły o 10,4% r/r, a skorygowane koszty działalności operacyjnej o 11,3%. Tym samym Spółka wygenerowała w 2014 r. skorygowany zysk na działalności operacyjnej oraz zysk netto odpowiednio wyższe o 2,4% i 6,6%. niż w 2013 r. Zysk na działalności operacyjnej i zysk netto wyniosły odpowiednio 307,4 mln zł i 266,9 mln zł.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji Sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału.

Podstawowe wyniki ekonomiczno – finansowe w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. prezentuje tabela poniżej.

**Tabela 14 Wyniki PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)**

Lp.	Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014/2013	2014 Skorygowane *	2013 Skorygowane *	Zmiana 2014-2013 Skorygowane *	Tempo zmian 2014/2013 Skorygowane *
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	3 842 607	4 287 531	-444 924	-10,4%	3 842 607	4 287 531	-444 924	-10,4%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	3 792 311	4 180 080	-387 769	-9,3%	3 535 196	3 987 186	-451 990	-11,3%
<b>3</b>	<b>Zysk na działalności operacyjnej</b>	<b>50 296</b>	<b>107 451</b>	<b>-57 155</b>	<b>-53,2%</b>	<b>307 412</b>	<b>300 345</b>	<b>7 066</b>	<b>2,4%</b>
4	Przychody finansowe	49 497	45 759	3 739	8,2%	49 497	45 759	3 739	8,2%
5	Koszty finansowe	31 592	38 268	-6 676	-17,4%	31 592	38 268	-6 677	-17,4%
<b>6</b>	<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>68 201</b>	<b>114 942</b>	<b>-46 741</b>	<b>-40,7%</b>	<b>325 317</b>	<b>307 835</b>	<b>17 482</b>	<b>5,7%</b>
7	Podatek dochodowy	9 591	20 859	-11 268	-54,0%	58 443	57 508	934	1,6%
<b>8</b>	<b>Zysk netto z działalności kontynuowanej</b>	<b>58 610</b>	<b>94 083</b>	<b>-35 473</b>	<b>-37,7%</b>	<b>266 874</b>	<b>250 327</b>	<b>16 547</b>	<b>6,6%</b>
9	Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>10</b>	<b>ZYSK NETTO</b>	<b>58 610</b>	<b>94 083</b>	<b>-35 473</b>	<b>-37,7%</b>	<b>266 874</b>	<b>250 327</b>	<b>16 547</b>	<b>6,6%</b>

\* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 192,9 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 257,1 mln zł.

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE



Przychody z działalności operacyjnej

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Spółki największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (98,3% w 2014 r. przy 97,1% w 2013 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują: przychody przewozowe, przychody z usług bocznicowych i trakcyjnych, przychody z tytułu wynajmu taboru, przychody z tytułu usług kompleksowego wsparcia eksploatacyjnego oraz przychody z tytułu napraw taboru. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. sprzedaż środków trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności, zmianę stanu rezerw na zobowiązania.

Spadek przychodów przewozowych o 345,1 mln zł wynikał ze spadku przewozów kolejowych w Polsce (rozdział „Pozycja PKP CARGO S.A. na rynku przewozów kolejowych”), a w szczególności z mniejszych przewozów w grupie węgla kamiennego na skutek spadku eksportu surowca.

Spadek przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów o 27,7 mln zł, tj. 49,1% r/r spowodowany głównie niższymi przychodami ze sprzedaży złomu.

Pozostałe przychody operacyjne spadły o 31,3 mln zł, tj. 45,2% r/r. Spadek ten jest efektem wysokich pozostałych przychodów operacyjnych w 2013 r. spowodowanych zwrotem zapłaconej kary przez UOKiK w wysokości 60,4 mln zł. Z uwagi na fakt, iż sprawa została przekazana do ponownego rozpoznania sądowi pierwszej instancji, Spółka dokonała szacunku rezerwy na karę, jaką może nałożyć ponownie UOKiK. Różnica pomiędzy ww. karą, a wartością nowo utworzonej rezerwy wyniosła 46 mln zł i została ujęta w pozostałych przychodach operacyjnych.

**Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)**

L.p.	Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014/2013
1	Przychody ze sprzedaży, w tym:	3 775 863	4 161 728	-385 865	-9,3%
1.1	Przychody przewozowe	3 646 968	3 992 095	-345 128	-8,6%
2	Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	28 809	56 558	-27 749	-49,1%
3	Pozostałe przychody operacyjne	37 935	69 245	-31 310	-45,2%
<b>4</b>	<b>Razem przychody z działalności operacyjnej</b>	<b>3 842 607</b>	<b>4 287 531</b>	<b>-444 924</b>	<b>-10,4%</b>

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

Koszty działalności operacyjnej

W okresie 2014 r. skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. spadły o 452,0 mln zł, tj. o 11,3%, do poziomu 3 535,2 mln zł z 3 987,2 mln zł w 2013 r.

W 2014 r. odnotowano istotny spadek kosztów usług obcych, które osiągnęły w 2014 r. poziom 1 191,5 mln zł i były niższe o 227,2 mln zł, tj. 16,0% niż w analogicznym okresie 2013 r. Spadek wynika głównie z niższych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej z powodu niższych przewozów, efektywniejszego wykorzystania tras oraz niższych jednostkowych stawek dostępu do infrastruktury stosowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Skorygowane koszty świadczeń pracowniczych spadły o 31,8 mln zł, tj. o 2,3% r/r. Przeciętne zatrudnienie w 2014 r. spadło o 701 osób r/r. Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale „Informacje dotyczące zatrudnienia”.

W 2014 r. odnotowano również spadek kosztów zużycia surowców i materiałów, o 92,0 mln zł, tj. o 13,4% r/r. Koszt zużycia paliwa trakcyjnego spadł o 14,4 mln zł, tj. o 7,1% r/r, natomiast koszt energii trakcyjnej spadł o 35,8 mln zł, tj. o 9,2%, co było spowodowane niższymi przewozami oraz spadkiem cen jednostkowych paliwa i energii. Wśród pozycji kosztów zużycia surowców i materiałów spadło również zużycie materiałów wykorzystywanych głównie do utrzymania taboru kolejowego o 14,0 mln zł oraz wzrosło o 17,7 mln zł rozwiązanie odpisów aktualizujących pomniejszające koszty zużycia materiałów. Szczegóły w zakresie ujmowania odpisu aktualizującego w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. opisano w nocie nr 18 „Zapasy” do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Spadek kosztów amortyzacji (wraz z odpisami aktualizującymi) o 28,7 mln zł, tj. o 7,9% r/r, do poziomu 332,2 mln zł w 2014 r., wynikał głównie ze spadku kosztów amortyzacji rzeczowego majątku trwałego (o 9,4 mln zł, tj. o 2,9 % r/r, do poziomu 316,7 mln zł) oraz aktywów niematerialnych (o 5,8 mln zł, tj. 27,4% r/r do poziomu 15,5 mln zł). Ponadto w 2013 r. zawiązano odpis aktualizujący wartość środków trwałych w wysokości 11,3 mln zł - stwierdzono, że część z nich utraciła swoją przydatność w wyniku zaprzestania wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej.

W 2014 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów spadła o 19,1 mln zł, tj. 55,4% do poziomu 15,4 mln zł w ślad za spadkiem przychodów ze sprzedaży złomu.

Pozostałe koszty operacyjne w 2014 r. spadły o 28,1 mln zł, tj. 57,1% r/r do poziomu 21,1 mln zł głównie z powodu niższych kosztów likwidacji majątku trwałego i obrotowego (spadek o 9,5 mln zł r/r) oraz niższych rezerw na pozostałe kary (spadek o 15,5 mln zł r/r)

**Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)**

Lp.	Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014/2013	2014 Skorygowane *	2013 Skorygowane *	Zmiana 2014-2013 Skorygowane e*	Tempo zmian 2014/2013 Skorygowane *
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	332 191	360 860	-28 669	-7,9%	332 191	360 860	-28 669	-7,9%
2	Zużycie surowców i materiałów	593 779	685 798	-92 019	-13,4%	593 779	685 798	-92 019	-13,4%
3	Usługi obce	1 191 505	1 418 734	-227 229	-16,0%	1 191 504	1 418 734	-227 229	-16,0%
4	Podatki i opłaty	35 941	34 354	1 587	4,6%	35 941	34 354	1 588	4,6%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 583 437	1 551 037	32 400	2,1%	1 326 321	1 358 144	-31 823	-2,3%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	19 009	45 643	-26 633	-58,4%	19 009	45 643	-26 633	-58,4%
7	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	15 353	34 451	-19 098	-55,4%	15 353	34 451	-19 098	-55,4%
8	Pozostałe koszty operacyjne	21 096	49 203	-28 107	-57,1%	21 096	49 203	-28 107	-57,1%
<b>9</b>	<b>Razem koszty działalności operacyjnej</b>	<b>3 792 311</b>	<b>4 180 080</b>	<b>-387 769</b>	<b>-9,3%</b>	<b>3 535 196</b>	<b>3 987 186</b>	<b>-451 990</b>	<b>-11,3%</b>

\* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 192,9 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 257,1 mln zł.

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

#### Zysk na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i skorygowanych kosztów działalności operacyjnej skorygowany zysk na działalności operacyjnej wzrósł o 7,1 mln zł, tj. o 2,4%, do poziomu 307,4 mln zł w 2014 r.

#### EBITDA

Skorygowany wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy aktualizujące określany jako EBITDA, obniżył się o 21,6 mln zł, tj. o 3,3% do poziomu 639,6 mln zł w 2014 r.

**Tabela 17 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)**

Lp.	Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014/2013
1	Przychody finansowe	49 497	45 759	3 738	8,2%
2	Koszty finansowe	31 592	38 268	-6 676	-17,4%
<b>3</b>	<b>Wynik na działalności finansowej</b>	<b>17 905</b>	<b>7 491</b>	<b>10 414</b>	<b>139,0 %</b>

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

#### Działalność finansowa

W 2014 r. PKP CARGO S.A. odnotowała zysk na działalności finansowej w wysokości 17,9 mln zł, tym samym w porównaniu do 2013 r. wynik na działalność finansowej poprawił się o 10,4 mln zł, co było efektem zarówno wyższych przychodów jak i niższych kosztów.

W zakresie przychodów finansowych w 2014 r., które wzrosły o 3,7 mln zł w porównaniu do 2013 r. odnotowano:

- spadek przychodów odsetkowych od lokat i rachunków bankowych o 9,6 mln zł r/r,
- wzrost przychodów finansowych z tytułu dywidend o 7,5 mln zł r/r,
- wzrost pozostałych przychodów odsetkowych głównie z powodu zwrotu zapłaconych odsetek od UOKiK w wysokości 12,6 mln zł w 2014 r.

ponadto w 2014 r. nie wystąpiły przychody, które odnotowano w 2013 r.

- zysk ze sprzedaży akcji i udziałów (SPEDKOKS) o 3,4 mln zł,
- zysk z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW o 2,1 mln zł.

W zakresie kosztów finansowych w 2014 r., które spadły o 6,7 mln zł w porównaniu do 2013 r. o odnotowano:

- spadek kosztów odsetkowych o 8,5 mln zł, wzrost kosztów finansowych z tytułu różnic kursowych o 2,2 mln zł

#### Zysk przed opodatkowaniem

W 2014 r. skorygowany zysk przed opodatkowaniem wzrósł o 17,5 mln zł, tj. o 5,7% r/r, do poziomu 325,3 mln zł. Wzrost skorygowanego zysku przed opodatkowaniem wynikał ze wzrostu skorygowanego zysku z działalności operacyjnej, oraz wzrostu zysku na działalności finansowej.

#### Podatek dochodowy

W 2014 r. PKP CARGO S.A. wykazała podatek dochodowy w kwocie 9,6 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił -0,3 mln zł, zaś podatek odroczony 9,9 mln zł. Podatek obliczony dla skorygowanego zysku brutto wyniósłby 58,4 mln zł.

#### Zysk netto

W 2014 r. skorygowany wynik netto wzrósł o 16,5 mln zł, tj. o 6,6%, a PKP CARGO S.A. odnotowało skorygowany zysk w wysokości 266,9 mln zł.

**4.1.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.**

## AKTYWA

**Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)**

	Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Stan na 31/12/2013 (zbadane)	Struktura aktywów		Tempo zmian	
			31.12.2014	31.12.2013		
<b>AKTYWA</b>						
<b>Aktywa trwałe</b>						
Rzeczowe aktywa trwałe	3 709 121	3 533 830	69,7%	65,5%	175 291	4,7%
Wartości niematerialne	55 990	58 545	1,1%	1,1%	-2 555	-4,6%
Inwestycje w jednostkach zależnych i stowarzyszonych	262 846	243 164	4,9%	4,5%	19 682	7,5%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	6 021	7 440	0,1%	0,1%	-1 419	-23,6%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	1 464	1 201	0,0%	0,0%	263	18,0%
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	58 359	61 239	1,1%	1,1%	-2 880	-4,9%
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>4 093 801</b>	<b>3 905 419</b>	<b>77,0%</b>	<b>72,4%</b>	<b>188 382</b>	<b>4,6%</b>
<b>Aktywa obrotowe</b>						
Zapasy	75 759	46 277	1,4%	0,9%	29 482	38,9%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	423 171	477 236	8,0%	8,8%	-54 065	-12,8%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	301 818	689 157	5,7%	12,8%	-387 339	-128,3%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	24 921	24 743	0,5%	0,5%	178	0,7%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	381 420	229 232	7,2%	4,2%	152 188	39,9%
	<b>1 207 089</b>	<b>1 466 645</b>	<b>22,7%</b>	<b>27,2%</b>	<b>-259 556</b>	<b>-21,5%</b>
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	17 560	22 607	0,3%	0,4%	-5 047	-28,7%
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1 224 649</b>	<b>1 489 252</b>	<b>23,0%</b>	<b>27,6%</b>	<b>-264 603</b>	<b>-21,6%</b>
<b>Aktywa razem</b>	<b>5 318 450</b>	<b>5 394 671</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-76 221</b>	<b>-1,4%</b>

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

*Aktywa trwałe*

Największy udział w strukturze aktywów mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2014 r. 69,7% sumy aktywów wobec 65,5% w 2013 r. Jest to spowodowane spadkiem aktywów obrotowych (głównie pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych) o 21,5% oraz wzrostem rzeczowych aktywów trwałych o 4,7%.

Wzrost pozycji rzeczowych aktywów trwałych jest wynikiem poniesionych w 2014 r. nakładów inwestycyjnych na poziomie 542,4<sup>8</sup> mln zł (opis zamieszczono w rozdziale 3.7.1), zrealizowanych odpisów amortyzacyjnych (332,2 mln zł), a także zbycia i likwidacji majątku.

Pozostałe pozycje aktywów trwałych stanowią na koniec 2014 r. 7,2% sumy bilansowej wobec 6,9% w 2013 r.

Jest to głównie wynikiem wzrostu o 7,5% inwestycji w jednostkach zależnych i stowarzyszonych w wyniku przekazania do CARGOTOR Sp. z o.o. aportu w postaci wierzytelności z tytułu zwrotu nakładów inwestycyjnych od PKP S.A. w wysokości 19,7 mln zł. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej.

*Aktywa obrotowe*

Aktywa obrotowe razem spadły na koniec 2014 r. o 264,6 mln zł wobec roku 2013, tj. o 21,6%. Ich udział w sumie bilansowej obniżył się z 27,6% na dzień 31.12.2013 do 23,0% na dzień 31.12.2014 r. Spowodowane to było głównie spadkiem pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych o 128,3%.

<sup>8</sup> Nakłady inwestycyjne prezentowane są w ujęciu „klasycznym”, tzn. w chwili ujęcia w księgach rachunkowych zwiększenia wartości środków trwałych, środków trwałych w budowie oraz odpowiednio wartości niematerialnych oraz inwestycji.

Największy udział w strukturze aktywów obrotowych mają należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności i środki pieniężne i ich ekwiwalenty. Pozycja należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności stanowiła na koniec 2014 r. 8,0% sumy bilansowej wobec 8,8% rok wcześniej. Zmiana poziomu należności rok do roku o 54,1 mln tj. 12,8% wynikała ze spadku należności z tytułu dostaw i usług (zmiana o 48,8 mln zł), zmniejszenia odpisu aktualizującego należności o 20,8 mln zł, także nie wystąpienia na koniec 2014 r. należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych (w 2013 r. 21,3 mln zł) i umów o dofinansowanie (w 2013 r. 10,8 mln zł).

Największy wzrost procentowy r/r wykazuje pozycja środki pieniężne i ich ekwiwalenty o 39,8% - jest to wzrost o 152,2 mln zł. Spółka w 2014 r. zwiększyła udział środków pieniężnych do 7,2% sumy bilansowej wobec 4,2% na koniec 2013 r.

Poziom zapasów wzrósł o 29,5 mln zł tj. 38,9%. Części zamienne przeznaczone do napraw taboru eksploatowanego przez Spółkę stanowią ok. 80% zapasów materiałów w magazynach Spółki. Zapas materiałów ogółem pomniejszony o odpis aktualizujący wartość materiałów na koniec 2014 r. wynosi 75,8 mln zł.

Części zamienne przeznaczone do napraw taboru eksploatowanego przez Spółkę stanowią ok. 80% zapasów materiałów w magazynach Spółki.

W poniższej tabeli przedstawiono wskaźniki zapasów materiałów w dniach w 2014 r. w porównaniu do roku ubiegłego.

**Tabela 19 Wskaźniki zapasów w dniach na 31.12.2014 r. w porównaniu do 31.12.2013 r.**

Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014/2013
Zapas ogółem (netto)	77,5	43,5	34,0	78,2%

Źródło: Opracowanie własne

Wykonanie wskaźnika zapasu na 31.12.2014 r. wynosi 77,5 dni porównaniu do 31.12.2013 r. wzrósł o 34 dni, przy:

- zapasie materiałów 75,8 mln zł,
- wartości netto sprzedanych materiałów 11,4 mln zł,
- zużyciu materiałów łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników 340,7 mln zł.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły odnośnie zmian wielkości zapasów opisano w nocie 18 „Zapasy” do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

## PASYWA

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

	Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Stan na 31/12/2013 (zbadane)	Struktura aktywów		Tempo zmian	
			31.12.2014	31.12.2013		
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>						
<b>Kapitał własny</b>						
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 166 901	42,1%	40,2%	72 445	3,2%
Kapitał zapasowy	584 513	651 472	11,0%	12,1%	-66 959	-11,5%
Pozostałe składniki kapitału własnego	-39 642	-9 901	-	-	-29 741	-
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	468 081	554 494	8,8%	10,3%	-86 413	-18,5%
<b>Razem kapitał własny</b>	<b>3 252 298</b>	<b>3 362 966</b>	<b>61,2%</b>	<b>62,3%</b>	<b>-110 668</b>	<b>-3,4%</b>
<b>Zobowiązania długoterminowe</b>						
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	206 112	115 654	3,9%	2,1%	90 458	43,9%
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	114 027	228 832	2,1%	4,2%	-114 805	-100,7%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	67 938	113 509	1,3%	2,1%	-45 571	-67,1%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	611 418	551 951	11,5%	10,2%	59 467	9,7%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	8 416	22 778	0,2%	0,4%	-14 362	-170,7%
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>1 007 911</b>	<b>1 032 724</b>	<b>19,0%</b>	<b>19,1%</b>	<b>-24 813</b>	<b>-2,5%</b>
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>						
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	87 971	59 733	1,7%	1,1%	28 238	32,1%
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	120 505	108 770	2,3%	2,0%	11 735	9,7%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	457 602	604 599	8,6%	11,2%	-146 997	-32,1%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	315 213	165 790	5,9%	3,1%	149 423	47,4%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	17 414	20 449	0,3%	0,4%	-3 035	-17,4%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	59 393	39 640	1,1%	0,7%	19 753	33,3%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	143	-				
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1 058 241</b>	<b>998 981</b>	<b>19,9%</b>	<b>18,5%</b>	<b>59 260</b>	<b>5,6%</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>2 066 152</b>	<b>2 031 705</b>	<b>38,8%</b>	<b>37,7%</b>	<b>34 447</b>	<b>1,7%</b>
<b>Pasywa razem</b>	<b>5 318 450</b>	<b>5 394 671</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-76 221</b>	<b>-1,4%</b>

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

*Kapitały własne*

Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej na 31.12.2014 r. wyniósł 61,2% wobec 62,3% rok wcześniej. Zmiany jakie zaszły w kapitałach własnych związane były z realizacją Paktu Gwarancji Pracowniczych i utworzeniem w 2013 r. rezerwy na płatność w formie akcji (opisane w nocie 30.3. do Sprawozdania Jednostkowego). W dniu 7 marca 2014 r. Zarząd Spółki przydzielił akcje uprawnionym pracownikom. Udział kapitału zakładowego w sumie bilansowej wzrósł z 40,2% w 2013 r. do 42,1% w 2014 r., obniżył się natomiast udział kapitału zapasowego przeznaczonego na pokrycie ewentualnej straty o 1,1 p.p. z 12,1% w 2013 do 11,0% w 2014 r.

Szczegółowe informacje o decyzjach Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy dotyczących kapitału zapasowego oraz zysków zatrzymanych zostały opisane w nocie 24.2 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

*Zobowiązania długoterminowe*

Zobowiązania długoterminowe w 2014 r. zmniejszyły się o 24,8 mln zł wobec 2013 r., tj. o 2,5%. Tym samym ich udział w strukturze pasywów spadł z 19,1% do 19,0%. W 2014 r. długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 90,5 mln zł (43,9%), natomiast zmniejszyły się zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu o 114,8 mln zł

(100,7%). Szczegółowe informacje odnośnie finansowania zewnętrznego zostały opisane w notach 26-28 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

#### Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. o 59,3 mln zł (tj. o 5,6%). Największy wzrost odnotowano w rezerwach krótkoterminowych z tytułu świadczeń pracowniczych - wzrost o 149,4 mln zł, tj. o 47,4% (co było związane z PDO), krótkoterminowych kredytach bankowych i pożyczkach o 28,2 mln zł, tj. o 32,1%, przy jednoczesnym spadku krótkoterminowych zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań o 147,0 mln zł tj. o 32,1%.

#### 4.1.3. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. w 2014 r. i w 2013 r.

**Tabela 211 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne w 2014 r. w porównaniu do 2013 r.**

Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana 2014-2013	Tempo zmian 2014/2013	2014 Skorygowane*	2013 Skorygowane*	Zmiana 2014-2013 Skorygowane*	Tempo zmian 2014/2013 Skorygowane*
Marża EBITDA <sup>1</sup>	10,0	10,9	-1,0	-8,9%	<b>16,6</b>	<b>15,4</b>	1,2	7,9%
Marża zysku netto <sup>2</sup>	1,5	2,2	-0,7	-30,5%	<b>6,9</b>	<b>5,8</b>	1,1	19,0%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA <sup>3</sup>	-0,25	-0,78	-	-	<b>-0,15</b>	<b>-0,55</b>	-	-
ROA <sup>4</sup>	1,1	1,7	-0,6	-36,8%	<b>5,1</b>	<b>4,6</b>	0,4	8,9%
ROE <sup>5</sup>	1,8	2,8	-1,0	-35,6%	<b>7,7</b>	<b>7,3</b>	0,4	5,3%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>6</sup>	243,9	251,8	-7,9	-3,1%	<b>243,9</b>	<b>251,8</b>	-7,9	-3,1%
Sredni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>7</sup>	1 481,0	1 465,0	16,0	1,1%	<b>1 481,0</b>	<b>1 465,0</b>	16,0	1,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>8</sup>	15,4	15,3	0,1	0,7%	<b>15,4</b>	<b>15,3</b>	0,1	0,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>9</sup>	1 288	1 316	-28	-2,2%	<b>1 288</b>	<b>1 316</b>	-28	-2,2%

\* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 192,9 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 257,1 mln zł

1. Obliczony jako iloraz zysku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej\*100.
2. Obliczony jako iloraz zysku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej\*100.
3. 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).
4. Obliczony jako iloraz zysku netto i sumy aktywów\*100.
5. Obliczony jako iloraz zysku netto i kapitału własnego\*100.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Spółki w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
7. Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Spółki w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Spółce w danym okresie.

Źródło: Opracowanie własne

Skorygowane wskaźniki marży EBITDA i marży zysku netto w 2014 r. rosły wobec skorygowanych wskaźników marży EBITDA i marży zysku netto w analogicznym okresie 2013 r. odpowiednio o 1,2 p.p. i 1,1 p.p. Poprawa wskaźników marży EBITDA i marży zysku netto to pochodna wzrostu zysku operacyjnego i wzrostu wyniku netto przy spadku przychodów operacyjnych w związku z poprawą efektywności kosztowej Spółki.

Skorygowane wskaźniki ROA i ROE w 2014 r. spadły wobec skorygowanych wartości analogicznych wskaźników w 2013 r. o 0,4 p.p.

Skorygowany wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA zarówno 2014 r. jak i w 2013 r. osiągnął wartość ujemną ze względu na nadwyżkę środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych nad zobowiązaniami.

W 2013 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 251,8 km/dobę. W 2014 r. wielkość ta uległa zmniejszeniu o 7,9 km/dobę, przyjmując poziom 243,9 km/dobę. Nastąpił zatem spadek średniodobowego przebiegu o 3,1%. Zasadniczą przyczyną tego zjawiska był wzrost zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK.

Nastąpiło podwyższenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1 465,0 ton w 2013 r. do 1 481,0 ton w 2014 r. Zatem nastąpił wzrost o 16,0 ton (wzrost średniej masy prowadzonych pociągów o 1,1%). Jest to efekt lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego.

#### **4.1.4. Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników**

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na podstawie § 5 ust.1 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz.U. z 2014 r. poz. 133) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2014 r.

## **4.2. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności PKP CARGO S.A.**

### **4.2.1. Opis zdarzeń istotnie wpływających na działalność PKP CARGO S.A., także po dniu bilansowym**

#### **Zakończenie oferty publicznej akcji serii C PKP CARGO S.A. i podwyższenie kapitału zakładowego**

25 kwietnia 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, że Spółka otrzymała postanowienie Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 25 kwietnia 2014 r., na mocy którego zarejestrowana została zmiana statutu Spółki oraz podwyższenie kapitału zakładowego. Zmiana statutu oraz podwyższenie kapitału zakładowego związane jest z emisją akcji serii C.

Emisja akcji serii C była skierowana do uprawnionych pracowników Grupy PKP CARGO. Przyjmowanie zapisów prowadzono od 2 grudnia 2013 r. do 28 lutego 2014 r. W dniu 7 marca 2014 r. zakończono przydział akcji.

Wartość przeprowadzonej oferty wyniosła 98 525 336 zł (1 448 902 akcji serii C obejmowanych po cenie 68,00 zł za akcję). W ofercie akcje przydzielono 24 530 uprawnionym pracownikom oraz 14 spadkobiercom uprawnionych pracowników. W wyniku powyższej emisji kapitał zakładowy Spółki wyniósł 2 239 345 850 zł (słownie: dwa miliardy dwieście trzydzieści dziewięć milionów trzysta czterdzieści pięć tysięcy osiemset pięćdziesiąt złotych) i dzieli się na:

- 1) 43 338 000 (słownie: czterdzieści trzy miliony trzysta trzydzieści osiem tysięcy) akcji na okaziciela serii A o wartości nominalnej 50 zł (słownie: pięćdziesiąt złotych) każda;
- 2) 15 (słownie: piętnaście) akcji na okaziciela serii B o wartości nominalnej 50 zł (słownie: pięćdziesiąt złotych) każda;
- 3) 1 448 902 (słownie: milion czterysta czterdzieści osiem tysięcy dziewięćset dwie) akcje zwykłe imienne serii C o wartości nominalnej 50 zł (słownie: pięćdziesiąt złotych) każda.



## **Zmiany w zarządzie PKP CARGO S.A.**

W dniu 6 lutego 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego powołała Pana Adama Purwina, dotychczasowego Członka Zarządu ds. Finansowych 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.

24 kwietnia 2014 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołała 4 Członków Zarządu - z dniem 24 kwietnia 2014r.:

- Wojciech Derda - Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Jacek Neska - Członek Zarządu ds. Handlowych,
- Dariusz Browarek - Członek Zarządu, przedstawiciel pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A.

oraz z dniem 12 maja 2014 r.

- Łukasz Hadyś - Członek Zarządu ds. Finansowych.

## **Spory zbiorowe**

### *Podpisanie Porozumienia ze Związkami Zawodowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP)*

W dniu 9 kwietnia 2014 r. w PKP CARGO S.A. zawarte zostało Porozumienie kończące spór zbiorowy na tle płacowym, wszczęty przez związki zawodowe wystąpieniem z dnia 10 czerwca 2013 r. Zgodnie z postanowieniami Porozumienia, dla prawie 22 tysięcy pracowników Spółki w kwietniu 2014 r. została wypłacona jednorazowa premia w wysokości 225 zł, natomiast z dniem 1 sierpnia 2014 r. została wdrożona podwyżka wynagrodzeń w wysokości 100 zł średnio na jednego zatrudnionego. Ponadto ustalono, iż nie mniej niż 500 000 złotych zostanie przeznaczonych na uruchomienie premii uznaniowej dla kadry menedżerskiej z wyłączeniem pracowników z Centrali i Zakładów, wskazanych przez Zarząd Spółki do udziału w Programie Zarządzania przez Cele. Pula premii uznaniowej została rozdysponowana w dwóch transzach w II półroczu 2014 r.

### *Zaistnienie sporów zbiorowych*

W okresie IV kwartału ubiegłego roku Zarząd PKP CARGO S.A. prowadził dialog społeczny z organizacjami związkowymi będącymi Stroną ZUZP, które pod adresem Spółki skierowały, w dwóch odrębnych pismach, postulaty o charakterze finansowym, pracowniczym i organizacyjnym.

O sporach zbiorowych trwających od 30 października 2014 r. oraz od 13 stycznia 2015 r. PKP CARGO S.A. niezwłocznie powiadomiła właściwego Okręgowego Inspektora Pracy.

W wyniku częściowego porozumienia osiągniętego w ramach dialogu społecznego nastąpiła wypłata pracownikom Spółki gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza w 2014 r. w podwyższonej wysokości (200 zł zgodnie z ZUZP plus 200 zł dodatkowo).

W dniu 12 lutego 2015 r. zawarte zostało Porozumienie kończące spór zbiorowy, który powstał z mocą obowiązującą od dnia 30 października 2014 r. Porozumienie przewiduje częściową realizację postulatów dotyczących przede wszystkim gratyfikacji wypłacanej z okazji Święta Kolejarza, wprowadzenia gratyfikacji za zmianę harmonogramu pracy, podwyższenia stawek dziennych na zakup posiłków profilaktycznych i regeneracyjno-wzmacniających, wprowadzenia dodatku alokacyjnego oraz motywacyjnego, jak też kwestii organizacyjnych.

W przypadku sporu zbiorowego trwającego od 13 stycznia 2015 r., Zarząd PKP CARGO S.A. prowadzi ze związkami zawodowymi w zakresie przedłożonych postulatów dialog społeczny oraz rokowania i mediacje, celem osiągnięcia porozumienia, jak również rozwiązania zaistniałego sporu.

### **Uchwała Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia (ZWZ) w sprawie podziału zysku w 2013 r. wynikającego z Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za okres 1.01.2013 r. do 31.12.2013 r.**

W dniu 12 maja 2014 r. ZWZ podjęło uchwałę w sprawie: podziału zysku osiągniętego w 2013 r. wynikającego z Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za okres od 01.01.2013 r. do 31.12.2013 r., ustalenia dnia dywidendy oraz terminu wypłaty dywidendy.

Zgodnie z ww. uchwałą osiągnięty w 2013 r. zysk netto w wysokości 94 083 113,21 zł, wynikający ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów za okres 01.01.2013 r. do 31.12.2013 r., po zapoznaniu się z wnioskiem Zarządu Spółki, ZWZ postanowiło przeznaczyć na:

- 1) wypłatę dywidendy kwotą 86 556 464,15 zł;
- 2) kapitał zapasowy kwotą 7 526 649,06 zł.

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy ZWZ postanowiło przeznaczyć kwotę 50 939 371,04 zł pochodzącą z zysków zatrzymanych. Oznacza to, że łączna wysokość dywidendy za rok 2013 wyniosła 137,5 mln zł, tj. 3,07 zł na jedną akcję.

ZWZ Spółki ustaliło dzień 20 maja 2014 r. jako dzień dywidendy oraz dzień 4 czerwca 2014 r. jako termin wypłaty dywidendy.

### **Zmiana struktury organizacyjnej Spółki**

W dniu 5 maja 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął decyzję o konsolidacji zakładów wchodzących w skład Spółki. Zmiany dokonały się 1 lipca 2014 r. w wyniku czego z dziesięciu dotychczas funkcjonujących zakładów powstało siedem. Struktura ta obejmuje funkcjonowanie siedmiu zakładów: Centralnego, Południowego, Zachodniego, Dolnośląskiego, Śląskiego, Wschodniego oraz Północnego. Dodatkowo, zmianie uległy granice poszczególnych Zakładów. Głównym założeniem podjęcia decyzji o przyjęciu nowej struktury PKP CARGO S.A. była potrzeba zwiększenia efektywności zarządzania Spółką oraz możliwość optymalnego wykorzystania jej zasobów.

W dniu 5 maja 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę Nr 161/2014 r. przyjmującą projekt nowego Regulaminu Organizacyjnego Spółki, rozpoczynając tym samym proces wdrażania w Spółce nowego systemu zarządzania w ramach pionów funkcjonalnych („pionizacja”). Niniejszy projekt został skierowany do strony społecznej. W toku przeprowadzonych prac zgłoszone zostały uwagi do treści Regulaminu Organizacyjnego. W dniu 17 czerwca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę nr 232/2014 dot. przyjęcia Regulaminu Organizacyjnego, który wszedł w życie z dniem 1 lipca 2014 r. Zmiany te polegają na pionizacji struktur organizacyjnych poprzez ściślejsze powiązanie Centrali z Zakładami oraz stworzenie pionów funkcjonalnych, którymi kierują Dyrektorzy Biur Centrali.

### **Podjęte przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie (NWZ) Spółki Uchwały**

W dniu 30 lipca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę w sprawie ustalenia wysokości wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej spółki PKP CARGO S.A. Pełny tekst Uchwały opublikowano w raporcie bieżącym nr 47/2014, dostępnym na stronie internetowej PKP CARGO S.A.

Dnia 30 lipca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę w sprawie zmiany Statutu spółki PKP CARGO S.A. W § 5 ust. 1 pkt 3) statutu Spółki („Statut”) zmienia się numerację dotychczasowego podpunktu a) na podpunkt a<sup>1</sup>) oraz dodaje się nowy podpunkt a) o następującym brzmieniu:

„a) działalność rachunkowo-księgowa; doradztwo podatkowe PKD – 69.20.Z,”.

Nowe brzmienie otrzymały także § 25 ust. 3 pkt 13:

„13) wyrażanie zgody na:

- a) nabycie, zbycie lub obciążenie ograniczonym prawem rzeczowym przez Spółkę nieruchomości, użytkownika wieczystego lub udziału w nieruchomości lub w prawie użytkownika wieczystego,
- b) objęcie, nabycie lub zbycie udziałów i akcji innej spółki, za wyjątkiem obejmowania udziałów lub akcji w podwyższonym kapitale zakładowym spółek zależnych Spółki,
- c) nabycie lub zbycie przez Spółkę licencji lub praw autorskich,

d) zaciągnięcie przez Spółkę zobowiązań i rozporządzanie prawami,

e) nabycie i zbycie przez Spółkę środków trwałych

- o wartości rynkowej równej lub przewyższającej kwotę 20 000 000,- (dwadzieścia milionów) złotych z tym, że w przypadku zawierania umów na czas nieokreślony przyjmuje się uzgodnioną w umowie lub przewidywaną wartość świadczenia Spółki w okresie pięciu lat, za wyjątkiem zawierania umów z zakresu przedmiotu działalności spółki, wymienionego w § 5 ust. 1 pkt. 1) Statutu, w tym umów przewozowych, umów spedycji, a także umów obejmujących kompleksową obsługę trakcyjną oraz manewrową;”.

W § 27 Statutu dodaje się nowy ust. 8 o następującej treści:

„8. Wszelkie kwoty wskazane w Statucie stanowią kwoty brutto.”

Jednocześnie Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie upoważniło Radę Nadzorczą do sporządzenia tekstu jednolitego statutu Spółki uwzględniającego ww. zmiany.

Powyższe zmiany Statutu Spółki zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy KRS w dniu 3 października 2014 r.

### **Zawarcie umowy znaczącej dotyczącej nabycia przez PKP CARGO S.A. 80% udziałów w spółce Advanced World Transport B.V.**

W dniu 30 grudnia 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisało umowę nabycia 80% udziałów w spółce Advanced World Transport, tj. drugim co do wielkości kolejowym przewoźniku towarowym w Czechach, którego działalność obejmuje znaczną część rejonu Europy Środkowej i Południowej.

Zakup AWT to pierwsza w historii tego typu akwizycja zagraniczna przeprowadzona przez podmiot z Grupy. Przejęcie jednego z największych prywatnych przewoźników w Europie wzmocni strategiczną pozycję PKP CARGO S.A. na arenie międzynarodowej i pozwoli zintensyfikować działania ukierunkowane na rozwój działalności międzynarodowego operatora logistycznego.

Akwizycja AWT zapewni PKP CARGO S.A. również znaczący wzrost udziału na rynku czeskim, uznawanym przez Spółkę za jeden z kluczowych w procesie ekspansji ze względu na liczne połączenia ze Śląskiem oraz istotny udział w przebiegu korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Transakcja stwarza dla PKP CARGO S.A. również perspektywę dywersyfikacji portfela usług oraz osiągnięcia licznych synergii w zakresie eksploatacji taboru.

Przeniesienie własności udziałów i zapłata ceny nastąpi po łącznym spełnieniu (lub uchyleniu) warunków zawieszających w postaci: uzyskania przez Spółkę zgód na koncentrację pomiędzy Spółką a AWT od czeskiego, polskiego, niemieckiego i słowackiego organu antymonopolowego; uzyskania potwierdzenia przez niektóre spółki z grupy AWT od banków i innych instytucji finansowych finansujących działalność grupy AWT, że realizacja Transakcji nie będzie stanowić naruszenia umów zawartych z tymi instytucjami; oraz konwalidacji przeniesienia tytułu prawnego do jednego odcinka zbiorowego akcji wystawionego przez spółkę Advanced World Transport a.s. W dniu 10 lutego 2015 r. Spółka otrzymała informację od Pana Zdenka Bakali oraz The Bakala Trust o spełnieniu się jednego z warunków zawieszających polegającego na konwalidacji przeniesienia tytułu prawnego do odcinka zbiorowego akcji w spółce Advanced World Transport a.s.

### **Informacja o wdrożeniu modelu optymalizacji zatrudnienia**

Uzyskanie wymaganych zgód korporacyjnych, umożliwiło wdrożenie w PKP CARGO S.A. modelu optymalizacji zatrudnienia w postaci Programu Dobrowolnych Odejść („PDO”). Zapisy do PDO rozpoczęły się 29 grudnia 2014 r. i trwały do 15 stycznia 2015 r. Warunkiem skorzystania z PDO przez pracownika było uzyskanie zgody pracodawcy. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, zakończonej w dniu 26 stycznia 2015 r., wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 2 894 pracowników (w tym 23% pracowników na stanowiskach nierobotniczych).

Ostateczna łączna wartość zobowiązań wynikających z wdrożenia PDO wyniosła 257,1 mln zł. Kwota ta, jako rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu PDO, została ujęta w księgach i obciążyla wynik PKP CARGO S.A. za IV kwartał 2014 r.

Osoby, które uzyskały zgodę pracodawcy, przestały być pracownikami począwszy od dnia 1 lutego 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO nastąpi w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 219,3 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 r., II transza, która wyniesie ok. 37,8 mln zł, zostanie wypłacona w styczniu 2016 r.

### **Zawarcie wstępnego porozumienia w sprawie objęcia udziałów w spółce Pol - Miedź Trans Sp. z o.o.**

W dniu 2 lutego 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarła z KGHM Polska Miedź S.A. oraz Pol - Miedź Trans Sp. z o.o. („PMT”) wstępne niewiążące porozumienie w sprawie potencjalnego objęcia przez Spółkę udziałów w PMT. W ramach transakcji Spółka, w zamian za aport w postaci lokomotyw oraz wkład pieniężny, obejmie nowe udziały w PMT stanowiące 49% w kapitale zakładowym PMT oraz uprawniające do 49% głosów na zgromadzeniu wspólników PMT. Przed realizacją transakcji KGHM i PMT dokonają wydzielenia z PMT części przedsiębiorstwa PMT zaangażowanych w działalność inną niż działalność w zakresie towarowego transportu kolejowego.

### **Utworzenie Podatkowej Grupy Kapitałowej**

Od dnia 1 stycznia 2015 r. w ramach Grupy funkcjonuje podatkowa grupa kapitałowa, o której mowa w art. 1a Ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. 2014 r. poz. 851 tj. ze zm.), pod nazwą: PKP CARGO LOGISTICS - Podatkowa Grupa Kapitałowa (zwanej dalej PGK). PGK powstała poprzez zawarcie w dniu 29 września 2014 r. U umowy utworzenia podatkowej grupy kapitałowej obowiązującej przez okres 3 lat do dnia 31 grudnia 2017 roku. W skład PGK wchodzi PKP CARGO S.A jako spółka reprezentująca, „CARGOSPED” Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o. o.

### **Podpisanie umów nabycia udziałów i akcji**

Dnia 05 lutego 2015 r. została podpisana umowa nabycia przez PKP CARGO S.A.:

- 44,44% udziałów PS Trade Trans od Trade Trans Invest a.s., z siedzibą w Bratysławie.
- 49% akcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji od Rail Cargo Spedition a.s.

Termin płatności oraz przeniesienie udziałów, zgodnie z zapisami zawartych umów nastąpił w dniu podpisania umowy tj. 05 lutego 2015 r.

### **Zbycie akcji Spółki**

W dniu 24 czerwca 2014 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Polskie Koleje Państwowe S.A. informujące, iż w wyniku dokonania w dniu 18 czerwca 2014 r. transakcji pakietowych zawartych w rezultacie przyspieszonej budowy księgi popytu udział PKP S.A. w ogólnej liczbie głosów w Spółce uległ zmniejszeniu z poziomu 50,04% do poziomu 33,01%. Przed transakcją PKP S.A. posiadała 22 411 844 akcje Spółki, co stanowiło 50,04% kapitału zakładowego Spółki i uprawniało do 22 411 844 głosów na WZ, stanowiących 50,04% ogółu głosów. Po transakcji PKP S.A. posiada 14 784 194 akcje Spółki, co stanowi 33,01% kapitału zakładowego Spółki. Akcje te uprawniają do 14 784 194 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowi 33,01% ogólnej liczby głosów.

W dniu 17 lutego 2015 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju („EBOiR”) informujące, iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na GPW w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 r., rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 r., EBOiR zmniejszył swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Przed transakcją EBOiR posiadał 2 286 008 akcji Spółki, stanowiących 5,10% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 2 286 008 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowiło 5,10% ogólnej liczby głosów. Po transakcji EBOiR nie posiada żadnych akcji Spółki.

Pozostałe zmiany dotyczące struktury akcjonariatu PKP CARGO S.A. zostały przedstawione w rozdziale 6.4.

### **Ponadto, w analizowanym okresie wystąpiły poniższe wydarzenia:**

#### **Postawienie w stan likwidacji spółki zależnej**

W dniu 23 stycznia 2014 r. został sporządzony i podpisany przez Przewodniczącą protokół w formie aktu notarialnego z Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia („NWZ”) spółki prawa słowackiego zależnej od Emitenta tj. PKP CARGO International a.s., które odbyło się w dniu 17 stycznia 2014 r. W toku NWZ Spółki podjęta została m.in. uchwała o rozwiązaniu Spółki i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego oraz o powołaniu likwidatora. PKP CARGO S.A. posiadała wówczas 51% udziałów w kapitale zakładowym tej spółki. Jednocześnie jej działalność była nieistotna z punktu widzenia działalności PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

### **Podjęcie przez NWZA Spółki Uchwały w sprawie określenia zasad i wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz ustalenia zakazu prowadzenia przez nich działalności konkurencyjnej**

W dniu 26 marca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę, w której zostały określone zasady i wysokość wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. Pełny tekst Uchwały opublikowany został na stronie internetowej PKP CARGO S.A.

### **Przyjęcie Programu Zarządzania przez Cele w PKP CARGO S.A.**

W dniu 31 marca 2014 r. Zarząd Spółki przyjął Uchwałę w sprawie przyjęcia w PKP CARGO S.A. Programu Zarządzania przez Cele (ZPC), który stanowi element systemu motywacyjnego dla kadry zarządzającej PKP CARGO S.A. ZPC to zespół systemowych zasad i działań zmierzających do podniesienia efektywności zarządzania poprzez wyznaczanie konkretnych celów do realizacji przez kadrę menedżerską na określonych szczeblach kierowniczych w strukturach PKP CARGO S.A., metody ich określania, rozliczania i oceny.

W programie wyszczególniono trzy rodzaje celów wg kryterium podmiotów których dotyczą:

- Cele ogólne - cele odnoszące się do wyników całej Spółki,
- Cele zakładowe - cele odnoszące się do wyników określonego Zakładu Spółki,
- Cele indywidualne - cele, za których realizację odpowiedzialni są poszczególni Uczestnicy odnoszące się do aspektów, na które mają wpływ poprzez swoją pracę oraz pracę kierowanych przez nich pracowników;

### **Wybór podmiotu uprawnionego do badania śródrocznych sprawozdań finansowych Spółki**

W dniu 27 marca 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła Uchwałę, w której dokonała wyboru firmy audytorskiej KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. jako podmiotu uprawnionego do przeprowadzenia przeglądu śródrocznych jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Spółki za I półrocze 2014 r. i I półrocze 2015 r., sporządzonych zgodnie z MSSF.

### **Przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa**

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał Spółce PKP CARGO S.A. certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL 1120140006 na okres pięciu lat tj. ważny do dnia 24 czerwca 2019 r., będący przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL 1120090001 z dnia 25 czerwca 2009 r., którego ważność minęła w dniu 24 czerwca 2014 r.

W zakresie prowadzonych przewozów międzynarodowych Spółka PKP CARGO S.A. uzyskała we właściwych instytucjach ds. bezpieczeństwa będących odpowiednikiem Urzędu Transportu Kolejowego przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa część B w następujących krajach: Słowacja przedłużenie do 21 maja 2019 r., Niemcy przedłużenie do 11 maja 2019 r., Austria przedłużenie do 24 czerwca 2019 r., Holandia przedłużenie do 24 czerwca 2019 r. oraz wydany w dniu 21 maja 2014 r. bezterminowo certyfikat na Litwie uprawniający do samodzielnej realizacji przewozów na elementach sieci kolejowej Litwy o standardach 1435 mm.

### **Zakończenie negocjacji dotyczących nabycia przez PKP CARGO S.A. 100% udziałów w CTL Logistics Sp. z o.o.**

PKP CARGO S.A. oraz European Rail Freight II S.à r.l. (większościowy wspólnik CTL Logistics Sp. z o.o.) nie osiągnęły porozumienia w sprawie warunków nabycia przez PKP CARGO S.A. 100% udziałów w CTL Logistics Sp. z o.o., w związku z czym negocjacje dotyczące tej transakcji zostały zakończone.

#### **4.2.2. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności PKP CARGO S.A.**

##### ***Umowy z dostawcami***

##### **Podpisanie znaczących umów z PKP PLK S.A.**

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 S.A. Umowa obowiązywała strony do dnia 13 grudnia 2014 r.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej naliczane były 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. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania miała wynieść łącznie 728,9 mln zł netto (896,6 mln zł brutto).

W dniu 08 stycznia 2015 r. (po dacie bilansowej) została podpisana Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od 14 grudnia 2014 r. do dnia 12 grudnia 2015 r.

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 14 grudnia 2014 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzjami Nr DRRK-WKL.9110.6/2014 z dnia 9 lipca 2014 r. i DRRK-WKL.9110.11/2014 z dnia 28 października 2014 r. oraz postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 684,7 mln zł netto (842,2 mln zł brutto).

Przedmiotem umów jest udostępnienie Spółce przez zarządcę infrastruktury linii oraz odcinków kolejowych będących w zarządzie PKP PLK w celu realizacji przez Spółkę rozkładu jazdy pociągów. 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.

#### **Podpisanie znaczącej umowy z PKP Informatyka Sp. z o.o.**

W dniu 29 maja 2014 r. podpisana została Umowa SLA Nr CFZ/CFT/3930/417/2014/W z PKP Informatyka Sp. z o.o. w zakresie infrastruktury, utrzymania i rozwoju systemów informatycznych.

Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez PKP Informatyka na rzecz PKP CARGO S.A. usług w zakresie infrastruktury, utrzymania i rozwoju Systemu w Środowisku testowym, produkcyjnym i rozwojowym, udostępnienie Usługi na urządzeniu brzegowym PKP Informatyka, w punkcie styku sieci wewnętrznych (Intranetów) PKP CARGO S.A. i PKP Informatyka. Łączna maksymalna wartość umowy netto na okres 3 lat wynosi 100,5 mln zł.

#### ***Umowy z odbiorcami***

#### **Podpisanie znaczącej umowy ze spółkami z Grupy ArcelorMittal**

W dniu 28 kwietnia 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisało aneksy do umów świadczenia usług transportu kolejowego towarów, zawartych w dniu 20 kwietnia 2011 r. pomiędzy PKP CARGO S.A. a spółkami z Grupy ArcelorMittal: ArcelorMittal Poland S.A., ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. oraz ArcelorMittal Ostrava a.s., obowiązujących w okresie od 1 lipca 2011 r. do 30 czerwca 2014 r. Szacunkowa wartość aneksowanych umów w okresie od 1 lipca 2014 r. do 30 czerwca 2017 r. wyniesie 1 007,3 mln zł. Umową o najwyższej wartości jest umowa z ArcelorMittal Poland S.A., o szacunkowej wartości 850,9 mln zł. Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahenta usług transportu kolejowego towarów. Rocznie wolumen przewożonych dla Grupy ArcelorMittal towarów będzie wynosić minimum 11 mln ton, a w ciągu trzech lat może sięgnąć 35 mln ton.

#### **Podpisanie umowy z ENEA Wytwarzanie S.A.**

W lipcu 2014 r. Spółka podpisała ze spółką ENEA dwie umowy na przewóz łącznie ponad 4,5 mln ton węgla. Transporty będą realizowane z kopalń śląskich oraz z lubelskiej Bogdanki do elektrowni Kozienice. Umowy obowiązują do połowy lipca 2015 r.

#### **Podpisanie umowy ze spółkami z Grupy Azoty**

16 października 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisało dwuletni kontrakt na przewozy chemii, kontenerów i innych towarów dla spółek z Grupy Azoty. Jest on kontynuacją i rozszerzeniem dotychczasowych umów o Grupę Azoty Kopalnie oraz Zakłady Chemiczne Siarki „Siarkopol”. Część przewozów realizowana jest w systemie przewozów rozproszonych.

### **Podpisanie aneksów do umów ze spółkami z Grupy Jastrzębskiej Spółki Węglowej**

7 listopada 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisała dwa aneksy do umów kolejowych przewozów towarowych ze spółkami z Grupy Kapitałowej Jastrzębskiej Spółki Węglowej (GK JSW). Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez PKP CARGO S.A. na rzecz GK JSW usług transportu kolejowego towarów.

Łączna szacowana wartość przyszłych przychodów z umów zawartych bądź aneksowanych w okresie ostatnich 12 miesięcy przez Grupę PKP CARGO oraz GK JSW, wraz z wartością obrotów handlowych zrealizowanych w okresie ostatnich 12 miesięcy pomiędzy Grupą PKP CARGO oraz GK JSW osiągnęła kwotę około 340 mln zł.

### **Umowy kredytowe**

#### **Podpisanie umowy kredytowej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego**

W dniu 11 września 2014 r. Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o kredyt inwestycyjny do kwoty 515,2 mln zł. Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie modernizacji lokomotyw oraz napraw okresowych taboru. Nie jest on zabezpieczony na aktywach Spółki. Termin spłaty kredytu przypada na dzień 31.03.2021 r.

#### **Podpisanie umowy o kredyt w rachunku bieżącym**

W dniu 2 czerwca 2014 r. PKP CARGO S.A. zawarło Umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100 mln zł. Termin ostatecznej spłaty zobowiązań przypada na dzień 01.06.2015 r.

#### **Zawarcie aneksów do umów o kredyt**

W dniu 2 października 2014 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym aneks zwiększający wartość zawartej w dniu 3 grudnia 2013 r. umowy o kredyt inwestycyjny z przeznaczeniem na inwestycje w zakresie taboru kolejowego z 200 mln zł do kwoty 240 mln zł.

W 2014 r. PKP CARGO S.A. zawarła aneksy do umów kredytu inwestycyjnego, zwalniające dotychczasowe zabezpieczenia w postaci zastawów rejestrowych. Szczegółowe informacje znajdują się w notcie 26.1 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 r.

Ponadto 18 lutego 2015 roku PKP CARGO S.A. zawarła z FM Bank PBP S.A. aneks do umowy kredytu inwestycyjnego, którego przedmiotem jest zwolnienie majątkowych zabezpieczeń spłaty kredytu (zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach stanowiących przedmiot finansowania).

### **4.2.3. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na osiągnięty przez PKP CARGO S.A. wynik**

#### *Wprowadzenie Programu Dobrowolnych Odejść*

PKP CARGO S.A., chcąc optymalizować zatrudnienie, wprowadziło Program Dobrowolnych Odejść (PDO). Zapisy do PDO rozpoczęły się 29 grudnia 2014 r i trwały do 15 stycznia 2015 r. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 2 894 pracowników. Wartość zobowiązań wynikających z wdrożenia PDO w Spółce wyniosła 257,1 mln zł. Kwota ta, jako rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu PDO, została ujęta w księgach i obciążyla wynik PKP CARGO S.A. za IV kwartał 2014 r. Osoby, które uzyskały zgodę pracodawcy, przestały być pracownikami począwszy od dnia 1 lutego 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO nastąpi w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 219,3 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 r., II transza, która wyniesie ok. 37,8 mln zł, zostanie wypłacona w styczniu 2016 r.

#### *Sytuacja na rynku węgla*

Spadek przychodów przewozowych o 345,1 mln zł wynikał ze spadku przewozów kolejowych w Polsce (rozdział 3.1), a w szczególności z mniejszych przewozów w grupie węgla kamiennego na skutek spadku eksportu surowca.

Przewozy węgla stanowią podstawową grupę towarową PKP CARGO S.A. i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu oddziałuje na osiągane wyniki i udziały w rynku. Odnotowany spadek wielkości transportu paliw stałych (-9% r/r) stanowi konsekwencję i odzwierciedlenie zmniejszonego zapotrzebowania na węgiel kamienny spowodowanego spadkiem produkcji energii elektrycznej (spadek o 5,1% r/r). Drugim istotnym czynnikiem wpływającym na obniżenie poziomu

przewozów węgla było ograniczenie eksportu surowca spowodowane utrzymującymi się spadkami cen surowca na rynkach światowych.

W konsekwencji obniżonego popytu na przewozy węgla kamiennego kierowanego poza granice Polski (przewozy charakteryzujące się największymi odległościami przewozowymi) odnotowany został spadek odległości przewozowej dla omawianego rodzaju towarów (o 9 km r/r). Działania Spółki w zakresie sprzedaży przewozów paliw stałych przeznaczonych na rynek krajowy w znacznym stopniu kompensowały niekorzystne wpływy ograniczonych przewozów eksportowych.

W efekcie, praca przewozowa przy transporcie węgla kamiennego dla przesyłek realizowanych w pozostałych (z wyłączeniem eksportu) grupach komunikacyjnych (przewozy krajowe, import oraz tranzyt) wzrosła o 9% r/r.

#### *Koszty dostępu do infrastruktury*

Wyniki działalności PKP CARGO S.A. są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury stanowi 19,1% kosztów operacyjnych w Spółce. 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. Dodatkowo działalność Spółki uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych powodować będzie utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

W 2014 r. odnotowano istotny spadek kosztów usług obcych, które osiągnęły w 2014 r. poziom 1 191,5 mln zł i były niższe o 227,2 mln zł, tj. 16,0% niż w 2013 r. Spadek wynika głównie z niższych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej z powodu niższych przewozów, efektywniejszego wykorzystania tras oraz niższych jednostkowych stawek dostępu do infrastruktury stosowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

#### *Poziom cen energii i paliwa trakcyjnego*

W 2014 r. odnotowano spadek kosztów zużycia surowców i materiałów, o 92,0 mln zł, tj. o 13,4% r/r. Ma to bezpośredni związek ze zmniejszeniem w PKP CARGO S.A. kosztów zużycia paliwa trakcyjnego (o 14,4 mln zł), a także kosztów energii trakcyjnej (o 35,8 mln zł), co było spowodowane niższymi przewozami oraz spadkiem cen jednostkowych paliwa i energii. Jednocześnie zmniejszyło się również zużycie materiałów wykorzystywanych głównie do utrzymania taboru kolejowego.

#### *Regulacje techniczne dotyczące taboru*

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Spółki. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. W analizowanym okresie 2014 r. działalność naprawcza w PKP CARGO S.A. utrzymywała się na wysokim (wyższym niż analogicznym okresie 2013 r.) poziomie.

Wysokość nakładów inwestycyjnych Spółki na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem została zaprezentowana w rozdziale 3.7.1

### **4.2.4. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju PKP CARGO S.A.**

#### *Sytuacja gospodarcza w Europie*

Wyniki europejskiej gospodarki w roku 2014 potwierdziły rozpoznany i obserwowany od połowy 2013 r. pozytywny trend rekuperacji w obszarze UE, który był w znacznym stopniu wspierany rosnącą konsumpcją wewnętrzną. Czynnikiem szczególnie pożądanym i oczekiwanym w całej strefie, był odnotowany powrót rozwoju gospodarczego w Państwach najbardziej dotkniętych kryzysem. Zgodnie z rozpoznaniem Komisji Europejskiej, obserwowane nasilenie konsumpcji oraz inwestycji wewnętrznych, pozwala oczekiwać ograniczenia wpływu czynników zewnętrznych na dalszy rozwój w strefie, co kształtuje pozytywną prognozę dalszego rozwoju gospodarek UE w roku 2015.

#### *Sytuacja na rynku przewozów*

Rok 2015 będzie okresem intensywnych działań związanych z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków UE. Realizowane i planowane programy inwestycyjne, pozwalają oczekiwać utrzymania wysokiego poziomu przewozów kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych.



W 2015 r. prognozuje się również dalsze ożywienie na rynku stali i wzrost popytu na wyroby stalowe jako efekt inwestycji budowlanych infrastrukturalnych, inżynieryjnych i kubaturowych. Zgodnie z prognozą Hutniczej Izby Przemysłowo Handlowej w br. zużycie stali w Polsce wzrośnie do poziomu ok. 11 mln ton, natomiast w kolejnych latach zużycie będzie rosło 2-3 % rocznie, a w 2025 r. może sięgnąć 13,5-13,8 mln ton.

Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku intermodalnego oraz Automotive w efekcie uruchomienia nowych linii montażowych. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest jednym z najbardziej konkurencyjnych rynków w UE. Chociaż Grupa PKP CARGO nadal utrzymuje pozycję największego polskiego kolejowego przewoźnika towarowego, konkurencja skupia łącznie ponad 40% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy (dane na koniec listopada 2014 r.).

#### *Sytuacja na rynku surowców energetycznych*

Z uwagi na strukturę produktową kolejowych przewozów towarowych, przemysł paliwowo-energetyczny pozostanie najistotniejszym sektorem gospodarki, którego kondycja i struktura wciąż w znaczącym stopniu kształtować będą wielkość przewozów spółki oraz całego rynku transportu towarowego.

Zgodnie z prognozami dot. gospodarki światowej, w najbliższym okresie przewiduje się utrzymanie nadpodaży węgla kamiennego oraz, związanej z tym, niskiej ceny surowca ograniczającej polskim spółkom wydobywczym możliwość sprzedaży surowca poza granice Polski. Należy niemniej zauważyć, iż działania inicjowane przez Rząd w zakresie restrukturyzacji polskiego górnictwa, pozwalają oczekiwać podwyższenia efektywności spółek wydobywczych i odwrócenia trendów w zakresie wymiany handlowej polskim surowcem.

Przewozy węgla stanowią podstawową grupę towarową PKP CARGO S.A. i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu oddziałuje na osiągnięte wyniki i udziały w rynku.

#### *Stan infrastruktury kolejowej*

Działalność PKP CARGO S.A. uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością.

Projekt wieloletniego programu inwestycji kolejowych opublikowany przez Ministerstwo Transportu w listopadzie 2013 r. przewidywał, że inwestycje w infrastrukturę kolejową, w znacznej części finansowane ze środków UE, wyniosą ok. 24,9 mld zł w latach 2013–2015. W 2014 r. założenia programu zostały zmienione w związku ze zmianą w strukturze środków pomocowych UE. W wyniku zaplanowanych działań w zakresie modernizacji sieci, oczekuje się zdecydowanej poprawy stanu techniczno-eksploatacyjnego linii, dostosowania linii kolejowych do wymogów transeuropejskiej sieci transportowej, podwyższenia parametrów interoperacyjności, a także podwyższenia maksymalnej prędkości jazdy pociągów.

Jednocześnie intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych powodować będzie utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

#### *Opłaty za dostęp do infrastruktury*

Wyniki działalności PKP CARGO S.A. są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury stanowi 19,1% kosztów operacyjnych w Spółce.

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 Urzędu Transportu Kolejowego. Po obniżce stawek za dostęp do infrastruktury dla cennika w rozkładzie jazdy 2013/2014, koszt dostępu do infrastruktury jest w Polsce nadal wysoki i stanowi istotną pozycję w kosztach przewozów kolejowych, stanowiąc wciąż istotny czynnik obniżający konkurencyjność przewozów kolejowych w stosunku do transportu samochodowego.

#### *Regulacje techniczne dotyczące taboru*

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Spółki. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. W analizowanym okresie 2014 r. działalność naprawcza w PKP CARGO S.A. utrzymywała się na wysokim (wyższym niż analogicznym okresie 2013 r.) poziomie.

### *Procesy optymalizacyjne w Spółce*

Wśród czynników wewnętrznych istotnych dla dalszego rozwoju PKP CARGO S.A. należy wymienić stałe dążenie do zwiększenia efektywności i optymalizację kosztów poprzez restrukturyzację oraz zmiany organizacyjne Spółki ukierunkowane na lepszą i kompleksową obsługę klientów. Ważne są również trwające procesy informatyzacji sfer działalności, mających wpływ na sprawne zarządzanie Spółką.

Ponadto, w Spółce zachodzą procesy optymalizacji zatrudnienia. W grudniu 2014 r. uruchomiony został w Program Dobrowolnych Odejść, w wyniku którego z dniem 31 stycznia 2015 r. rozwiązana została umowa o pracę z 2 894 pracownikami. Dzięki inicjatywom takim jak PDO czy szkolenie kilkuset maszynistów, PKP CARGO S.A. udaje się skutecznie przeprowadzać zmianę pokoleniową w Grupie.

### *Finansowanie nakładów inwestycyjnych*

Spółka będzie finansować nakłady inwestycyjne z kredytów inwestycyjnych uzyskanych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz z Banku Gospodarstwa Krajowego, a także z innych źródeł. Wzrost zobowiązań kredytowych będzie skutkować wzrostem poziomu zobowiązań (krótko- i długoterminowych) oraz kosztów finansowych.

### *Działania akwizycyjne*

PKP CARGO S.A. prowadzi działania akwizycyjne, które w zostały opisane w rozdziale 4.2.5.

#### **4.2.5. Opis perspektyw rozwoju działalności PKP CARGO S.A. co najmniej w następnym roku obrotowym**

Przyszłe działania rozwojowe podejmowane przez PKP CARGO S.A. pozostaną zgodne z obecnie obowiązującą strategią Grupy ukierunkowaną na rozwój działalności międzynarodowego operatora logistycznego.

Proces liberalizacji europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, otworzył przed Spółką perspektywę działalności na nowych obszarach geograficznych jak również możliwość zwiększenia zakresu oferowanych produktów. Dodatkowo, działania podejmowane przez organy UE i władze krajowe ukierunkowane na kształtowanie jednolitego rynku transportu kolejowego i rozwoju interoperacyjności sieci kolejowej, w opinii PKP CARGO S.A., znacząco podwyższają potencjał rozwojowy Spółki. Należy zauważyć, iż PKP CARGO S.A. już od kilku lat aktywnie wykorzystuje możliwości wynikające z liberalizacji rynków, co znajduje potwierdzenie w pozyskanych certyfikatach uprawniających do samodzielnej realizacji przewozów na terenie Polski i 8 innych państw UE.

Kluczowym elementem dalszego rozwoju w zakresie ekspansji zagranicznej jest obecnie trwające przejęcie jednego z największych prywatnych towarowych przewoźników kolejowych w UE, tj. spółki AWT, której większość działalności skupiona jest na rynku czeskim, postrzeganym przez PKP CARGO S.A. jako wyjątkowo istotny z uwagi na wielkość wymiany handlowej pomiędzy Polską a Republiką Czeską. Akwizycja traktowana jest przez PKP CARGO S.A. jako kolejny krok dopełniający dotychczas zdobyty know-how w wyniku rozwoju organicznego.

Transakcja nabycia pakietu 80% udziałów w AWT pozwoli PKP CARGO S.A. znacząco przyspieszyć rozwój działalności na terenie Państw ościennych jak również rozszerzy zakres działalności o nowe Państwa, w których dotychczas PKP CARGO S.A. nie było aktywne. Dodatkowo, z uwagi na zakres działalności Grupy AWT, transakcja stwarza dla grupy również perspektywę dywersyfikacji portfela usług oraz osiągnięcia licznych synergii w zakresie sprzedaży, zarządzania przewozami oraz utrzymania taboru.

Niezależnie, od wysokiej aktywności w zakresie rozwoju poza granicami Polski, PKP CARGO S.A. planuje dalszy rozwój na rynku Polskim. Spółka realizować będzie zarówno już rozpoczęte, jak również nowe, zaplanowane działania strategiczne ukierunkowane na rozszerzenie oferty i doskonalenie obsługi procesów logistycznych, a także będzie analizować potencjalne możliwości akwizycyjne w Polsce.

W chwili obecnej PKP CARGO S.A. posiada zawarte wstępne porozumienie z KGHM Polska Miedź S.A., na bazie którego spółka planuje objąć 49% udziałów w spółce Pol - Miedź Trans Sp. z o.o.

W celu dalszego rozwoju Spółki w obszarze spedycji krajowej i międzynarodowej, PKP CARGO S.A. sfinalizowało transakcję nabycia udziałów (44,44%) w Przedsiębiorstwie Spedycyjnym Trade Trans Sp. z o.o. i stała się jedynym jej właścicielem.

Według Zarządu PKP CARGO S.A., nie występują okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuowania działalności Spółki w kolejnym roku obrotowym.

**4.3. Informacje o majątku produkcyjnym****4.3.1. Tabor**

Wagony i tabor trakcyjny to główne elementy majątku produkcyjnego PKP CARGO S.A. Zmiany w iloścach taboru Spółki wynikają bezpośrednio z działań powodujących jego zmniejszenie takich jak kasacja taboru, oraz z działań powodujących zwiększenie ilościanu poprzez zakup taboru.

Do najważniejszych inwestycji mających wpływ na zmianę ilościanów taboru w 2014 r. należy modernizacja 10 szt. lokomotyw spalinowych serii SM48 ze zmianą przeznaczenia z lokomotywy manewrowej na lokomotywę pociągową serii ST48.

Podstawową przyczyną spadku liczby wagonów w 2014 r. było złomowanie na skutek złego stanu technicznego powodującego utratę zdolności dalszej eksploatacji. W 2014 r. Spółka realizowała umowę na dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektu pt. „Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80` do przewozu kontenerów”. Projekt zakładał zakup przez PKP CARGO S.A. 330 platform kontenerowych 80` serii Sggrss na podstawie umowy zawartej w dniu 25 września 2013 r. z wykonawcą wybranym w trybie przetargu nieograniczonego - Europejskim Konsorcjum Kolejowym „Wagon” Sp. z o.o. Pierwsza grupa zbudowanych 40 szt. wagonów została przekazana przez producenta w 2013 r. W 2014 r. dostarczono 210 szt. Pozostałe wagony zostaną dostarczone w I półroczu 2015 r.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności na dzień 31.12.2014 r. i 31.12.2013 r.

**Tabela 22 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności**

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2013	Zmiana 2014-2013
lokomotywy spalinowe	1 256	1 256	0
lokomotywy elektryczne	1 162	1 162	0
<b>Razem</b>	<b>2 418</b>	<b>2 418</b>	<b>0</b>
lokomotywy posiadane na własność (w tym leasingu finansowym)	2 409	2 409	0
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	9	9	0
<b>Razem</b>	<b>2 418</b>	<b>2 418</b>	<b>0</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 23 Struktura użytkowanych przez PKP CARGO S.A. wagonów wg własności**

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2013	Zmiana 2014-2013
wagony posiadane na własność (w tym leasingu finansowym)	61 593	62 531	-938
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>61 593</b>	<b>62 531</b>	<b>-938</b>

Źródło: Opracowanie własne

**4.3.2. Nieruchomości**

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania, stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowanych przez Spółkę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez PKP CARGO S.A. w 2014 r.

**Tabela 24 Nieruchomości PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2014 r. wobec 31.12.2013 r.**

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2013	Zmiana od początku roku
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	583,48	650,57	-67,09
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m <sup>2</sup> ]	601 268,98	630 582,07	-29 313,09

*Źródło: Opracowanie własne*

Zmniejszenie wielkości gruntów oraz budynków własnych i w użytkowaniu wieczystym w PKP CARGO S.A. nastąpiło w wyniku:

1. Sprzedaży spółce zależnej PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. nieruchomości gruntowych (prawa użytkowania wieczystego) o pow. 40,3300 ha w Małaszewiczach
2. Sprzedaży spółce Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II Sp. z o.o. zabudowanych nieruchomości gruntowych (prawa użytkowania wieczystego) o pow. 2,8861 ha w Swarzędzu

Zarówno zmniejszenie wielkości gruntów i budynków własnych i w użytkowaniu wieczystym PKP CARGO S.A. jak i zmniejszenie wielkości dzierżawionych oraz najmowanych gruntów i budynków wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości użytkowanego majątku przez podległe jednostki Spółki.

**4.4. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej PKP CARGO S.A.****4.4.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek**

W dniu 02.06.2014 r. Spółka zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym umożliwiającą powstanie salda debetowego w rachunku bieżącym do kwoty 100.000.000,00 zł. Kredyt jest dostępny w okresie 12 miesięcy.

W dniu 11.09.2014 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o kredyt inwestycyjny do kwoty 515.200.000,00 zł (WIBOR 1 M + marża). Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie modernizacji lokomotyw oraz napraw okresowych taboru. Maksymalny termin dostępności ostatniej transzy kredytu to 31 marca 2016 r. Kredyt będzie spłacony nie później niż w terminie 5 lat od zakończenia okresu dostępności kredytu, jednak nie później niż do dnia 31.03.2021 r. Kredyt nie jest zabezpieczony na aktywach Spółki.

W dniu 02.10.2014 r. Spółka zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z EBI, zwiększający kwotę przyznanego limitu kredytowego o 40.000.000,00 zł tj. do 240.000.000,00 zł. Kredyt będzie dostępny w okresie 24 miesięcy od daty podpisania umowy (tj. od 03.12.2013r.). Termin spłaty będzie dostosowany do okresu amortyzacji finansowego środka trwałego, jednak nie będzie dłuższy niż 15 lat. Każda transza kredytu może być zaciągnięta w EUR lub PLN. Oprocentowanie kredytu – (EURIBOR lub WIBOR) + odpowiednia marża.

W dniu 29.10.2014 r. zawarte zostały z mBank S.A. aneksy do Umów kredytów inwestycyjnych, których przedmiotem było zwolnienie majątkowych zabezpieczeń spłaty kredytów (zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach stanowiących przedmiot finansowania).

W dniu 16.12.2014 r. zawarto z Bank Pekao S.A. aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego, którego przedmiotem było zwolnienie majątkowych zabezpieczeń spłaty kredytu (zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach stanowiących przedmiot finansowania).

W 2014 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych Spółki zostały przedstawione w nocie 26.1 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 r.

#### **4.4.2. Informacje o udzielonych pożyczkach**

W 2014 r. PKP CARGO S.A. udzieliła pożyczki spółce z Grupy PKP CARGO na kwotę 4 000 000,00 zł. Pożyczka została udzielona na warunkach rynkowych – WIBOR 1M + marża. Pożyczka ta została spłacona w 2014 r.

Na dzień 31.12.2014 r. suma zobowiązań spółek zależnych wobec PKP CARGO S.A. z tytułu udzielonych pożyczek wyniosła 433 251,89 zł.

#### **4.4.3. Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach**

W 2014 r. banki na wniosek PKP CARGO S.A. wystawiły kontrahentom gwarancje bankowe na łączną kwotę 7,71 mln zł. PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2014 r. posiadała gwarancje bankowe wystawione na rzecz kontrahentów na łączną kwotę 22,76 mln zł. W 2014r. zostały udzielone poręczenia majątkowe dla spółek zależnych na łączną kwotę 1,11 mln zł.

#### **4.4.4. Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych**

Na podstawie porozumienia podpisanego w dniu 2 września 2013 r. pomiędzy Zarządem Spółki a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych Spółka dokonała transakcji płatności w formie akcji. W dniu 2 października 2013 r. NWZ PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii C, które zostały objęte w trybie subskrypcji otwartej. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki dokonał przydziału akcji serii C. W ramach przeprowadzonej subskrypcji Spółka przydzieliła 1.448.902 akcji serii C po cenie nominalnej 50 zł za akcję.

Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 25 kwietnia 2014 r.

#### **4.4.5. Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi**

PKP CARGO S.A. efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane przez Spółkę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności do ok. 5 miesięcy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Spółki do terminowego regulowania zobowiązań.

Efektywnym uzupełnieniem systemu zarządzania finansami PKP CARGO S.A. jest wdrożony mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych (cash pooling), co pozwala na ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych.

W II półroczu 2014 r. Spółka zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło m.in. zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami.

#### **4.4.6. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń**

##### **Ryzyko pogorszenia koniunktury gospodarczej**

Rozwój rynku przewozów towarowych jest skorelowany z koniunkturą gospodarczą w kraju i na świecie, tj. z rozwojem przemysłu, odradzającą się aktywnością na rynkach międzynarodowych oraz rosnącą lub spadającą produkcją importochłonnych gałęzi przemysłu, wpływających na zmianę obrotów handlu zagranicznego, a co za tym idzie, na wielkości zapotrzebowania na przewozy towarowe. Na rozwój kolejowego transportu towarów istotny wpływ ma również transport samochodowy, postrzegany przez odbiorców usług transportowych jako substytucyjny w ramach rynku transportu lądowego.

PKP CARGO S.A. prowadzi działalność w sektorze, który 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.

Spółka 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 Spółki. Spowolnienie wzrostu PKB w Polsce, w krajach będących głównymi partnerami handlowymi Polski lub w innych krajach, stanowiących potencjalne rynki działania, może wywrzeć negatywny wpływ na popyt na świadczone usługi.

### **Ryzyko związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych**

Rozwój rynku kolejowych przewozów towarowych jest pochodną dynamiki rynków towarów, które korzystają z kolejowych usług transportowych. W Polsce jest to przede wszystkim rynek węgla, kruszywa, koksu i produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych oraz towarów przewożonych w kontenerach. Od stopnia rozwoju przewozów powyższych towarów (zwłaszcza węgla) uzależniony jest także wzrost wolumenów przewożonych przez PKP CARGO S.A.

Na obecną złą sytuację w górnictwie wpływają przede wszystkim niski popyt, wysokie zapasy węgla, konkurencja OZE, nadpodaż surowca i w konsekwencji spadek cen węgla. Dodatkowo na trudną sytuację branży składa się spadek cen energii elektrycznej i wysoki poziom węgla z importu. W 2014 r. wydobyto 73 mln ton węgla, tj. o 4,5% mniej r/r. Produkcja sprzedana w zakresie wydobywania węgla kamiennego i brunatnego spadła natomiast o 8,1% r/r.

### **Ryzyko związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych**

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest jednym z najbardziej konkurencyjnych rynków w UE. Ze względu na liberalizację przepisów regulujących działalność kolei, na rynku pojawiają się nowe podmioty, które podejmują starania w zakresie przejścia obsługi klientów współpracujących dotychczas z PKP CARGO S.A. Obecnie w Polsce licencję przewoźnika posiada ok. 60 podmiotów. Chociaż Spółka nadal utrzymuje pozycję największego polskiego kolejowego przewoźnika towarowego, konkurencja skupia łącznie ponad 50% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy (dane za 2014 r.).

Kluczowymi podmiotami na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce są: PKP CARGO S.A., DB Schenker Rail Polska, CTL Logistics i Lotos Kolej. Działalność konkurencyjnych przewoźników kolejowych obejmuje m.in. przewozy całopociągowe węgla i innych towarów sypkich, paliw płynnych, artykułów chemicznych oraz przewozy intermodalne.

Wśród potencjalnych zagrożeń i ryzyk, które mogą mieć wpływ na zmniejszenie wielkości realizowanych przewozów przez Spółkę należy wymienić: mniejsze zapotrzebowanie na węgiel energetyczny oraz zmieniający się wolumen przeładunku na granicy polsko-ukraińskiej w związku z kryzysem politycznym na Ukrainie.

### **Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową**

Działalność PKP CARGO S.A. jest uzależniona od stanu polskiej infrastruktury kolejowej stanowiącej własność i zarządzanej przez PKP PLK, która w porównaniu do infrastruktury bardziej rozwiniętych państw UE, takich jak Niemcy i Francja, pozostaje nieefektywna. Ze względu na niezadowalający stan techniczny, będący przede wszystkim wynikiem wieloletnich zaniedbań w zakresie modernizacji i utrzymania linii kolejowych, maksymalna dopuszczalna prędkość handlowa na liniach kolejowych wykorzystywanych w przewozach towarowych wynosi ok. 23 km/h, a ich przepustowość jest niska. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych w Polsce jest dwukrotnie niższa w porównaniu do średniej w UE.

W 2014 r. notowano wzrost liczby lokalizacji oraz czasu trwania zamknięć torowych, które bezpośrednio wpływały na znaczne obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji, mając wpływ na odrzucanie wniosków na Indywidualny Rozkład Jazdy, wydłużony czas jazdy oraz drogę przebiegu pociągów, wydłużony pobyt pociągów na stacjach (uruchomienia i pośrednich). Częstymi były sytuacje, w których pociągi ładowne nie mogły być doprowadzone do stacji odbioru w zaplanowanym terminie, co skutkowało dalszym nawarstwianiem opóźnień w zwrotach taboru próżnego, jak również przetrzymaniem pociągów na punktach ładunkowych / torach stacyjnych, powodując blokowanie tych torów i wymuszając odstawianie lub rozwiązywanie pociągów. Sytuacja zamknięciowa na sieci PKP, mająca wpływ na wydłużenie obrotu wagonów, pociągała za sobą także konieczność angażowania zwiększonych zasobów taborowych i trakcyjnych. W związku z informacjami uzyskanymi z PKP PLK przewiduje się, że w 2015 r. wystąpią podobne utrudnienia na infrastrukturze kolejowej.

### **Ryzyko związane z działaniami akwizycyjnymi**

W celu sfinalizowania transakcji związanej z nabyciem udziałów w spółce AWT, konieczne jest uzyskanie m.in. niezbędnych zgód na koncentrację pomiędzy Spółką a AWT od czeskiego, polskiego, niemieckiego i słowackiego organu antymonopolowego, a także uzyskania potwierdzenia przez niektóre spółki z grupy AWT od banków i innych instytucji finansowych finansujących działalność grupy AWT, że realizacja transakcji nie będzie stanowić naruszenia umów zawartych z tymi instytucjami.

Podpisana umowa sprzedaży będzie mogła zostać rozwiązana jeśli wszystkie warunki zawieszające nie zostaną spełnione (lub uchylone) przed upływem terminu uzgodnionego w Umowie Sprzedaży. W wyniku tego, PKP CARGO S.A. utraciłoby jeden z elementów realizacji strategii Spółki zakładającej ekspansję na rynku europejskim.

Transakcja może nie przynieść oczekiwanych rezultatów biznesowych i finansowych.

### **Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu**

W związku ze wzrostem średniej wieku w zespołach drużyn trakcyjnych, Spółka podejmuje szereg działań mających na celu zniwelowanie ryzyka niedoborów personelu. W 2014 r. Spółka realizowała plan szkolenia i pozyskiwania pracowników drużyn trakcyjnych, głównie maszynistów, także poprzez poszerzanie uprawnień jak i poszerzenie znajomości szlaków. W związku z podjętymi działaniami nie przewiduje się wystąpienia ryzyka istotnych braków w zespole drużyn trakcyjnych.

### **Baza klientów Grupy jest wysoce zależna od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych oraz ich dostawców**

Większość kluczowych klientów korzysta z usług Spółki w celu transportu: węgla, kruszyw i materiałów budowlanych oraz rud żelaza i metali. Pomimo zawierania przez PKP CARGO S.A. umów długoterminowych, po części z określeniem gwarantowanych wielkości zamówień, nie można zapewnić, że Spółka utrzyma swoich klientów w przyszłości lub że wolumeny wskazane w kontraktach będą w całości zrealizowane. Ponadto w przypadku utraty kluczowych klientów Spółka nie może zapewnić, że będzie w stanie łatwo zastąpić ich innymi klientami, na rzecz których będzie świadczyć usługi na porównywalnych warunkach.

Dodatkowo na działalność Spółki mogą mieć wpływ zmiany strukturalne w działalności jej kluczowych klientów, które mogą doprowadzić do utworzenia lub rozwoju przez poszczególnych klientów Spółki ich własnych spółek zależnych zajmujących się kolejowym przewozem towarów. Obecnie kilku dużych klientów PKP CARGO S.A. realizuje kolejowe przewozy towarowe za pośrednictwem swoich podmiotów zależnych. Wspomniane podmioty zależne mogą przejąć część usług świadczonych przez Spółkę na rzecz ich spółek dominujących lub rozpocząć świadczenie usług na rzecz innych klientów i konkurować z PKP CARGO S.A.

### **Ryzyko wzrostu cen paliwa**

Aktualne notowania cen paliwa są w najniższym punkcie od 5 lat. Z uwagi na skomplikowaną sytuację na Bliskim Wschodzie oraz Ukrainie, istnieje uzasadnione ryzyko ich wzrostu.

### **Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Spółki.**

Transport drogowy stanowi największą konkurencję dla kolejowych przewozów towarowych w Polsce. W ostatnich latach rząd polski przeprowadził program intensywnej modernizacji infrastruktury drogowej, dzięki czemu jej stan znacząco się poprawił. Spowodowało to skrócenie czasu dostaw i obniżyło koszty transportu drogowego, którego przewaga konkurencyjna polega ponadto na możliwości dostawy towarów „door-to-door”, tj. bezpośrednio od lub do klienta bez konieczności zmiany środka transportu. Biorąc pod uwagę powyższe, nie można wykluczyć dalszego spadku znaczenia transportu kolejowego.

### **Ryzyka finansowe**

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

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

### Ryzyko płynności

Spółka narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych).

Na dzień 31 grudnia 2014 r. i 31 grudnia 2013 r. wskaźnik płynności bieżącej wynosił odpowiednio 1,66 i 1,80. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Spółka miała otwarty limit kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu.

### Ryzyko rynkowe

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

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

### Ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. narażone było na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności PKP CARGO S.A. wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego o okresach zapadalności do 4 lat.

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 (dodatknie różnice kursowe) i koszty (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Z uwagi na swój ponad 12 miesięczny okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe denominowane w EUR mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku Spółki na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Należności krótkoterminowe wyrażone w walutach obcych (głównie EUR) wynoszą średniomiesięcznie w EUR ok. 8 mln. Znaczną część należności krótkoterminowych stanowiły należności z przewozów międzynarodowych.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. PKP CARGO S.A. generuje trwałą nadwyżkę w walucie EUR – średniomiesięcznie ok. 3,2 mln EUR. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto (rozumianej jako różnica wpływów nad wydatkami w walucie) narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka stosowała w 2014 r. transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Ze względu na stabilny kurs pary walutowej EUR/CHF w 2014 r. nie były stosowane wobec niej transakcje zarządzania ryzykiem walutowym (zgodnie z przyjętymi założeniami wynikającymi z polityki Spółki było to traktowane jako naturalne zabezpieczenie).

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2014 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward. Spółka w 2014 r. zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN do kwoty nie wyższej niż 75% prognozowanej ekspozycji walutowej EUR/PLN w każdym miesiącu.



Na dzień 31.12.2014 r. Spółka posiadała nierozliczone kontrakty Forward w wysokości 21 250 000 EUR.

#### Ryzyko stopy procentowej

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez PKP CARGO S.A. w 2014 r. stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane na okres do ok. 5 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki. Odsetki od lokat w PLN naliczone były w zakresie do 3,60% (w zależności od dnia, w którym następował początek lokaty oraz w zależności od tego, na jaki okres założono lokatę). Średnia ważona stopa procentowa lokat terminowych w 2014 r. wyniosła 2,96% wobec 3,10% w 2013 r. (konsekwencja obniżki stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej)

Ponadto PKP CARGO S.A. narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Wartość odsetek od zobowiązań leasingowych zapłaconych w 2014 r. wyniosła 7.488.883,34 zł. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, natomiast dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF.

Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy. Wartość odsetek od zobowiązań kredytowych zapłaconych w 2014 r. wyniosła 6.364.851,46 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.

Spółka w 2014 r. nie stosowała transakcji zabezpieczających ryzyko stopy procentowej.

#### Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

#### **4.4.7. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez PKP CARGO S.A. celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym**

W 2014 r. Spółka nie zanotowała istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Spółki. Zarządzanie ryzykiem finansowym w PKP CARGO S.A. odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2014 r. PKP CARGO S.A. nie stosowała rachunkowości zabezpieczeń.

**4.4.8. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa PKP CARGO S.A.**

Spółka posiada pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności. Prowadzone działania akwizycyjne uwzględniają możliwości finansowe Spółki.

## 5 Pozostałe informacje

### 5.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

#### 5.1.1. Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

PKP CARGO S.A. odnotowała w 2014 r. wpływ z emisji akcji w kwocie 8,8 mln zł. Wpływy te były związane z wpłatami od spółek zależnych objętych Paktem Gwarancji Pracowniczych i przeznaczone na sfinansowanie jednorazowego świadczenia w formie premii w celu sfinansowania objęcia akcji przez uprawnionych pracowników spółek zależnych.

#### 5.1.2. Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

#### 5.1.3. Nabycie akcji własnych

W 2014 r. PKP CARGO S.A. nie nabywało akcji własnych.

#### 5.1.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Zgodnie z podpisanym w dniu 2 września 2013 r. przez Zarząd Spółki i działające w jej strukturach związku 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 uzyskali gwarancje zatrudnienia oraz nabyli prawo do jednorazowego świadczenia pieniężnego (premię prywatyzacyjnej), na zasadach ustalonych w PGP. Realizacja ww. świadczenia przybrała 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. odbyły się w okresie od 02 grudnia 2013 r. do 28 lutego 2014 r. Zapisy na akcje złożyło 22 146 (tj. 99,8%) uprawnionych pracowników PKP CARGO S.A. oraz 2 395 (tj. 99,9%) uprawnionych pracowników spółek zależnych.

W dniu 7 marca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie przydziału akcji zwykłych imiennych serii C Spółki w ilości 1 448 902 szt. Obsługą programu zajmuje się Dom Maklerski PKO Banku Polskiego.

Ponadto 15% środków uzyskanych przez PKP S.A. w wyniku sprzedaży akcji PKP CARGO S.A. w drodze oferty publicznej prowadzonej na podstawie prospektu emisyjnego Spółki, zatwierdzonego przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 4 października 2013 r., trafiło do Funduszu Własności Pracowniczej PKP na mocy ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

#### 5.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 14 marca 2014 r., tj. dnia przekazania raportu za 2013 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

**Tabela 25 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające**

Imię i nazwisko	Akcje PKP CARGO S.A.	
	Liczba (szt.)	Wartość nominalna (zł)
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Adam Purwin	545	27 250
Jacek Neska	450	22 500
Wojciech Derda	300	15 000
Łukasz Hadyś	300	15 000
Dariusz Browarek	370	18 500
wg stanu na dzień 14.03.2014r.		
Adam Purwin	545	27 250
Sylwester Sigiel	0	0

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 26 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące**

Imię i nazwisko	Akcje PKP CARGO S.A.	
	Liczba (szt.)	Wartość nominalna (zł)
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Jakub Karnowski	915	45 750
Piotr Ciżkowicz	675	33 750
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Kazimierz Jamrozik	70	3 500
Marek Podskalny	70	3 500
Konrad Anuszkiewicz	0	0
Paweł Ruka	0	0
Sławomir Baniak	0	0
Stanisław Knaflewski	0	0
Jacek Leonkiewicz	0	0
Zbigniew Klepacki	0	0
wg stanu na dzień 14.03.2014r.		
Jakub Karnowski	503	25 150
Milena Pacia	0	0
Michał Karczyński	0	0
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Kazimierz Jamrozik	70	3 500
Marek Podskalny	70	3 500
Konrad Anuszkiewicz	0	0
Paweł Ruka	0	0
Stanisław Knaflewski	0	0
Artur Kawaler	0	0
Danuta Tyszkiewicz	0	0

*Źródło: Opracowanie własne*

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

#### **5.1.6. Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy**

W dniu 12 maja 2014 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę w sprawie podziału zysku osiągniętego w 2013 r. Zgodnie z Uchwałą ZWZ osiągnięty zysk netto w wysokości 94.083 tys. zł postanowiło przeznaczyć na:

- 1) wypłatę dywidendy kwotą 86.556 tys. zł
- 2) kapitał zapasowy kwotą 7.527 tys. zł

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy ZWZ postanowiło przeznaczyć kwotę 50.939 tys. zł pochodzącą z zysków zatrzymanych. Jednocześnie ustalono dzień dywidendy na 20 maja 2014 r. oraz termin wypłaty dywidendy na dzień 4 czerwca 2014 r.

#### **5.2. Istotne transakcje z podmiotami powiązаныmi**

Spółka w 2014 r. nie zawierała transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

#### **5.3. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej**

PKP CARGO S.A nie jest stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% jej kapitałów własnych.

PKP CARGO S.A jest stroną postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% jej kapitałów własnych.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne nie są stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne są stronami postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności emitenta lub danej jednostki zależnej emitenta, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

#### **5.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju**

Do ważniejszych osiągnięć w dziedzinie badań i rozwoju w 2014 r. w PKP CARGO S.A. oraz w Grupie PKP CARGO należy zaliczyć:

1. Powstanie koncepcji uruchomienia w 2015 r. produkcji nowych wagonów w Zakładzie Naprawy Wagonów w Szczecinie. Projekt jest w końcowej fazie analiz i przewiduje produkcję w 2015 r. wagonu prototypowego oraz serii 30 wagonów a docelowo w następnych latach 500 do 750 wagonów/rok. Jednym z wariantów uruchomienia produkcji jest bliska współpraca z uznanym producentem wagonów jakim jest Greenbrier Europa Wagony Świdnica S.A., wymiana doświadczeń i wspólna realizacja zadań.
2. Projekt uruchomienia produkcji wagonów przewiduje także utworzenie, w Zakładzie Naprawy Wagonów w Szczecinie, Ośrodka Szkoleniowego Spawaczy, który zagwarantuje wysoką jakość produkcji nowych wagonów. Ośrodek będzie kształcił personel dla całej Grupy PKP CARGO, a także zapewni utrzymanie i rozwój kompetencji personelu w zakresie technik wykonywania połączeń spajanych.
3. Rozpoczęcie II etapu badań zużycia kompozytowych wstawek hamulcowych typu K z monoblokowymi zestawami kołowymi o zmienionym profilu kół. Celem jest potwierdzenie obniżonego zużycia zestawów kołowych z nowym profilem oraz ocena różnych gatunków wstawek kompozytowych i zestawów kołowych co pozwoli na optymalizację ich zakupów.
4. Rozpoczęcie współpracy z Instytutem Kolejnictwa w sprawie zmiany Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444) w zakresie wykonywania hamulcowych prób pociągów. Zmiana przepisów pozwoli na ograniczenie liczby wykonywanych prób.
5. Prowadzenie testów efektywności zastosowania dodatków do paliwa poprawiających jego spalanie. Następstwem zastosowania byłoby zmniejszenie emisji substancji szkodliwych i zużycia paliwa.

#### **5.5. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego**

Działalność PKP CARGO S.A. może powodować potencjalne szkody w środowisku związane z przewozem materiałów niebezpiecznych, jest potentatem w zużyciu energii elektrycznej dla celów trakcyjnych, dlatego też przewóz zarówno materiałów niebezpiecznych jak i zużycie energii elektrycznej są aspektami znaczącymi i podlegają corocznemu monitorowaniu. Monitorowane jest również zużycie wody, jakość odprowadzanych ścieków, gospodarowanie odpadami przemysłowymi, zużycie paliw na cele trakcyjne i grzewcze. Celem monitorowania jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, ale także poprawa wskaźników emisyjności. Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, PKP CARGO S.A. zmniejsza oddziaływanie na środowisko.

Z tytułu należnych opłat za korzystanie ze środowiska w 2014 r. została ustalona rezerwa w wysokości 1 824 tys. zł. Opłaty dokonywane przez PKP CARGO S.A. mają tendencję malejącą. Analizując wysokość ponoszonych opłat w porównaniu z latami ubiegłymi, spadek opłat został zanotowany głównie za spalanie paliw w lokomotywach spalinowych przez zastosowanie nowych wskaźników emisyjności przy naliczaniu opłat dla wszystkich zmodernizowanych lokomotyw, znaczne oszczędności w zużyciu paliw, a także jako wynik dalszej koncentracji taboru i zwiększenia czasokresów przeglądów i napraw taboru.

Realizacja strategii Spółki opiera się na dostosowaniu jej zasobów i organizacji do wymogów nowoczesnego rynku transportowego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, zgodnie z przyjętą polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ): jakość, BHP, ochrona środowiska. ZSZ zapewnia realizację polityki środowiskowej i stanowi integralną część

ogólnego systemu zarządzania firmą. W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzanym co roku) dokonywane jest formułowanie celów i zadań środowiskowych. Corocznie dokonuje się oceny efektów działalności środowiskowej wg kryteriów ustalonych na podstawie:

- wymagań prawnych i decyzji,
- wyników przeglądu systemu i audytów wewnętrznych,
- danych o bieżących i wcześniejszych efektach działalności PKP CARGO S.A.

Spółka dokonuje corocznego przeglądu aspektów środowiskowych, zaangażowana jest w osiągnięcie zgodności działań z obowiązującymi przepisami, posiada program działań środowiskowych i uzyskuje konkretne efekty tych działań, posiada w większości zakładów wykwalifikowaną kadrę prowadzącą sprawy ochrony środowiska, dysponującą narzędziami w postaci oprogramowania do naliczania opłat środowiskowych i bazy danych znaczących aspektów środowiskowych, posiadającą dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji i sieci internetowej, podnosi wzrost świadomości ekologicznej pracowników.

## **5.6. Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A.**

### **5.6.1. Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych**

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu Spółki w 2014 r.

**Tabela 27 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu Spółki w 2014 r. (zł)**

<b>Nazwisko i imię</b>	<b>2014 r.</b>
Obecni członkowie Zarządu	
Adam Purwin	816 375
Wojciech Derda	415 080
Łukasz Hadyś	382 102
Jacek Neska	400 124
Dariusz Browarek	400 301
Byli członkowie Zarządu	
Wojciech Balczun	162 954
Łukasz Boroń	674 492
Marek Zaleśny	219 332
Sylwester Sigiel	778 086

*Źródło: Opracowanie własne*

Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe byłych członków Zarządu obejmują odprawy, premie, odszkodowania z umów o zakazie konkurencji, wynagrodzenia za niewykorzystane urlopy.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2014 r. W zestawieniu ujęto wyłącznie wynagrodzenia z tytułu pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

**Tabela 28 Koszty PKP CARGO S.A. z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2014 r. (zł)**

<b>Nazwisko i imię</b>	<b>2014 r.</b>
Obecni członkowie Rady Nadzorczej	
Jakub Karnowski	72 409
Piotr Ciżkowicz	56 942
Krzysztof Czarnota	77 669
Kazimierz Jamrozik	77 669
Marek Podskalny	77 669
Konrad Anuszkiewicz	77 669
Stanisław Knaflowski	74 215
Paweł Ruka	74 215
Jacek Leonkiewicz	56 942
Sławomir Baniak	18 981
Byli członkowie Rady Nadzorczej	
Michał Karczyński	13 818
Artur Kawaler	20 727
Łukasz Górnicki	40 125
Milena Pacia	20 727
Danuta Tyszkiewicz	13 818
Jarosław Pawłowski	63 851

*Źródło: Opracowanie własne*

## 5.6.2. Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

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, zgodnie z Uchwałą Nr 3/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 marca 2014 roku w sprawie określenia zasad i wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz ustalenia zakazu prowadzenia przez nich działalności konkurencyjnej.

## 5.7. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

### 5.7.1. Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

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 (zwaną dalej „KPMG”) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chłodnej 51, prowadzonej pod numerem 3546 jako podmiotu uprawnionego do badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 do 2015. Umowa o badanie informacji finansowych z KPMG została zawarta w dniu 31 stycznia 2014 r. i obejmuje badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 - 2015 . Umowa o przegląd śródrocznego jednostkowego oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego za I półrocze 2014 r. oraz za I półrocze 2015 r. została zawarta z KPMG w dniu 8 maja 2014 r.

Poniżej przedstawiono wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, wypłacone lub należne za rok obrotowy.

**Tabela 29 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł netto)**

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31 grudnia 2014	Rok zakończony 31 grudnia 2013
Obowiązkowe badanie sprawozdania finansowego	129 200	129 200
Obowiązkowe badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego	9 500	9 500
Inne usługi poświadczające	85 350	78 850*
Pozostałe usługi	58 300	15 000
Usługi doradztwa podatkowego	0	0
<b>RAZEM</b>	<b>282 350</b>	<b>232 550</b>

\*Pozycja obejmuje wynagrodzenie Deloitte Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie za wykonanie usług przeglądu jednostkowego sprawozdania za I półrocze 2013 r. w kwocie 76 tys. zł.

Źródło: Opracowanie własne

### 5.7.2. Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego

Sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 r. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSSF) wydanymi przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzonymi przez Unię Europejską.

Sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie stwierdzono istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego. Zasady (polityka rachunkowości) zastosowane do sporządzenia sprawozdania finansowego zostały przedstawione w notach objaśniających o numerze 3 oraz 4 do sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 r.

### 5.7.3. Opis nietypowych pozycji w sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A.

Nietypową pozycją w sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. jest rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść, prezentowana w ramach rezerw na świadczenia pracownicze. Koszty PDO w wysokości 257,1 mln zł zostały ujęte w całości w wyniku finansowym 2014 r. w pozycji kosztów świadczeń pracowniczych.



## **6 Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego**

### **6.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny**

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 (Dz. U. 2014, poz. 133), Zarząd Spółki przedstawia Oświadczenie o stosowaniu zasad ładu korporacyjnego w 2014 r.

W okresie od dnia dopuszczenia akcji Spółki do publicznego obrotu tj. od dnia 28 października 2013 r. Spółka podlega 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>).

### **6.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia**

W 2014 r. Spółka przestrzegała wszystkich zasad ładu korporacyjnego wyrażonych w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem zasad zawartych w:

#### Rozdział I Rekomendacja 5 Dobrych Praktyk dotycząca polityki wynagrodzeń oraz zasad jej ustalania

Nieprzestrzeganie powyższej zasady przez PKP CARGO S.A., polega na tym, że polityka wynagrodzeń członków organów zarządzających i nadzorczych Spółki nie zawiera wszystkich elementów wymienionych w zaleceniu Komisji Europejskiej z dnia 14 grudnia 2004 r. w sprawie wspierania odpowiedniego systemu wynagrodzeń Dyrektorów spółek notowanych na giełdzie (2004/913/WE), uzupełnionym o zalecenie Komisji Europejskiej z dnia 30 kwietnia 2009 r. (2009/385/WE). Spółka nie zamieściła deklaracji ujawniającej politykę wynagrodzeń na korporacyjnej stronie internetowej. Decyzja odnośnie przestrzegania w pełni powyższej zasady Dobrych Praktyk w przyszłości będzie należeć do Rady Nadzorczej i Walnego Zgromadzenia.

Zgodnie z § 91 ust. 6 pkt 17) 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 (Dz. U. 2014, poz. 133), Spółka publikuje corocznie w raporcie rocznym informacje o wartości wynagrodzeń, nagród lub korzyści odrębnie dla każdej z osób zarządzających i nadzorujących Spółki.

Zgodnie z § 12 ust. 2 pkt 3) Statutu Spółki tak długo, jak udział PKP S.A. wynosi ponad 50% kapitału zakładowego Spółki oraz tak długo jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa wynagrodzenie członków Zarządu Spółki ustala Walne Zgromadzenie. Jeżeli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej wynagrodzenie członków Zarządu określa w drodze uchwały Rada Nadzorcza. Za udział w pracach Rady Nadzorczej jej członkowie otrzymują wynagrodzenie, zgodnie z zasadami wynagradzania ustalonymi przez Walne Zgromadzenie.

#### Rozdział I Rekomendacja 9 Dobrych Praktyk 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.

Rozdział II Rekomendacja 1. 9a) Dobrych Praktyk dotycząca zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video

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.

Rozdział IV Rekomendacja 10 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

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.

**6.3. Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych**

Jednolite zasady rachunkowości

W jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z zasadami rachunkowości w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych MSSF przygotowanych przez spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze MSSF uwzględniając różnice między Polskimi Zasadami Rachunkowości a MSSF.

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca prowadzi księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych i zewnętrznych. Dostęp do systemów informatycznych ograniczony jest odpowiednimi uprawnieniami dla upoważnionych pracowników. W Spółce funkcjonują rozwiązania informatyczne i organizacyjne zabezpieczające kontrolę dostępu do systemu finansowo-księgowego oraz zapewniające należyłą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W Jednostce dominującej i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze 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.

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.

**6.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji**

Na dzień przekazania niniejszego raportu, łączna liczba akcji Spółki wyniosła 44 786 917. W tabelach poniżej, zgodnie z zawiadomieniami otrzymanymi przez Spółkę, przedstawiono akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji Spółki.

**Tabela 30 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2013 r.**

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A.(1)	22 411 844	51,71%	22 411 844	51,71%
ING OFE (2)	2 860 827	6,60%	2 860 827	6,60%
EBOiR (3)	2 286 008	5,27%	2 286 008	5,27%
AMPLICO OFE (4)	2 195 842	5,07%	2 195 842	5,07%
Pozostali akcjonariusze	13 583 494	31,34%	13 583 494	31,34%
<b>Razem</b>	<b>43 338 015</b>	<b>100,00%</b>	<b>43 338 015</b>	<b>100,00%</b>

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 31.10.2013 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 08.11.2013 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 05.11.2013 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 02.01.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 13 listopada 2014 r. oraz na dzień 31.12.2014 r.**

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A.(1)	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
ING OFE (2)	4 738 369	10,58%	4 738 369	10,58%
Morgan Stanley (3)	2 380 008	5,31%	2 380 008	5,31%
AVIVA OFE (4)	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
EBOiR (5)	2 286 008	5,10%	2 286 008	5,10%
Pozostali akcjonariusze	18 259 967	40,78%	18 259 967	40,78%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 30.06.2014 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18.06.2014 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

(5) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 05.11.2013 r.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 17 lutego 2015 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju informujące, iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na GPW w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 r., rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 r., EBOiR zmniejszył swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Po transakcji EBOiR nie posiada żadnych akcji Spółki.

**Tabela 30 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania niniejszego raportu**

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A.(1)	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
ING OFE (2)	4 738 369	10,58%	4 738 369	10,58%
Morgan Stanley (3)	2 380 008	5,31%	2 380 008	5,31%
Aviva OFE (4)	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 545 975	45,88%	20 545 975	45,88%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 30.06.2014 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18.06.2014 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

#### 6.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

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

#### 6.6. Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu

##### Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Akcjonariusz wykonuje prawo głosu na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych. Akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający Akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest członek Zarządu, członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki lub spółdzielni zależnej Spółki, pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda Akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Statut ogranicza prawa głosu akcjonariuszy (działających indywidualnie lub łącznie, jako akcjonariusze będący podmiotami dominującymi albo zależnymi) dysponujących powyżej 10% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu i zakazuje wykonywania przez takich akcjonariuszy ponad 10% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, przy czym powyższe ograniczenie nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego takie ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu (także jako użytkownik) z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich Akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem. W konsekwencji ograniczenie prawa głosu potencjalnie utrudnia uzyskanie kontroli nad Spółką przez jednego inwestora nawet, jeśli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki spadnie do zera.

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki, jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

## **6.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.**

### Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o Ofercie Publicznej, Ustawa o Obrocie Instrumentami Finansowymi oraz Kodeks Spółek Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

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

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczenia 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 był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 r. 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. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

1. PKP S.A. zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (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 zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

## **6.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień**

### 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 niekarany. 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.

W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

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 S.A. jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

## **6.9. Zasady zmiany statutu lub umowy spółki 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 2014 r.:

W dniu 30 lipca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę nr 6/2014 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły dodania zakresu przedmiotu działalności Spółki oraz zmiany w kompetencjach Rady Nadzorczej. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 1354/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 28 sierpnia 2014 .

#### **6.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania**

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie KSH, Statutu Spółki (w szczególności §10-§13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia 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.

**6.11. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów****ZARZĄD 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. przyjętego Uchwałą nr 1354/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 28 sierpnia 2014 r.
- 4) Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 428/2014 r. Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 20 listopada 2014 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, głos decydujący posiada Prezes Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się co najmniej raz w tygodniu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach posiedzenia Zarządu mogą odbywać się w terminie późniejszym, przy czym nie później niż w ciągu 14 dni od daty poprzedniego posiedzenia.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w 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 31 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu**

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Adam Purwin	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.02.2013 r.	5.02.2014 r.
	p.o. Prezesa Zarządu	18.11.2013 r.	5.02.2014 r.
	Prezes Zarządu	6.02.2014 r.	nadal
Sylwester Sigiel	Członek Zarządu ds. Handlowych	13.03.2013 r.	23.04.2014 r. (rezygnacja)
Wojciech Derda	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	24.04.2014 r.	nadal
Jacek Neska	Członek Zarządu ds. Handlowych	24.04.2014 r.	nadal
Dariusz Browarek	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki	24.04.2014 r.	nadal
Łukasz Hadyś	Członek Zarządu ds. Finansowych	12.05.2014 r.	nadal

*Źródło: Opracowanie własne.*





#### **Adam Purwin – Prezes Zarządu**

Ukończył prawo na Uniwersytecie w Białymstoku. Przez ponad 15 lat zdobywał doświadczenie w największych instytucjach finansowych w Polsce, prowadząc projekty z zakresu bankowości korporacyjnej, finansowania czołowych przedsiębiorstw w kraju i w regionie Europy Środkowo-Wschodniej oraz przygotowując transakcje fuzji i przejęć. Karierę zawodową rozpoczynał w BRE Banku i Banku Pekao SA, a kontynuował w PKO BP – największym polskim banku, gdzie zajmował się realizacją projektów inwestycyjnych i nadzorował grupę kapitałową. W Banku Gospodarstwa Krajowego budował kompetencje w zakresie finansowania strukturyzowanego i wspierania polskiego eksportu. Prowadził także projekty dla międzynarodowych instytucji z obszaru bankowości inwestycyjnej.

W 2012 r. objął stanowisko Dyrektora Zarządzającego w PKP S.A., gdzie odpowiadał za procesy prywatyzacyjne i nadzór właścicielski nad kilkudziesięcioma spółkami Grupy PKP. Pilotował wdrożenie ładu korporacyjnego i nowoczesnych metod zarządzania spółkami zależnymi, wyznaczając strategię działania i cele dla poszczególnych zarządów. Przygotował strategię prywatyzacji PKP CARGO S.A. oraz proces prywatyzacji Polskich Kolei Linowych. W lutym 2013 r. objął stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., gdzie również jako szef zespołu IPO w ciągu 9 miesięcy przygotował spółkę do oferty publicznej, zakończonej debiutem giełdowym w październiku 2013 r. Oferta publiczna była jedną z największych w ostatnich latach i wyniosła 1,4 mld zł. Od listopada pełnił obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., a 6 lutego został wybrany w drodze konkursu przez Radę Nadzorczą na Prezesa Spółki PKP CARGO S.A.



#### **Jacek Neska – Członek Zarządu ds. Handlowych**

Doświadczony menadżer, specjalizujący się w zarządzaniu dużymi organizacjami. Od 20 lat pracuje w polskich i międzynarodowych podmiotach gospodarczych, realizując na ich potrzeby projekty polegające, między innymi, na budowaniu efektywnych struktur organizacyjnych oraz projektowaniu i wdrażaniu strategii handlowej. Doświadczenie zawodowe zdobywał jako menadżer międzynarodowej firmy konsultingowej Arthur Andersen, gdzie koordynował szereg projektów w segmencie transportowym, telekomunikacyjnym i energetycznym. Za jeden z najbardziej istotnych projektów realizowanych przez niego w tym okresie uważa proces przekształcenia PKP z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę akcyjną oraz budowę Grupy Kapitałowej PKP. Pracował także dla funduszy typu private equity takich jak Innova Capital oraz Enterprise Investors, gdzie pełnił funkcje zarządcze w ich spółkach portfelowych.

W latach 2006-2012 był Prezesem Zarządu Spółki Lotos Oil S.A., największego producenta olejów i środków smarnych w Polsce. Równolegle do tej funkcji w latach 2008-2009 pełnił funkcję Pełnomocnika Dyrektora Generalnego ds. Handlu Grupy Lotos, sprawując nadzór nad wszystkimi obszarami działalności handlowej oraz logistycznej grupy, budując efektywne struktury sprzedażowe. Od grudnia 2013 r. Jacek Neska jest związany z PKP CARGO S.A., gdzie odpowiada za optymalizację procesu sprzedaży i poszerzanie bazy klientów. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany w wyniku postępowania konkursowego przez Radę Nadzorczą na Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.



#### **Wojciech Derda - Członek Zarządu ds. Operacyjnych**

Dynamiczny i kompetentny menadżer, który doświadczenia zdobywał w Ernst & Young i w strukturach Grupy PKP. Od początku swojej kariery zawodowej zajmował się szeroko rozumianymi procesami optymalizacyjnymi, ściśle połączonymi z finansowymi aspektami funkcjonowania przedsiębiorstw. Przez ponad 10 lat pracy przygotowywał i wdrażał procesy optymalizacji dla największych polskich i międzynarodowych przedsiębiorstw. Odpowiadał za budowę systemów informacji zarządczej, modeli finansowych wspierających procesy decyzyjne i projektowanie nowych struktur organizacyjnych.

W 2012 r. przeszedł do PKP S.A., gdzie pełnił funkcję Dyrektora Zarządzającego ds. Operacyjnych i Kontrolingu. W ramach swoich obowiązków zrealizował z powodzeniem projekty zmiany struktury organizacyjnej, budowy Grupy Zakupowej PKP, którą następnie kierował oraz centralizację procesów kontrolingowych, finansowo-księgowych, kadrowych i windykacyjnych. Od grudnia 2013 r. pracował w PKP CARGO S.A. na stanowisku Dyrektora Zarządzającego ds. Operacyjnych. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany w wyniku postępowania konkursowego przez Radę Nadzorczą na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.



#### **Łukasz Hadyś - Członek Zarządu ds. Finansowych**

Biegły rewident, absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie na kierunkach informatyka i ekonometria oraz rachunkowość, a także Advanced Management Program na Akademii Leona Koźmińskiego. Swoją karierę zawodową rozpoczął w 2001 r. w dziale audytu firmy doradczej Ernst & Young, gdzie zajmował się prowadzeniem badań sprawozdań finansowych oraz doradztwem dla dużych polskich spółek i międzynarodowych koncernów.

W latach 2012-2014 pracował w grupie kapitałowej PGNiG, początkowo na stanowisku Członka Zarządu Karpackiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o., a od marca 2013 r. jako Członek Zarządu ds. Finansowych Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. W spółkach grupy PGNiG zajmował się zarządzaniem i nadzorem w obszarze zakupów, kontrolingu, księgowości, taryf, windykacji, finansów oraz majątku. Dodatkowo uczestniczył w konsolidacji działalności dystrybucyjnej, przygotowaniu strategii spółki oraz wdrożeniu modelu informacji zarządczej. W latach 2008-2012 Łukasz Hadyś piastował stanowisko Dyrektora Departamentu Finansów i Rachunkowości Tauron Dystrubucja S.A., gdzie odpowiadał za zarządzanie obszarem księgowości, finansów i kontrolingu, a także realizację projektów poprawy efektywności spółki i grupy kapitałowej.



#### **Dariusz Browarek - Członek Zarządu, Przedstawiciel Pracowników**

W 2004 r. ukończył Wydział Prawa i Administracji na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurskim, a następnie podyplomowe studia z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi na Politechnice Gdańskiej. Wcześniej ukończył Technikum Kolejowe w Olsztynie.

Od ponad 30 lat zajmuje się problematyką pracowniczą w branży kolejowej, jest aktywnym działaczem związkowym i społecznym. Z PKP CARGO S.A. związany od początku jej istnienia. Pracował w Lokomotywowni Pozaklasowej w rodzinnym Olsztynie, następnie w Zakładzie Taboru CARGO w Olsztynie, a po reorganizacji w Północnym Zakładzie PKP CARGO S.A. w Gdyni, gdzie był zatrudniony na stanowisku inspektora spraw obronnych i ochrony informacji niejawnych. Przez wiele lat był przewodniczącym organizacji w macierzystym zakładzie pracy, należącej do Związku Zawodowego Kolejarzy RP w Gdańsku. Do kwietnia 2014 r. przez dwie kadencje z rządu pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP. Odpowiadał też za funkcjonowanie spółki Centrum Szkolenia Federacji ZPP PKP. Także do kwietnia 2014 r. reprezentował interesy pracowników PKP w Radzie Inwestorów Funduszu Własności Pracowniczej PKP. Brał aktywny udział w negocjacjach z pracodawcami, w tym nad Paktami Gwarancji Socjalnych dla pracowników spółki PNI oraz Paktem Gwarancji Pracowniczych w PKP CARGO S.A. Od wielu lat opiniuje zmiany w ustawach związanych z transportem kolejowym, uczestnicząc w pracach Sejmowej Komisji Infrastruktury. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. na stanowisko Członka Zarządu, Przedstawiciela Pracowników. Wspiera Zarząd PKP CARGO S.A. w skutecznym dialogu ze stroną społeczną.

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,
- Członek Zarządu - przedstawiciel pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A.

Postępowanie kwalifikacyjne przeprowadzono na podstawie Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. 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.

Procedurę rekrutacyjną zakończono w kwietniu 2014 r. powołując w dniu 24.04.2014 r.: następujących Członków Zarządu:

- Pana Jacka Neskę – na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych – okres pełnienia funkcji od dnia 24.04.2014 r.
- Pana Wojciecha Derda – na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych – okres pełnienia funkcji od dnia 24.04.2014 r.
- Pana Łukasza Hadysia – na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych – okres pełnienia funkcji od dnia 12.05.2014 r.
- Pana Dariusza Browarka – na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników w Zarządzie – okres pełnienia funkcji od dnia 24.04.2014 r

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu w 2014 r. przedstawiał się następująco:

- 1) Prezes Zarządu - do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
  - strategii biznesowej,
  - bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego,

Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu Spółki należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikających z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.

- 2) Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
  - zarządzania finansami,
  - zakupów i sprzedaży majątku.

Do szczególnych kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych należy wypełnianie w imieniu PKP CARGO S.A. obowiązków wynikających z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach.

- 3) Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
  - polityki handlowej,
  - sprzedaży usług przewozowych
- 4) Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, zgodnie z kompetencjami ustalonymi odrębną uchwałą Zarządu
  - kierowania przewozami,
  - organizacji przewozów.

#### Ustanowione i odwołane prokury

W 2013 r. obowiązywały prokury łączne dla:

- Pana Ireneusza Wasilewskiego – Uchwała Nr 324/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r.,
- Pana Witolda Bawora – Uchwała Nr 325/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn.17.07.2012 r.
- Pana Grzegorza Kiczmachowskiego – Uchwała Nr 585/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r.
- Pan Wojciecha Derdy – Uchwała Nr 586/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r.

oraz w 2014 r. udzielono prokury łącznej dla:

- Pana Jacka Neski – Uchwała Nr 2/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 07.01.2014 r.
- Pana Arkadiusza Pokropskiego – Uchwała Zarządu Nr 170/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 06.05.2014 r.

Z dniem 28 kwietnia 2014 r. Pan Dariusz Browarek – Członek Zarządu w trybie art. 371 § 5 KSH odwołał prokury udzielone Panu Jackowi Neska i Panu Wojciechowi Derda.

Z dniem 12 lutego 2015 r. Pan Jacek Neska – Członek Zarządu w trybie art. 371 § 5 KSH odwołał prokurę Panu Witoldowi Bawora.

Z dniem 6 marca 2015 r. Pan Łukasz Hadyś – Członek Zarządu w trybie art. 371 § 5 KSH odwołał prokurę Panu Grzegorzowi Kiczmachowskiemu.

**RADA NADZORCZA**

Zgodnie z przyjętym Statutem PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 6/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 30 lipca 2014 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 32 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 01 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu**

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Jakub Karnowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	nadal
2	Michał Karczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	01.02.2010 r.; 28.07.2011 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego); 24.05.2012 r. - na V kadencję; 24.10.2012 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego)	25.04.2014 r.
3	Milena Pacia	Członek Rady Nadzorczej	25.02.2013 r.; 26.05.2014 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego)	27.06.2014 r.
4	Artur Kawaler	Członek Rady Nadzorczej	16.08.2007; 24.05.2012 r. - na V kadencję	29.07.2014 r.
5	Danuta Tyszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	21.07.2011 r.; 24.05.2012 r. - na V kadencję	25.04.2014 r.
6	Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
7	Marek Podskalny	Członek Rady Nadzorczej	06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	nadal
8	Kazimierz Jamrozik	Członek Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	nadal
9	Konrad Anuszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	13.12.2013 r.	nadal
10	Stanisław Knaflewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	nadal
11	Paweł Ruka	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	nadal
12	Jarosław Pawłowski	Członek Rady Nadzorczej	26.04.2014 r.	18.02.2015 r.
13	Łukasz Górnicki	Członek Rady Nadzorczej	26.04.2014 r.	24.10.2014 r.
14	Piotr Ciżkowicz	Członek Rady Nadzorczej / Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	29.07.2014 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego 31.07.2014 r.)	nadal
15	Jacek Leonkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	29.07.2014 r.	nadal
16	Sławomir Baniak	Członek Rady Nadzorczej	24.11.2014 r.	nadal
17	Zbigniew Klepacki	Członek Rady Nadzorczej	19.02.2015 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

**KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ**

Komitet Audytu PKP CARGO S.A. powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej dwóch Członków Rady spełniających kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki etc.

**Tabela 33 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 01 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu**

Lp.	Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
			od	do
1	Artur Kawaler	Przewodniczący Komitetu	21.09.2012	06.02.2014
2	Milena Pacia	Członek Komitetu	26.02.2013	06.02.2014
3	Paweł Ruka	Przewodniczący Komitetu	06.02.2014	nadal
4	Stanisław Knaflewski	Członek Komitetu	06.02.2014	nadal
5	Konrad Anuszkiewicz	Członek Komitetu	06.02.2014	nadal

Źródło: Opracowanie własne

**KOMITET DS. NOMINACJI**

Komitet ds. Nominacji powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden Członek Rady spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

**Tabela 34 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 01 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu**

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.	27.06.2014 r.
4	Jacek Leonkiewicz	Członek Komitetu	31.07.2014 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Niniejszy Jednostkowy Raport Roczny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 11 marca 2015 r.

---

Adam Purwin  
Prezes Zarządu

---

Jacek Neska  
Członek Zarządu

---

Łukasz Hadyś  
Członek Zarządu

---

Wojciech Derda  
Członek Zarządu

---

Dariusz Browarek  
Członek Zarządu

## O Ś W I A D C Z E N I E

### Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie zgodności Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku oraz sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. za rok obrotowy 2014

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości, oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy PKP CARGO S.A.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2014 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji PKP CARGO S.A., w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

### Zarząd Spółki

---

Adam Purwin  
Prezes Zarządu

---

Jacek Neska  
Członek Zarządu

---

Łukasz Hadyś  
Członek Zarządu

---

Wojciech Derda  
Członek Zarządu

---

Dariusz Browarek  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 11 marca 2015 roku

## O Ś W I A D C Z E N I E

### Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie wyboru podmiotu uprawnionego do badania Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku, został wybrany zgodnie z przepisami prawa, oraz że podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący tego badania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym sprawozdaniu finansowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi.

### Zarząd Spółki

---

Adam Purwin  
Prezes Zarządu

---

Jacek Neska  
Członek Zarządu

---

Łukasz Hadyś  
Członek Zarządu

---

Wojciech Derda  
Członek Zarządu

---

Dariusz Browarek  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 11 marca 2015 roku





W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO  
prosimy o kontakt z Biurem Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.  
Biuro Relacji Inwestorskich  
ul. Grójecka 17  
02-021 Warszawa

telefon: + 48 22 391- 47- 09  
faks: + 48 22 474 - 29 - 53  
e-mail: [relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu](mailto:relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu)

[www.pkp-cargo.eu](http://www.pkp-cargo.eu)