

RAPORT KWARTALNY Q1 2019



Skonsolidowany raport kwartalny
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
za I kwartał 2019 roku

Kwartalne skrócone skonsolidowane
sprawozdanie finansowe
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**
za okres 3 miesięcy zakończony
dnia 31 marca 2019 roku

Sporządzone według MSSF
w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



Spis treści

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Korekty błędów poprzednich okresów	13
1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	14
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	15
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	15
2.2 Koszty operacyjne	17
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	18
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	18
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	19
3.1 Podatek dochodowy	19
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	21
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	21
4.2 Kapitał własny	23
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	23
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	24
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	24
5.2 Prawo do użytkowania aktywów	26
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	26
5.4 Zapasy	27
5.5 Należności handlowe	27
5.6 Pozostałe aktywa	27
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	28
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	28
5.9 Pozostałe rezerwy	28
5.10 Pozostałe zobowiązania	29
6. Instrumenty finansowe	29
6.1 Instrumenty finansowe	29
7. Noty pozostałe	33
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	33
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	34
7.3 Zobowiązania warunkowe	35
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	35
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	35

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 260,9	1 205,0	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(159,2)	(142,3)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(146,7)	(171,5)	
Usługi transportowe	(97,7)	(113,2)	
Pozostałe usługi	(93,1)	(109,3)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(428,3)	(399,4)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(76,0)	(70,8)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(1,4)	1,4	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	258,5	199,9	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(171,6)	(137,0)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	86,9	62,9	
Przychody i (koszty) finansowe	(18,8)	(10,1)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	0,8	(3,1)	<i>Nota 5.3</i>
Zysk przed opodatkowaniem	68,9	49,7	
Podatek dochodowy	(15,8)	(14,1)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK NETTO	53,1	35,6	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	0,4	(7,9)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(0,1)	1,5	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	(2,6)	11,7	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(2,3)	5,3	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(2,3)	5,3	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	50,8	40,9	
Zysk netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	53,1	35,6	
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	50,8	40,9	
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	1,18	0,80	

Dane za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2019	31/12/2018	31/03/2018	
AKTYWA				
Tabor kolejowy	3 932,6	3 997,0	3 770,5	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	886,3	949,9	926,5	<i>Nota 5.1</i>
Prawo do użytkowania aktywów	986,2	-	-	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	48,1	47,3	50,8	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	0,9	0,7	1,4	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	10,9	-	-	
Pozostałe aktywa	51,8	56,7	64,3	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	134,3	135,6	147,2	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 051,1	5 187,2	4 960,7	
Zapasy	163,2	161,7	146,4	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	748,5	684,6	673,0	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,6	-	-	
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1	302,9	
Pozostałe aktywa	114,4	124,4	95,6	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	455,2	447,3	397,8	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 481,9	1 619,1	1 615,7	
AKTYWA RAZEM	7 533,0	6 806,3	6 576,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	628,2	628,2	619,3	<i>Nota 4.2</i>
Pozostałe składniki kapitału własnego	(43,9)	(44,2)	(20,9)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	73,2	75,8	71,6	
Zyski zatrzymane	640,3	584,4	445,0	
Kapitał własny razem	3 537,1	3 483,5	3 354,3	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 791,5	1 156,5	1 347,8	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	0,5	0,5	1,4	
Zobowiązania inwestycyjne	127,9	109,8	-	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	587,2	591,5	577,9	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	19,2	20,5	22,1	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	88,3	88,5	107,3	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	0,3	1,8	0,3	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 614,9	1 969,1	2 056,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	377,6	270,5	287,6	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	446,0	499,4	430,6	
Zobowiązania inwestycyjne	94,7	177,6	15,4	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	136,4	115,5	122,6	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	53,0	56,9	60,8	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	273,3	233,8	248,3	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 381,0	1 353,7	1 165,3	
Zobowiązania razem	3 995,9	3 322,8	3 222,1	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 533,0	6 806,3	6 576,4	

Dane na dzień 31 marca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w [Nocie 1.4](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
31/12/2018	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	584,4	3 483,5
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
1/01/2019	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	587,2	3 486,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	53,1	53,1
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	0,3	(2,6)	-	(2,3)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	0,3	(2,6)	53,1	50,8
31/03/2019	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,8	73,2	640,3	3 537,1
1/01/2018	2 239,3	619,3	(12,9)	(22,1)	20,5	59,9	409,4	3 313,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	35,6	35,6
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(6,4)	11,7	-	5,3
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(6,4)	11,7	35,6	40,9
31/03/2018 (przekształcone)	2 239,3	619,3	(12,9)	(22,1)	14,1	71,6	445,0	3 354,3

Nota 1.3

 Przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w [Nocie 1.3](#) oraz [1.4](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk przed opodatkowaniem	68,9	49,7	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	171,6	137,0	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	13,8	5,7	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,2	1,1	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(11,3)	(23,1)	
Zmiany w kapitale obrotowym	(77,6)	28,4	
Pozostałe korekty	(2,9)	(0,5)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	162,7	198,3	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(288,9)	(192,8)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	3,5	1,1	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	0,1	-	
Spłata udzielonych pożyczek	-	0,3	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	(49,0)	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	2,6	2,2	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(82,7)	(238,2)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(33,7)	(12,3)	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(61,6)	(60,9)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(13,2)	(8,3)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	37,1	1,0	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,4)	(0,1)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(71,8)	(80,6)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	8,2	(120,5)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	447,3	516,8	<i>Nota 4.3</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(0,3)	1,5	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	455,2	397,8	<i>Nota 4.3</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>35,5</i>	<i>39,6</i>	<i>Nota 4.3</i>



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

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

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2019 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2019 roku odpowiednio w **Rozdziałach 3.1** oraz **3.3**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

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



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

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku sporządzonym według MSSF UE.

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

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

W skład niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

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

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

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

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

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

Na dzień 31 marca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku Grupa dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/03/2019	31/12/2018	3 miesiące zakończone	3 miesiące zakończone
			31/03/2019	31/03/2018
EUR	4,3013	4,3000	4,2978	4,1784
CZK	0,1666	0,1673	0,1670	0,1648
HUF	0,0134	0,0134	0,0135	0,0134
CHF	3,8513	3,8166	3,8016	3,5945

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu przez biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2018 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku sporządzonego według MSSF UE.

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym niektóre pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2019 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 16. Dane na dzień 31 grudnia 2018 roku zostały zaprezentowane w oparciu o MSR 17 Leasing. Niektóre pozycje sprawozdania z wyniku i całkowitych dochodów za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2018 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów. Efekt przekształcenia w związku z wdrożeniem MSSF 16 oraz korektą błędów poprzednich okresów został przedstawiony odpowiednio w **Notach 1.3** oraz **1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 22 maja 2019 roku.

1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

Oświadczenie o zasadach rachunkowości

Zasady rachunkowości oraz metody wyliczeń przyjęte do przygotowania niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego są spójne z zasadami opisanymi w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku sporządzonym według MSSF UE, z uwzględnieniem zmian wynikających z wejścia w życie MSSF 16 opisanych w niniejszej notcie.

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

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

Istotne zasady rachunkowości

Grupa jako leasingobiorca

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

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

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

Grupa prezentuje prawo do użytkowania aktywów w odrębnej linii sprawozdania z sytuacji finansowej. W ramach tej pozycji Grupa prezentuje również składniki aktywów użytkowane na podstawie umów klasyfikowanych jako leasing finansowy zgodnie z MSR 17 oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów, z których Grupa korzysta w zamian za wynagrodzenie.

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

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

Grupa dla każdej umowy leasingu określa okres leasingu, jako: nieodwołalny okres, przez który leasingobiorca ma prawo do użytkowania bazowego składnika aktywów wraz z okresami, na które można przedłużyć leasing, jeżeli można z wystarczającą pewnością założyć, że leasingobiorca skorzysta z tego prawa oraz okresami, w których można wypowiedzieć leasing, jeżeli można z wystarczającą pewnością założyć, że leasingobiorca nie skorzysta z tego prawa. Okres leasingu dla umów dotyczących prawa wieczystego użytkowania gruntów Grupa określa jako okres pozostały do dnia, na który prawa te zostało nadane, chyba że występują okoliczności, które wskazywałyby na przyjęcie dłuższego lub krótszego okresu. Prawa wieczystego użytkowania gruntów, za które Grupa nie ponosi opłat z uwagi na przysługujące z mocy prawa zwolnienie podmiotowe nie spełniają definicji leasingu i są prezentowane przez Grupę w ramach pozycji pozostałe rzeczowe aktywa trwałe.

1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

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

Po początkowym ujęciu Grupa wycenia zobowiązanie z tytułu leasingu poprzez:

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

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

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

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

Grupa jako leasingodawca

Grupa klasyfikuje każdy ze swoich leasingów jako leasing finansowy lub leasing operacyjny. Leasing jest klasyfikowany jako leasing finansowy, jeżeli następuje przeniesienie zasadniczo całego ryzyka i korzyści wynikających z posiadania bazowego składnika aktywów na leasingobiorcę. Wszystkie pozostałe rodzaje leasingu są traktowane jako leasing operacyjny.

Aktywa oddane w leasing finansowy prezentowane są w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji należności leasingowe w kwocie równej inwestycji leasingowej netto. Opłaty leasingowe dotyczące danego okresu, z wyłączeniem kosztów usług, zmniejszają inwestycję leasingową brutto, obniżając zarówno należność główną, jak i kwotę niezrealizowanych przychodów finansowych.

Przychody finansowe z tytułu leasingu finansowego są ujmowane w kolejnych okresach przy uwzględnieniu stałej stopy zwrotu z wartości netto inwestycji z tytułu leasingu.

Aktywa oddane w leasing operacyjny prezentuje się w sprawozdaniu z sytuacji finansowej zgodnie z charakterem tych aktywów. Przychody z tytułu leasingu operacyjnego są ujmowane w zysku lub stracie bieżącego okresu przy zastosowaniu metody liniowej przez okres leasingu, chyba że zastosowanie innej systematycznej metody lepiej odzwierciedla sposób rozłożenia w czasie zmniejszania się korzyści czerpanych z oddanego w leasing składnika aktywów.

Wpływ zastosowania nowego standardu

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

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

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

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

Ujęte umowy zawarte są na czas określony bądź nieoznaczony z określonym terminem wypowiedzenia. Okresy leasingu przyjęte do oszacowania wartości zobowiązań leasingowych przedstawiały się następująco:

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

1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Okres leasingu umów dotyczących prawa wieczystego użytkowania gruntów został określony jako okres pozostały do dnia, na który prawa te zostały nadane.

Krańcowe stopy leasingobiorcy przyjęte do oszacowania wartości zobowiązań leasingowych wahały się w granicach od 1,16% do 4,29%. Zróżnicowanie stóp wynikało z uwzględnienia następujących czynników:

- waluta umowy,
- okres umowy.

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

Efekt wdrożenia MSSF 16 na sprawozdanie z sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2019 roku zaprezentowano poniżej:

Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej:

	31/12/2018	Wpływ zmian	1/01/2019
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 997,0	(160,9)	3 836,1
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	949,9	(50,0)	899,9
Prawo do użytkowania aktywów	-	1 002,8	1 002,8
Należności leasingowe	-	8,6	8,6
Pozostałe aktywa	56,7	(7,7)	49,0
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	135,6	(0,7)	134,9
Aktywa trwałe razem	5 187,2	792,1	5 979,3
Należności leasingowe	-	0,4	0,4
Pozostałe aktywa	124,4	(1,8)	122,6
Aktywa obrotowe razem	1 619,1	(1,4)	1 617,7
AKTYWA RAZEM	6 806,3	790,7	7 597,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Zyski zatrzymane	584,4	2,8	587,2
Kapitał własny razem	3 483,5	2,8	3 486,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 156,5	701,5	1 858,0
Pozostałe rezerwy	20,5	(1,3)	19,2
Zobowiązania długoterminowe razem	1 969,1	700,2	2 669,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	270,5	102,2	372,7
Zobowiązania handlowe	499,4	(12,1)	487,3
Pozostałe rezerwy	56,9	(2,4)	54,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 353,7	87,7	1 441,4
Zobowiązania razem	3 322,8	787,9	4 110,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 806,3	790,7	7 597,0

Skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów:

Wdrożenie MSSF 16 ma również wpływ na strukturę sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów. W okresie 3 miesięcy 2019 roku w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 26,5 milionów złotych, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 4,5 milionów złotych, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 3,9 milionów złotych. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż miernik EBITDA jest wyższy o około 31 milionów złotych.

1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Poniżej zaprezentowano wyjaśnienie głównych różnic pomiędzy kwotami przyszłych opłat, wykazanych w **Nocie 7.2** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku a wartością zobowiązań z tytułu leasingu, które zostały dodatkowo ujęte w związku z zastosowaniem MSSF 16:

Kwota przyszłych minimalnych opłat leasingowych z tytułu nieodwoływalnego leasingu operacyjnego	190,7
Zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku w pozycji zobowiązań handlowych	9,0
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku	95,2
Korekty	860,6
Opcje przedłużenia i wypowiedzenia, z których Grupa skorzysta z wysokim prawdopodobieństwem	810,6
Zwolnienia z ujmowania dla leasingów krótkoterminowych oraz leasingów aktywów o niskiej wartości początkowej	(24,3)
Prawa wieczystego użytkowania gruntów	74,2
Pozostałe	0,1
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 31 grudnia 2018 roku, po korektach	1 155,5
Dyskonto	(256,6)
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku	898,9
w tym: efekt ujęcia MSSF 16	803,7

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

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

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

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” – Przedpłaty z ujemną kompensatą	1 stycznia 2019 roku
Interpretacja KIMSF 23 – Niepewność w zakresie ustalania podatku dochodowego	1 stycznia 2019 roku
Zmiany do MSR 28 „Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach”	1 stycznia 2019 roku
Poprawki do MSSF (cykl 2015-2017) – MSSF 3, MSSF 11, MSR 12 i MSR 23	1 stycznia 2019 roku
Zmiany do MSR 19 „Świadczenia pracownicze”	1 stycznia 2019 roku

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 marca 2019 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Grupę:

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

1.4 Korekty błędów poprzednich okresów

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

W celu zapewnienia porównywalności prezentowanych danych w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupa dokonała przekształcenia danych za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2018 roku. Efekt przekształcenia sprawozdania z sytuacji finansowej i sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów został zaprezentowany poniżej. Powyższa korekta błędów poprzednich okresów nie miała wpływu na sprawozdanie z przepływów pieniężnych. Odpowiednio przekształcono również informacje prezentowane w dodatkowych notach objaśniających do niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	3 miesiące zakończone 31/03/2018 (przekształcone)
Koszty świadczeń pracowniczych	(399,0)	(0,4)	(399,4)
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	200,3	(0,4)	199,9
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	63,3	(0,4)	62,9
Przychody i (koszty) finansowe	(10,5)	0,4	(10,1)
Zysk przed opodatkowaniem	49,7	-	49,7
ZYSK NETTO	35,6	-	35,6
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	40,9	-	40,9

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	31/03/2018 (przekształcone)
AKTYWA			
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	143,1	4,1	147,2
Aktywa trwałe razem	4 956,6	4,1	4 960,7
AKTYWA RAZEM	6 572,3	4,1	6 576,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Pozostałe składniki kapitału własnego	(14,5)	(6,4)	(20,9)
Zyski zatrzymane	456,1	(11,1)	445,0
Kapitał własny razem	3 371,8	(17,5)	3 354,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	560,8	17,1	577,9
Zobowiązania długoterminowe razem	2 039,7	17,1	2 056,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	118,1	4,5	122,6
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 160,8	4,5	1 165,3
Zobowiązania razem	3 200,5	21,6	3 222,1
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 572,3	4,1	6 576,4

1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła wyceny prawa do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16. Kluczowe założenia przyjęte do wyceny dotyczą modelu ustalania stopy procentowej oraz okresu leasingu i amortyzacji prawa do użytkowania aktywów. W przypadku stopy dyskonta Grupa, ze względu na ograniczony zakres dostępnych danych niezbędnych do jej wyznaczenia, ustaliła wartość bieżącą zobowiązania leasingowego w oparciu o krańcową stopę procentową leasingobiorcy. Krańcowa stopa procentowa ustalana jest na bazie dwóch składowych:

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

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

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

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

Zasady amortyzacji prawa do użytkowania aktywów są zgodne z zasadami amortyzacji przyjętymi w odniesieniu do podobnych aktywów i Grupa dla takich składników stosuje MSR 16.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.



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

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

3 miesiące zakończony 31/03/2019	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	109,8	0,1	285,0	658,2	1 053,1
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,2	-	0,5	35,5	36,2
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	1,6	31,3	35,3	68,2
Przychody przeładunkowe	0,1	-	0,2	34,7	35,0
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	21,0	21,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,7	13,7
Pozostałe przychody	0,4	2,6	2,7	28,0	33,7
Razem	110,5	4,3	319,7	826,4	1 260,9
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	17,0	17,0
Przez okres	110,5	4,3	319,7	809,4	1 243,9
Razem	110,5	4,3	319,7	826,4	1 260,9

3 miesiące zakończony 31/03/2018	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	128,5	2,0	225,3	667,1	1 022,9
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	-	0,4	41,8	42,5
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	1,3	24,3	36,4	62,0
Przychody przeładunkowe	-	-	-	25,2	25,2
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,7	-	14,8	15,5
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	12,5	12,5
Pozostałe przychody	0,4	3,0	1,2	19,8	24,4
Razem	129,2	7,0	251,2	817,6	1 205,0
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	14,1	14,1
Przez okres	129,2	7,0	251,2	803,5	1 190,9
Razem	129,2	7,0	251,2	817,6	1 205,0

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Informacje geograficzne

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Polska	902,1	850,5
Czechy	143,3	144,9
Niemcy	80,8	64,3
Słowacja	35,0	35,5
Pozostałe kraje	99,7	109,8
Razem	1 260,9	1 205,0

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

	31/03/2019	31/12/2018
Polska	5 110,1	4 310,7
Czechy	780,2	727,7
Pozostałe kraje	5,7	4,9
Razem	5 896,0	5 043,3

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekraczają 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku udział w sprzedaży do jednej grupy kapitałowej przekraczał 10% i wynosił 10,7% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	31/03/2019	31/03/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	37,1	43,6
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	50,0	50,5
Reklasyfikacja do należności	(36,6)	(40,5)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	50,5	53,6

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	31/03/2019	31/03/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	1,6	5,2
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(1,6)	(5,1)
Ze zobowiązań z tytułu umów z klientami ujętego w trakcie okresu	(1,1)	(10,3)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	2,9	17,4
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	1,8	7,2



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Zużycie paliwa trakcyjnego	(49,1)	(47,4)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(110,1)	(94,9)
Razem	(159,2)	(142,3)

Pozostałe usługi

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Usługi remontowe	(7,9)	(8,7)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(25,3)	(46,9)
Usługi telekomunikacyjne	(1,4)	(1,6)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(3,1)	(3,1)
Usługi informatyczne	(11,4)	(10,7)
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	(9,3)	(6,5)
Usługi przeładunkowe	(3,6)	(3,8)
Usługi rekultywacyjne	(17,3)	(14,2)
Pozostałe usługi	(13,8)	(13,8)
Razem	(93,1)	(109,3)

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Wynagrodzenia	(315,5)	(293,2)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(66,9)	(62,9)
Koszty odpisów na ZFŚS	(6,9)	(6,6)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(11,8)	(10,2)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,6)	(1,8)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(25,6)	(24,7)
Razem	(428,3)	(399,4)

Pozostałe koszty

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(7,3)	(6,9)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(14,1)	(13,3)
Zużycie materiałów	(24,0)	(22,8)
Podatki i opłaty	(7,7)	(5,9)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(8,6)	(7,8)
Podróże służbowe	(8,0)	(8,0)
Pozostałe	(6,3)	(6,1)
Razem	(76,0)	(70,8)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Amortyzacja taboru kolejowego	(119,4)	(112,1)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(20,6)	(20,4)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(28,2)	-
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(3,4)	(4,5)
Razem	(171,6)	(137,0)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Zyski ze zbycia		
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	1,9	0,9
Rozwiązane odpisy aktualizujące		
Należności handlowe	1,5	4,5
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	3,7	3,3
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	0,6	1,3
Inne	1,4	0,9
Pozostałe przychody operacyjne razem	9,1	10,9
Utworzone odpisy aktualizujące		
Należności handlowe	(2,0)	(4,0)
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	(2,7)	(2,2)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(0,8)	(0,6)
Utworzone pozostałe rezerwy	(3,3)	(1,6)
Inne	(1,7)	(1,1)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(10,5)	(9,5)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(1,4)	1,4

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Przychody odsetkowe	2,1	2,7
Pozostałe	0,1	-
Przychody finansowe razem	2,2	2,7
Koszty odsetkowe	(15,5)	(8,0)
Pozostałe		
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(4,4)	(4,5)
Inne	(1,1)	(0,3)
Koszty finansowe razem	(21,0)	(12,8)
Przychody i (koszty) finansowe	(18,8)	(10,1)

Dane za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2018 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów, co opisano w [Nocie 1.4](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(14,6)	(22,6)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,5)	(0,7)
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(0,7)	9,2
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(15,8)	(14,1)

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(0,1)	1,5
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	0,4	(1,7)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	0,3	(0,2)

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	31/03/2019	31/12/2018
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	134,3	135,6
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(88,3)	(88,5)
Razem	46,0	47,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

3 miesiące Zakończone 31/03/2019	31/12/2018	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2019
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:							
Niefinansowe aktywa trwałe	(133,4)	4,8	(128,6)	(10,9)	-	0,4	(139,1)
Prawo do użytkowania aktywów i zobowiązań z tytułu leasingu	-	(2,4)	(2,4)	2,5	-	-	0,1
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	5,9	-	-	15,3
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	(0,5)	-	-	(4,6)
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,5)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(2,3)	-	-	1,3
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	2,7	-	-	136,7
Pozostałe	0,3	-	0,3	1,4	(0,1)	-	1,6
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	1,0	-	-	36,9
Razem	47,1	(0,7)	46,4	(0,7)	(0,1)	0,4	46,0

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Na dzień 31 marca 2019 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowały stratę Jednostki dominującej w kwocie 139,7 milionów złotych oraz spółek zależnych w kwocie 53,7 milionów złotych. Strata podatkowa w kwocie 167,1 milionów złotych będzie możliwa do odliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych po zakończeniu funkcjonowania PGK. Pozostałe straty podatkowe są możliwe do rozliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych od daty powstania. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2019 roku ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jest niskie.

3 miesiące zakończone 31/03/2018	1/01/2018	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego	31/03/2018
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(144,1)	(2,0)	-	(1,8)	(147,9)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	9,5	9,8	-	-	19,3
Zapasy	(1,9)	(1,0)	-	-	(2,9)
Należności handlowe	4,7	0,4	-	-	5,1
Rezerwy na świadczenia pracownicze	129,8	2,5	-	-	132,3
Pozostałe	(4,3)	1,5	1,5	-	(1,3)
Niewykorzystane straty podatkowe	37,2	(2,0)	-	0,1	35,3
Razem	30,9	9,2	1,5	(1,7)	39,9

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	31/03/2019	31/12/2018
AWT CE s.r.o.	20,2	20,2
AWT Rail HU Zrt.	22,1	22,1
AWT Cechofracht a.s.	10,3	9,2
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	1,6	1,6
Razem	61,7	60,6

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

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	5,4	7,9	15,1	13,1	9,1	11,1	61,7

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

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

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Na dzień 31 marca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu.

Pozycje w walutach

31/03/2019	W walucie funkcjonalnej	W walucie obcej		Razem
	PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	727,6	493,0	49,5	1 270,1
Leasing	707,1	138,0	53,9	899,0
Razem	1 434,7	631,0	103,4	2 169,1
Zobowiązania zmiennoprocentowe	778,7	458,8	49,5	1 287,0
Zobowiązania stałoprocentowe	656,0	172,2	53,9	882,1
Razem	1 434,7	631,0	103,4	2 169,1

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

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

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
31/12/2018	1 331,8	95,2	1 427,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	803,7	803,7
1/01/2019	1 331,8	898,9	2 230,7
Zaciągnięcie zadłużenia	-	32,5	32,5
Koszty transakcyjne	0,4	-	0,4
Naliczenie odsetek	5,7	9,2	14,9
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(61,6)	(33,7)	(95,3)
Zapłacone odsetki	(6,1)	(7,1)	(13,2)
Wycena walutowa	0,2	0,2	0,4
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,3)	(1,0)	(1,3)
31/03/2019	1 270,1	899,0	2 169,1
Długoterminowe	1 019,6	771,9	1 791,5
Krótkoterminowe	250,5	127,1	377,6
Razem	1 270,1	899,0	2 169,1

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	10,1
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu finansowego	Przychody finansowe	0,1
Koszty z tytułu:		
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(9,2)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(1,7)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(0,6)

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2018	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Razem
1/01/2018	1 562,3	139,1	1 701,4
Zaciągnięcie zadłużenia	-	0,8	0,8
Koszty transakcyjne	0,1	-	0,1
Naliczenie odsetek	6,7	1,3	8,0
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(60,9)	(12,3)	(73,2)
Zapłacone odsetki	(6,9)	(1,3)	(8,2)
Koszty transakcyjne	(0,1)	-	(0,1)
Wycena walutowa	4,2	0,2	4,4
Różnice kursowe z przeliczenia	1,7	0,5	2,2
31/03/2018	1 507,1	128,3	1 635,4
Długoterminowe	1 262,9	84,9	1 347,8
Krótkoterminowe	244,2	43,4	287,6
Razem	1 507,1	128,3	1 635,4

Dług netto

	31/03/2019	31/12/2018
Kredyty bankowe i pożyczki	1 270,1	1 331,8
Leasing	899,0	95,2
Razem dług	2 169,1	1 427,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(455,2)	(447,3)
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	(201,1)
Razem dług netto	1 713,9	778,6
EBITDA	1 152,8	907,0
Dług netto/EBITDA	1,5	0,9

Poprzez dług netto Grupa rozumie sumę posiadanych kredytów bankowych, pożyczek oraz zobowiązań z tytułu leasingu, pomniejszoną o środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz lokaty powyżej 3 miesięcy. Miernik EBITDA jest zdefiniowany w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów jako zysk na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości. Z punktu widzenia Zarządu Jednostki dominującej miernik EBITDA jest jednym z podstawowych mierników wyników.

Ze względu na przyjętą metodę wdrożenia standardu MSSF 16 Grupa nie dokonała przekształcenia danych porównawczych, w związku z tym wskaźnik dług netto/EBITDA na dzień 31 marca 2019 roku został skalkulowany w oparciu o prognozowaną wartość EBITDA za 2019 rok w wysokości 1.152,8 milionów złotych.

Wskaźniki wypełnienia umów kredytowych są liczone na poziomie jednostkowych sprawozdań finansowych w przypadku polskich spółek oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy AWT. W większości przypadków przy wyliczaniu wskaźnika dług netto/EBITDA jest eliminowany wpływ MSSF 16. W związku z powyższym na dzień 31 marca 2019 roku szacunkowa wartość skonsolidowanego wskaźnika dług netto/EBITDA skalkulowanego po eliminacji wpływu MSSF 16 w oparciu o EBITDA za ostatnie 12 miesięcy wyniosła 1,0.

Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/03/2019	31/12/2018
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	70,7	70,7
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO Bank Polski S.A.	15/07/2019	PLN	0,9	0,7
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2020	PLN	100,0	100,0
Razem				171,6	171,4

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 31 marca 2019 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	31/03/2019	31/12/2018
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 marca 2019 roku oraz na dzień 31 grudnia 2018 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

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

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku oraz w roku okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Kapitał zapasowy

	31/03/2019	31/12/2018
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	201,3	201,3
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	56,2	56,2
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	230,7	230,7
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	140,0	140,0
Razem	628,2	628,2

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zapasowym Grupy.

Zyski zatrzymane

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

W dniu 20 marca 2019 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę w przedmiocie wystąpienia do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Jednostki dominującej z wnioskiem o podział zysku netto osiągniętego przez Jednostkę dominującą w 2018 roku w kwocie 254,0 milionów złotych w następujący sposób:

- a) kwotę 148,0 milionów złotych przeznaczyć na zwiększenie kapitału zapasowego,
- b) kwotę 38,8 milionów złotych przeznaczyć na pokrycie strat z lat ubiegłych,
- b) kwotę 67,2 milionów złotych przeznaczyć na wypłatę dywidendy.

Do dnia sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej nie podjęło uchwały o podziale zysku netto osiągniętego przez Jednostkę dominującą za rok 2018.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/03/2019	31/12/2018
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	141,2	204,6
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	314,0	242,7
Razem	455,2	447,3
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	35,5	39,6

Na dzień 31 marca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadium, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
31/12/2018	6 471,2	943,7	432,1	98,2	41,1	71,9	1 587,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	(217,4)	(42,8)	(6,3)	(10,7)	-	-	(59,8)
1/01/2019	6 253,8	900,9	425,8	87,5	41,1	71,9	1 527,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	157,7	157,7
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	91,4	91,4
Wykup przedmiotu leasingu	20,3	-	-	1,9	-	-	1,9
Rozliczenie środków trwałych w budowie	241,7	1,5	6,1	1,9	0,1	(251,2)	(241,6)
Dotacja do aktywów trwałych	(37,3)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(15,3)	-	-	(0,3)	-	-	(0,3)
Likwidacja	(88,1)	(0,4)	(0,2)	(0,1)	-	-	(0,7)
Różnice kursowe	(3,2)	(0,5)	(0,2)	(0,1)	-	(0,1)	(0,9)
Pozostałe	0,4	-	-	(0,4)	-	-	(0,4)
31/03/2019	6 372,3	901,5	431,5	90,4	41,2	69,7	1 534,3
Skumulowane umorzenie							
31/12/2018	(2 263,4)	(234,1)	(301,1)	(60,8)	(33,9)	-	(629,9)
Efekt wdrożenia MSSF 16	56,5	1,1	1,9	6,8	-	-	9,8
1/01/2019	(2 206,9)	(233,0)	(299,2)	(54,0)	(33,9)	-	(620,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(119,4)	(10,9)	(7,7)	(1,2)	(0,8)	-	(20,6)
Wykup przedmiotu leasingu	(3,7)	-	-	(1,2)	-	-	(1,2)
Sprzedaż	14,4	-	-	0,3	-	-	0,3
Likwidacja	85,7	0,4	0,2	0,1	-	-	0,7
Różnice kursowe	0,8	0,1	-	-	-	-	0,1
31/03/2019	(2 229,1)	(243,4)	(306,7)	(56,0)	(34,7)	-	(640,8)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019	(210,8)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Likwidacja	0,2	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	0,1	-	-	-	-	-	-
31/03/2019	(210,6)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
Wartość netto							
1/01/2019	3 836,1	665,1	124,9	33,5	7,2	69,2	899,9
31/03/2019	3 932,6	655,3	123,1	34,4	6,5	67,0	886,3

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

3 miesiące zakończone 31/03/2018	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2018	6 024,6	914,6	405,9	100,5	39,5	41,2	1 501,7
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	117,2	117,2
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	12,7	12,7
Leasing finansowy	-	-	0,8	-	-	-	0,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	124,0	0,5	2,1	1,1	0,1	(127,9)	(124,1)
Sprzedaż	-	-	(0,3)	(1,6)	-	-	(1,9)
Likwidacja	(70,0)	-	(0,8)	(0,1)	(0,1)	-	(1,0)
Różnice kursowe	12,6	2,0	0,6	0,8	-	0,3	3,7
Pozostałe	-	-	0,7	-	(0,7)	-	-
31/03/2018	6 091,2	917,1	409,0	100,7	38,8	43,5	1 509,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2018	(2 129,5)	(195,7)	(270,7)	(60,4)	(31,6)	-	(558,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(112,1)	(8,9)	(9,0)	(1,8)	(0,7)	-	(20,4)
Sprzedaż	-	-	0,2	1,6	-	-	1,8
Likwidacja	68,1	-	0,7	0,1	0,1	-	0,9
Różnice kursowe	(2,3)	(0,3)	(0,2)	(0,3)	-	-	(0,8)
Pozostałe	-	-	(0,6)	-	0,6	-	-
31/03/2018	(2 175,8)	(204,9)	(279,6)	(60,8)	(31,6)	-	(576,9)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2018	(144,7)	(2,7)	(0,3)	-	-	(2,7)	(5,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Likwidacja	0,2	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(0,4)	-	-	-	-	-	-
31/03/2018	(144,9)	(2,7)	(0,3)	-	-	(2,7)	(5,7)
Wartość netto							
1/01/2018	3 750,4	716,2	134,9	40,1	7,9	38,5	937,6
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>246,1</i>	-	<i>10,8</i>	<i>7,0</i>	-	-	<i>17,8</i>
31/03/2018	3 770,5	709,5	129,1	39,9	7,2	40,8	926,5
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>220,4</i>	-	<i>9,8</i>	<i>5,6</i>	-	-	<i>15,4</i>

5.2 Prawo do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
Efekt wdrożenia MSSF 16	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
1/01/2019	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	23,8	2,7	-	6,0	-	32,5
Wykup przedmiotu leasingu	(20,3)	-	-	(1,9)	-	(22,2)
Różnice kursowe	(0,4)	(0,2)	-	-	-	(0,6)
Pozostałe	-	(2,0)	-	-	-	(2,0)
31/03/2019	313,2	729,7	14,6	18,1	1,2	1 076,8
Skumulowane umorzenie						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
1/01/2019	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
<i>(Zwiększenia) / (zmniejszenia):</i>						
Koszty amortyzacji	(12,0)	(14,7)	(0,7)	(0,8)	(0,1)	(28,2)
Wykup przedmiotu leasingu	3,7	-	-	1,2	-	4,9
Różnice kursowe	0,1	-	-	-	-	0,1
Pozostałe	(0,1)	(0,9)	-	-	-	(1,0)
31/03/2019	(64,8)	(16,7)	(2,6)	(6,4)	(0,1)	(90,6)
Wartość netto						
1/01/2019	253,6	728,1	12,7	7,2	1,2	1 002,8
31/03/2019	248,4	713,0	12,0	11,7	1,1	986,2

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/03/2019	31/12/2018
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,8	0,8
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	19,6	19,5
Transgaz S.A.	6,6	6,3
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	8,4	8,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	8,1	8,1
PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.	-	-
PKP CARGO CONNECT GmbH	1,0	1,0
AWT Rail SK a. s.	3,6	3,5
Razem	48,1	47,3

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	47,3	53,6
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	0,8	(3,1)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	0,3
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	48,1	50,8

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	31/03/2019	31/12/2018
Zapasy strategiczne	33,3	31,4
Tabor w trakcie kasacji	20,2	20,7
Pozostałe zapasy	115,7	114,1
Odpisy aktualizujące	(6,0)	(4,5)
Zapasy netto	163,2	161,7

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych oraz pozostałych należności

	31/03/2019	31/12/2018
Należności handlowe	902,9	840,7
Odpis aktualizujący należności	(153,5)	(155,4)
Razem	749,4	685,3
Aktywa długoterminowe	0,9	0,7
Aktywa krótkoterminowe	748,5	684,6
Razem	749,4	685,3

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	31/03/2019	31/12/2018
Aktywa finansowe		
Forwardy walutowe	3,8	3,5
Udziały w jednostkach nienotowanych	6,8	6,8
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczanie w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	32,8	31,2
Czynsze dzierżawne	2,2	12,3
Ubezpieczenia	6,6	7,4
Usługi informatyczne	6,0	4,2
Wykup świadczeń przejazdowych	12,3	-
Pozostałe koszty rozliczanie w czasie	8,2	6,2
Inne	6,1	1,6
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	40,3	65,2
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	3,0
Rozrachunki publiczno-prawne	3,6	1,5
Inne	5,8	3,5
Aktywa niematerialne		
Licencje	25,5	28,5
Inne aktywa niematerialne	0,2	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	6,0	6,0
Razem	166,2	181,1
Aktywa długoterminowe	51,8	56,7
Aktywa krótkoterminowe	114,4	124,4
Razem	166,2	181,1

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/03/2019	31/12/2018
Zobowiązania z tytułu zakupu taboru kolejowego	218,2	234,3
Zobowiązania z tytułu zakupu i modernizacji nieruchomości	0,7	18,1
Pozostałe	3,7	35,0
Razem	222,6	287,4
Zobowiązania długoterminowe	127,9	109,8
Zobowiązania krótkoterminowe	94,7	177,6
Razem	222,6	287,4

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/03/2019	31/12/2018
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	196,1	195,8
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	131,3	130,2
Świadczenia przejazdowe	32,9	32,8
Odprawy pośmiertne	7,8	7,9
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	302,9	304,0
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	52,6	36,3
Razem	723,6	707,0
Zobowiązania długoterminowe	587,2	591,5
Zobowiązania krótkoterminowe	136,4	115,5
Razem	723,6	707,0

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	31/03/2019	31/12/2018
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,8	14,8
Rezerwa na rekultywację	5,3	5,3
Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	-	3,7
Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT	23,9	23,6
Inne rezerwy	28,2	30,0
Razem	72,2	77,4
Zobowiązania długoterminowe	19,2	20,5
Zobowiązania krótkoterminowe	53,0	56,9
Razem	72,2	77,4

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 31 marca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku pozycja obejmowała:

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

Rezerwa na rekultywację

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

Rezerwa na umowy rodzące obciążenia

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

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

5.9 Pozostałe rezerwy (cd.)

Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT

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

Inne rezerwy

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota pozostałych rezerw na dzień 31 marca 2019 roku jak i na dzień 31 grudnia 2018 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne.

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/03/2019	31/12/2018
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	-	0,2
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadła, gwarancje)	38,8	36,9
Zobowiązania publiczno-prawne ⁽¹⁾	112,5	86,9
Rozrachunki z pracownikami	93,3	95,2
Otrzymane dotacje	2,4	2,6
Pozostałe rozrachunki	7,3	7,0
Rozliczenia z tytułu VAT	10,7	6,5
Zobowiązania z tytułu Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych	7,5	-
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	1,1	0,3
Razem	273,6	235,6
Zobowiązania długoterminowe	0,3	1,8
Zobowiązania krótkoterminowe	273,3	233,8
Razem	273,6	235,6

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

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	3,8	3,5
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	6,8	6,8
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	749,4	685,3
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		1,0	-
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy		-	201,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	455,2	447,3
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		11,5	-
Razem		1 227,7	1 344,0

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	-	0,2
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	457,9	468,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	812,2	863,7
Zobowiązania handlowe		446,5	499,9
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	222,6	287,4
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	899,0	95,2
Razem		2 838,2	2 214,5

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2019 roku do 31 marca 2019 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2019 roku Jednostka dominująca ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do sierpnia 2031 roku. Na dzień 31 marca 2019 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 106,4 milionów EUR stanowiąca równowartość 457,9 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do marca 2021 roku. Na dzień 31 marca 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 3,3 milionów złotych.

Pozycja obejmuje również wycenę w jednostce zależnej instrumentów zabezpieczających w postaci walutowych kontraktów forward na parze walut EUR/PLN będących zabezpieczeniem przyszłych przepływów pieniężnych. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do lutego 2020 roku. Na dzień 31 marca 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 0,5 miliona złotych.

Hierarchia wartości godziwej

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

	31/03/2019		31/12/2018	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	3,8	-	3,5	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	6,8	-	6,8
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	0,2	-

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

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

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

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



c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 marca 2019 roku oraz na dzień 31 grudnia 2018 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	2019	2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	6,8	6,2
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	6,8	6,2

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.



6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

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

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,2)	2,6	0,1	(6,2)	(9,2)	(12,9)
Różnice kursowe	-	-	-	(0,3)	(0,2)	(0,5)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(0,5)	-	-	-	(0,5)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,4)	-	(0,4)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	1,4	-	-	-	-	1,4
Zysk / (strata) brutto	1,2	2,1	0,1	(6,9)	(9,4)	(12,9)
Zmiana wyceny	0,4	-	-	-	-	0,4
Pozostałe całkowite dochody	0,4	-	-	-	-	0,4

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 1,4 milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 0,4 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

3 miesiące zakończone 31/03/2018	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,7)	3,8	(6,0)	(1,3)	(4,2)
Różnice kursowe	-	0,6	(0,3)	(0,2)	0,1
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	0,5	-	-	0,5
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	(0,1)	-	(0,1)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	2,8	-	-	-	2,8
Zysk / (strata) brutto	2,1	4,9	(6,4)	(1,5)	(0,9)
Zmiana wyceny	(7,9)	-	-	-	(7,9)
Pozostałe całkowite dochody	(7,9)	-	-	-	(7,9)

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 3,0 milionów złotych oraz kosztów finansowych w zakresie odsetek od zobowiązań leasingu finansowego w kwocie (0,2) miliona złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (3,3) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (4,6) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: ENEA, JSW, PGE, Azoty oraz PGG. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie odnotowano natomiast transakcji zakupu od pozostałych podmiotów powiązanych ze Skarbem Państwa, które byłyby istotne wartościowo.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2019		31/03/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	6,8	0,2	573,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,5	4,3	3,4	1,9
Jednostki stowarzyszone	-	0,1	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	2,6	148,7	1,8	63,3

	3 miesiące zakończone 31/03/2018		31/12/2018	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	16,6	1,4	9,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	2,9	3,6	2,6	1,5
Jednostki stowarzyszone	1,3	0,1	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	2,6	170,6	1,9	63,3

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

W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO transakcje sprzedaży obejmowały m.in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m. in. utrzymanie i naprawę taboru kolejowego, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe, przewozy intermodalne. Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanymi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	31/03/2019	31/12/2018
Pożyczki otrzymane od podmiotów powiązanych	1,4	1,4

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2018	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2018
Świadczenia krótkoterminowe	0,7	0,4	1,5	1,8
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,2	0,4	0,7
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	-	0,2	-
Razem	0,7	0,6	2,1	2,5

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2018	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2018
Świadczenia krótkoterminowe	0,3	0,2	0,6	0,3
Razem	0,3	0,2	0,6	0,3

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2018	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2018
Świadczenia krótkoterminowe	1,7	1,5	5,2	5,2
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,2	0,2	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	-	-	0,1
Razem	1,7	1,7	5,4	5,3

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/03/2019	31/12/2018
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	906,2	538,4
Razem	906,2	538,4

Na dzień 31 marca 2019 roku wzrost przyszłych zobowiązań inwestycyjnych Grupy wynikał głównie z:

- zawartej przez Jednostkę dominującą w marcu 2019 roku umowy ze spółką Tatravagónka a.s. na dostawę 936 sztuk wagonów platform kontenerowych o łącznej wartości 368,4 milionów złotych, z okresem realizacji do grudnia 2022 roku,
- zawartej przez Jednostkę dominującą w styczniu 2019 roku aneksu do umowy ze spółką Siemens Mobility Sp. z o.o. obejmującego dostawę dodatkowych 5 sztuk fabrycznie nowych lokomotyw wielosystemowych Siemens VECTRON wraz ze świadczeniem usług dodatkowych. Harmonogram zakłada dostawę 3 sztuk lokomotyw w terminie do lipca 2019 roku oraz 2 sztuk lokomotyw w terminie do stycznia 2020 roku. Na dzień 31 marca 2019 roku łączna niezrealizowana wartość umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw wynosiła 19,8 milionów EUR, co stanowi równowartość 85,1 milionów złotych.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/03/2019	31/12/2018
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	108,7	125,0
Pozostałe zobowiązania warunkowe	113,0	119,8
Razem	221,7	244,8

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2019 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, wadła oraz gwarancje celne.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 5 kwietnia 2019 roku zostało podpisane Porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady Jednostki dominującej („Porozumienie”, („Strony”). Na mocy Porozumienia Strony postanowiły, że w Jednostce dominującej uruchomiona zostanie jednorazowa nagroda dla pracowników. Koszt wypłaconej nagrody w Jednostce dominującej wyniósł 13,9 milionów złotych. W związku z zastosowaniem rekomendacji dotyczącej uruchomienia jednorazowej nagrody również w spółkach Grupy PKP CARGO łączny koszt dla Grupy PKP CARGO wyniesie w 2 kwartale 2019 roku około 17,5 milionów złotych.

W dniu 14 maja 2019 roku Jednostka dominująca podpisała dwie umowy kredytowe z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. do łącznej maksymalnej wysokości 250 milionów złotych.

W dniu 20 maja 2019 roku Jednostka dominująca podpisała dwie umowy kredytowe z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 250 milionów złotych.

Wszystkie nowe umowy kredytowe zostały zawarte na finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego na lata 2018-2019 oraz akwizycji i przejęć. Kredyty dostępne są do 31 grudnia 2019 roku, a termin ich spłaty upływa w dniu 20 grudnia 2024 roku.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 22 maja 2019 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 22 maja 2019 roku

Kwartalna informacja finansowa
PKP CARGO S.A.
za okres 3 miesięcy
zakończony dnia 31 marca 2019 roku



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Przychody z tytułu umów z klientami	959,7	912,1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(144,0)	(127,4)
Usługi dostępu do infrastruktury	(147,5)	(171,0)
Pozostałe usługi	(81,0)	(94,2)
Koszty świadczeń pracowniczych	(328,6)	(305,5)
Pozostałe koszty	(44,9)	(43,2)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(3,4)	3,1
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	210,3	173,9
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(141,3)	(109,7)
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	69,0	64,2
Przychody i (koszty) finansowe	(14,8)	(8,2)
Zysk przed opodatkowaniem	54,2	56,0
Podatek dochodowy	(12,5)	(12,2)
ZYSK NETTO	41,7	43,8
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	0,1	(7,2)
Podatek dochodowy	-	1,4
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	0,1	(5,8)
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	-	-
Podatek dochodowy	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	-	-
Suma pozostałych całkowitych dochodów	0,1	(5,8)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	41,8	38,0
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	0,93	0,98

Dane za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w [Nocie 1.4](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2019 roku.

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2019	31/12/2018	31/03/2018
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 515,5	3 425,7	3 082,0
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	501,7	543,1	546,6
Prawa do użytkowania aktywów	606,9	-	-
Inwestycje w jednostkach powiązanych	805,5	805,5	804,6
Należności z tytułu leasingu	21,9	-	-
Aktywa finansowe	6,1	5,7	6,2
Pozostałe aktywa	38,2	35,3	41,4
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	85,3	87,2	102,6
Aktywa trwałe razem	5 581,1	4 902,5	4 583,4
Zapasy	85,1	84,2	82,5
Należności handlowe	518,3	479,4	445,7
Należności z tytułu leasingu	1,2	-	-
Aktywa finansowe	26,1	203,4	332,8
Pozostałe aktywa	75,4	90,4	50,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	284,9	222,4	193,5
Aktywa obrotowe razem	991,0	1 079,8	1 104,9
AKTYWA RAZEM	6 572,1	5 982,3	5 688,3
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	596,7	596,7	589,2
Pozostałe składniki kapitału własnego	(32,6)	(32,7)	(12,7)
Zyski zatrzymane	553,4	511,3	308,6
Kapitał własny razem	3 356,8	3 314,6	3 124,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 480,3	999,9	1 159,5
Zobowiązania inwestycyjne	128,0	109,7	-
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	523,8	528,8	521,4
Pozostałe rezerwy	14,2	14,2	14,2
Zobowiązania długoterminowe razem	2 146,3	1 652,6	1 695,1
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	297,2	231,3	246,8
Zobowiązania handlowe	262,6	292,6	258,0
Zobowiązania inwestycyjne	191,0	225,5	82,7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	109,3	92,6	96,0
Pozostałe rezerwy	18,8	19,4	17,3
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	1,7	-
Pozostałe zobowiązania	190,1	152,0	168,0
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 069,0	1 015,1	868,8
Zobowiązania razem	3 215,3	2 667,7	2 563,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 572,1	5 982,3	5 688,3

Dane na dzień 31 marca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w [Nocie 1.4](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2019 roku.

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane	
31/12/2018	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,4)	511,3	3 314,6
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	0,4	0,4
1/01/2019	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,4)	511,7	3 315,0
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	41,7	41,7
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	0,1	41,7	41,8
31/03/2019	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,3)	553,4	3 356,8
1/01/2018	2 239,3	589,2	(12,9)	(10,8)	16,8	264,8	3 086,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	43,8	43,8
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(5,8)	-	(5,8)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(5,8)	43,8	38,0
31/03/2018	2 239,3	589,2	(12,9)	(10,8)	11,0	308,6	3 124,4

Przyczyny przekształcenia danych porównawczych zostały opisane w [Nocie 1.3](#) oraz [1.4](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2019 roku.

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2018
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk przed opodatkowaniem	54,2	56,0
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	141,3	109,7
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	10,9	3,9
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,1	1,0
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(7,5)	(17,2)
Zmiany w kapitale obrotowym	(21,3)	36,4
Pozostałe korekty	0,2	(2,3)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	177,9	187,5
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(243,8)	(169,8)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,4	-
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	(52,0)
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	2,5	1,7
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(40,9)	(220,1)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(19,6)	(7,9)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	-	-
Spłata kredytów / pożyczek	(56,3)	(55,3)
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(9,8)	(6,4)
Dotacje otrzymane	37,1	-
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool	(25,5)	(0,2)
Pozostałe wpływy / (wydatki) dotyczące działalności finansowej	(0,4)	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(74,5)	(69,8)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	62,5	(102,4)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	222,4	295,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	284,9	193,5
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>20,0</i>	<i>13,0</i>

Pozostałe informacje
do skonsolidowanego raportu kwartalnego
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**
za I kwartał 2019 roku



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2019 ROKU

1. Wstęp	4
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	8
3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej	9
3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	9
3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	14
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	15
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	16
4.2 Działalność przewozowa	23
4.3 Pozostałe usługi	32
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	33
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	34
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	35
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	36
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	36
5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	43
5.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	45
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym	45
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	47
6.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	47
6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	47
6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	47
6.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	47

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	8
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2019 r.	14
Tabela 9 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania raportu	14
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające.....	15
Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	15
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r.	29
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r.	29
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r.	30
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2019 r. w porównaniu do I kwartału 2018 r. na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne (mln zł)	34
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	36
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	37
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r.	42
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	46

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.03.2019 r.	6
Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 31.03.2019 r.	7
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.03.2019 r.	10
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2021 - dane niewyrównane sezonowo	17
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2021 – dane niewyrównane sezonowo	18
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB** ...	20
Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)	21
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mln ton)	24
Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mld tkm)	24
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019	25
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019	25
Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2019 r.	26
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2018 (mln ton)*	27
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2018 (mld tkm)*	27
Rysunek 15 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2018*	28
Rysunek 16 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2018*	28
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2019 r. (btkm)	28
Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. oraz 2018 r.	33
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)	38
Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	39
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	39
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	40
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 3 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	40
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	41
Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	45

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Osiągnęliśmy bardzo dobre wyniki finansowe, mimo niewielkiego spadku przewozów. Skoro mimo to udało się nam podnieść przychody, EBITDA i zyski, to mamy najlepszy dowód na to, iż nasza spółka podnosi efektywność swojej działalności. Jest to rezultat przemyślanej polityki biznesowej. Interesuje nas przede wszystkim osiągnięcie lepszych wyników finansowych niż w 2018 roku, aby podnieść wartość przedsiębiorstwa dla akcjonariuszy. I ten cel w pierwszym kwartale udało się zrealizować.



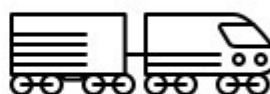
PRZYCHODY

1 270 mln zł



EBITDA

258 mln zł



WYNIK NETTO

53 mln zł



2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

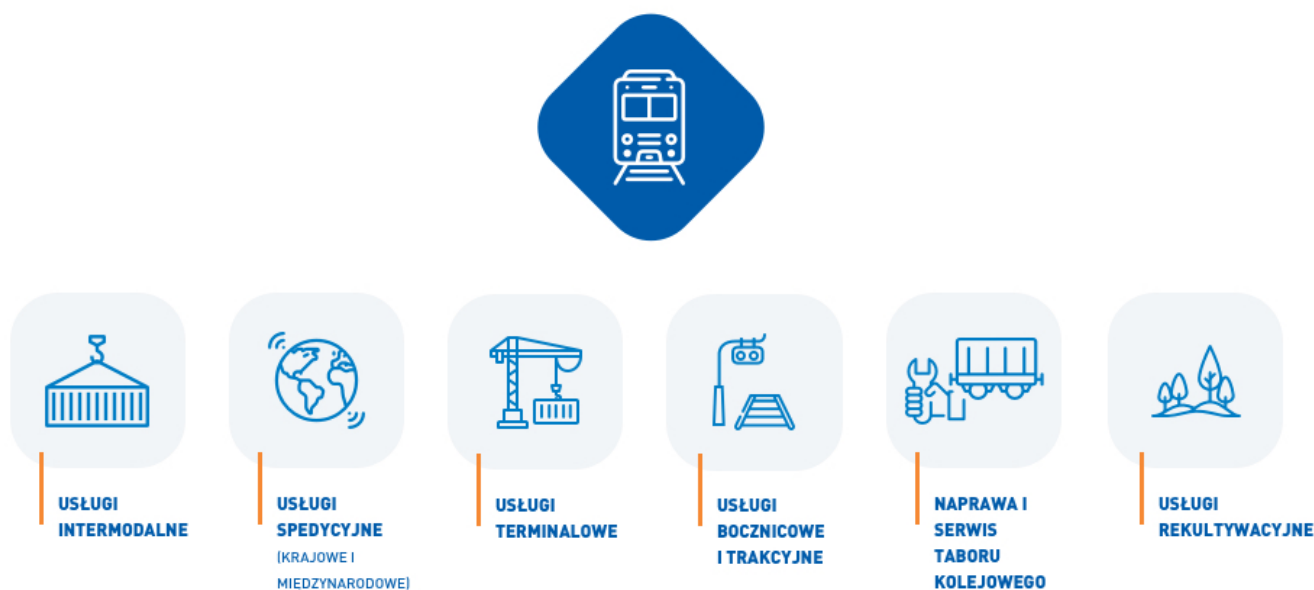
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

Grupa PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK²) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC³).

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



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



Na dzień 31 marca 2019 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 26 spółek zależnych.

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

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

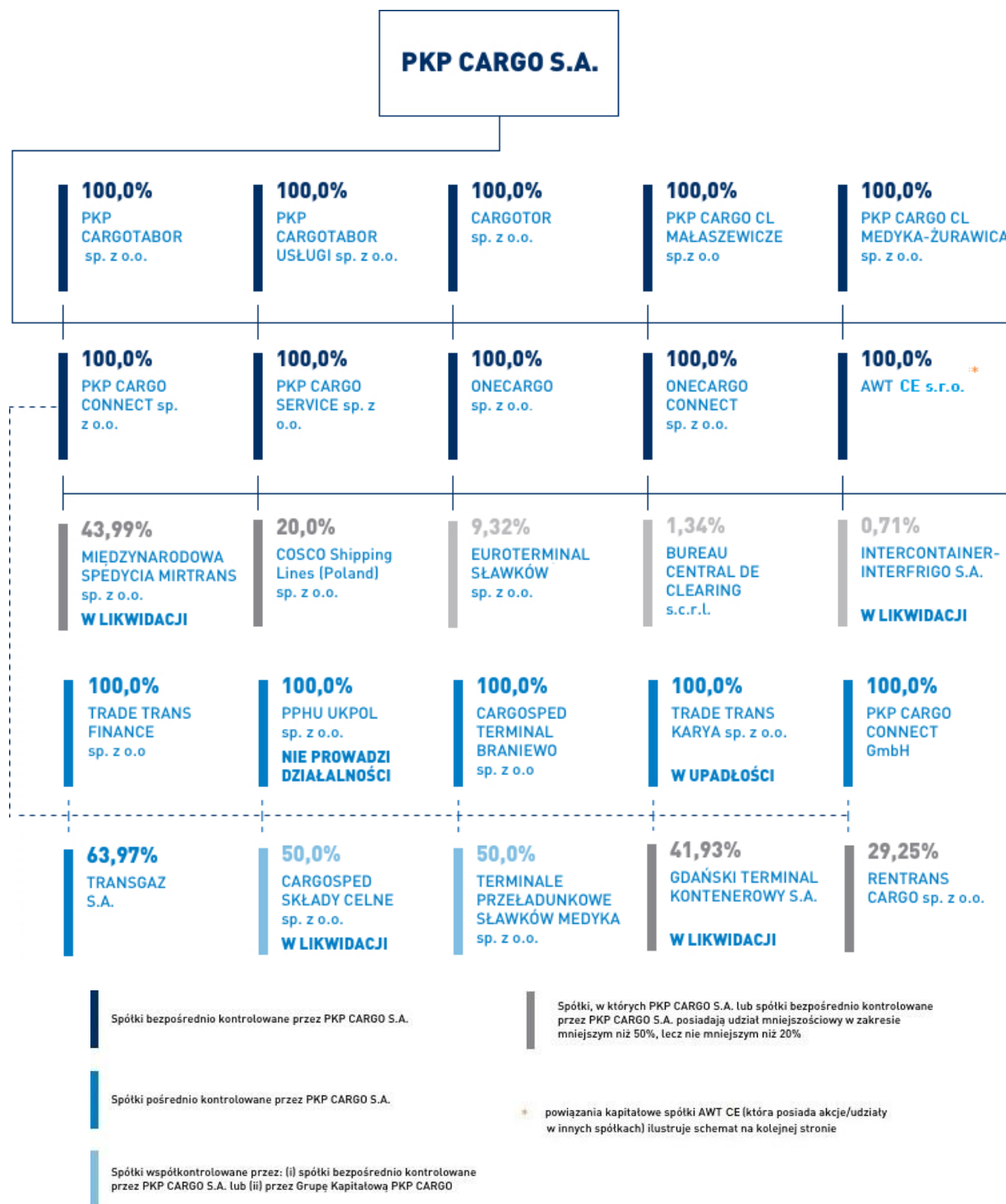
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

³ Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 31 marca 2019 r.:

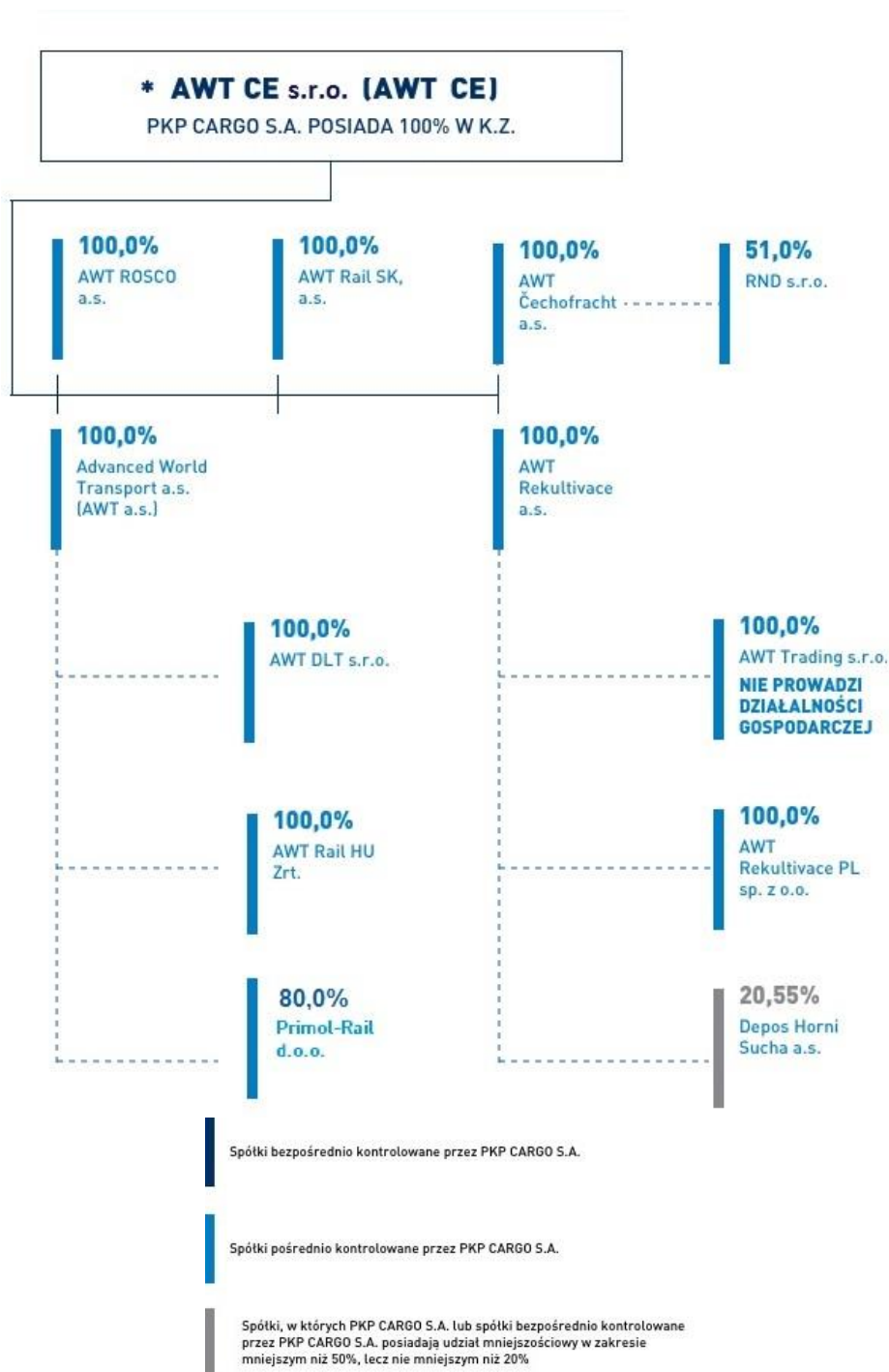
Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.03.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

*dla zachowania przejrzystości, w strukturze nie przedstawiono spółek, w których spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. posiadają udział mniejszościowy w zakresie mniejszym niż 2%

Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 31.03.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

W kwietniu br. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy postanowił złożyć do akt rejestrowych plan połączenia spółek PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. ("PKP CC") i TRADE TRANS FINANCE sp. z o.o. ("TTF"). Wskazane połączenie ma nastąpić w drodze przejęcia przez PKP CC, jako spółkę przejmującą, swojej jednoosobowej spółki zależnej – TTF jako spółki przejmowanej, w wyniku czego spółka przejmowana – TTF zostanie rozwiązana (przestanie istnieć) z dniem wykreślenia jej z rejestru przedsiębiorców.

Ponadto, uchwałą Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA sp. z o.o. zmieniona została firma spółki na: PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. Nowe brzmienie firmy spółki zacznie obowiązywać z dniem dokonania stosownego wpisu w rejestrze przedsiębiorców.

2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2019 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 14 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

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

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2019 roku.

3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie działa na podstawie przepisów prawa, a w szczególności:

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.)
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 1806/VI/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 21 stycznia 2019 r.)
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.
5. innych przepisów wewnętrznych.

Zarząd jest powoływany na wspólną kadencję na okres 3 lat.

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.

Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

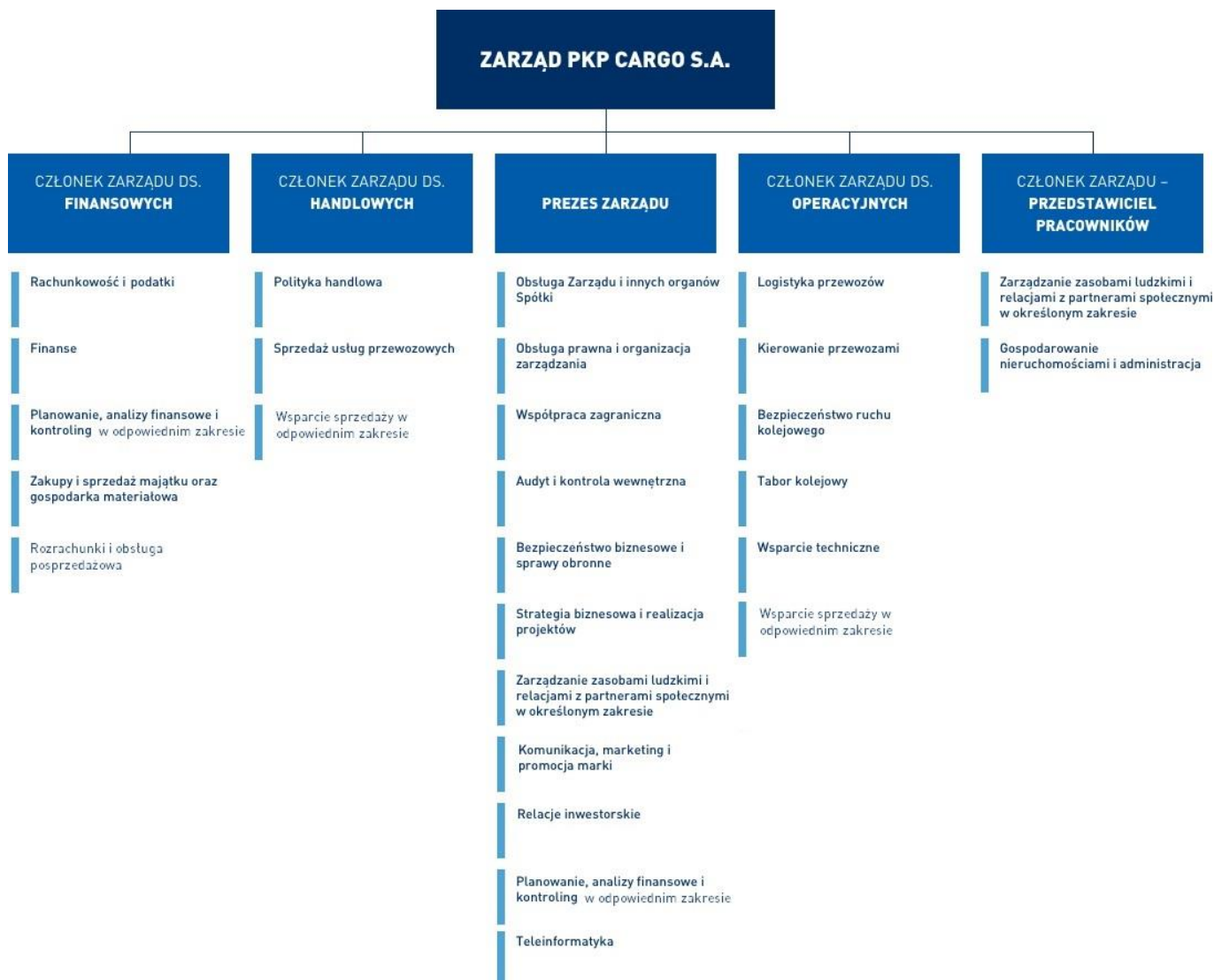
Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne



Poniższy schemat prezentuje wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu.

Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.03.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącą i Wiceprzewodniczącą Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje WZA z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A. Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej.

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami KSH lub innych ustaw w I kwartale 2019 roku należało m. in. wyrażenie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej, stan na dzień przekazania raportu.

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	nadal
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.*	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal

* z dniem 11 maja 2016 r. - odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia („ZWZ”) PKP CARGO S.A. - rozpoczęła się VI kadencja RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu spełnia kryteria niezależności w tym Przewodniczący Komitetu i jest powołana w sposób określony w § 20 i § 21 Statutu Spółki oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U.2017.0.1089). Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym w zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami.

Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	30.04.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Przewodniczący Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	31.05.2016 r.	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
		20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden członek Rady spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i § 21 Statutu Spółki i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu, a także wspomaga osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym szczególności Członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	27.11.2017 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet ds. Strategii. W jego skład wchodzi co najmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i § 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii wspiera Radę Nadzorczą w kwestiach nadzoru nad określaniem strategii, a także właściwym wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej.

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba akcji
Seria A	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	43 338 000
Seria B	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	15
Seria C	02.10.2013 r.	25.04.2014 r.	1 448 902
Razem			44 786 917

Źródło: Opracowanie własne

3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2019 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	7 751 187	17,31%	7 751 187	17,31%
MetLife OFE ⁽³⁾	2 494 938	5,57%	2 494 938	5,57%
Aviva OFE ⁽⁴⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	17 418 227	38,89%	17 418 227	38,89%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 21.06.2018 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.08.2016 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 6 maja 2019 r. Zarząd PKP CARGO S.A. powziął od MetLife Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. występującego w imieniu MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny („MetLife OFE”) zawiadomienia o zmianie stanu posiadania.

W dniu 25 kwietnia 2019 r. MetLife OFE w wyniku sprzedaży akcji PKP CARGO S.A. zmniejszył swój stan posiadania akcji w Spółce poniżej 5% głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki.

Przed zawarciem transakcji liczba posiadanych akcji Spółki wynosiła 2 246 859, co stanowiło 5,0168% kapitału zakładowego Spółki i były uprawnione do 2 246 859 głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki, co stanowiło 5,0168% ogólnej liczby głosów.

Po zawarciu transakcji liczba posiadanych akcji Spółki wynosiła 2 083 859, co stanowiło 4,6528% kapitału zakładowego Spółki i były uprawnione do 2 083 859 głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki, co stanowiło 4,6528% ogólnej liczby głosów.

Tabela 9 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	7 751 187	17,31%	7 751 187	17,31%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 913 165	44,46%	19 913 165	44,46%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 21.06.2018 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 20 marca 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za 2018 rok do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Czesław Warszewicz	1 500
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 20.03.2019 r.	
Czesław Warszewicz	1 500
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 20 marca 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za 2018 rok do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Raimondo Eggink	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
wg stanu na dzień 20.03.2019 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Raimondo Eggink	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Zgodnie z opublikowaną przez GUS w kwietniu aktualizacją rachunków narodowych za 2017 i 2018 r., tempo wzrostu PKB w Polsce zwolniło do 4,9% r/r w IV kwartale 2018 r. z 5,2% r/r w III kwartale⁴. Rewizja danych za 2018 r. odzwierciedlała wyższe od zakładanych wcześniej kontrybucję inwestycji oraz spożycia sektora publicznego, przy jednoczesnym zmniejszeniu wkładu do PKB eksportu netto oraz zapasów. W obliczu zbilansowania się powyższych czynników, średnioroczne tempo wzrostu PKB za 2018 r. nie uległo zmianie względem początkowych szacunków i wyniosło 5,1% r/r wobec 4,9% r/r w 2017 r., tj. było najwyższe od 2007 r.⁵

Jednocześnie w IV kwartale 2018 r. skorygowana o wpływ czynników sezonowych dynamika PKB obniżyła się silnie do 0,4% kw/kw (z 1,4% kw/kw w III kwartale 2018 r.) i była najniższa od 2016 r.⁶ Powyższe dane sugerują, że polska gospodarka minęła już szczyt obecnego cyklu koniunkturalnego, co w połączeniu z pogorszeniem sytuacji makroekonomicznej w krajach UE wskazuje na wolniejsze tempo wzrostu PKB w Polsce w horyzoncie nadchodzących kwartałów⁷. Zgodnie z prognozą NBP z marca 2019 r. w I kwartale 2019 r. dynamika PKB powinna ukształtować się lekko poniżej 4,5%, choć lepsze dane o aktywności ekonomicznej (głównie produkcji przemysłowej i budownictwie) od czasu publikacji prognozy mogą wpłynąć na nieco wyższe od zakładanego wcześniej tempo wzrostu gospodarczego.⁸

Głównymi czynnikami wzrostu gospodarczego w Polsce w 2018 r. były:

- konsumpcja gospodarstw domowych, której dynamika ustabilizowała się na poziomie z 2017 r. i wyniosła średnio 4,5% r/r.⁹ Stabilnemu wzrostowi spożycia indywidualnego sprzyjały utrzymująca się wysoka dynamika realnych wynagrodzeń oraz dobry sentyment konsumencki;
- inwestycje, które zwiększyły się o 8,7% r/r wobec 4,0% r/r w 2017 r.¹⁰ Wzrost nakładów kapitałowych był napędzany przede wszystkim przez sektor publiczny, głównie JST w okresie przed wyborami lokalnymi na jesieni 2018 r.¹¹ Do wyższej dynamiki inwestycji w 2018 r. przyczynił się także mocniejszy niż w poprzednich kwartałach napływ funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020.

W 2018 r. ujemny wkład do wzrostu PKB wniósł natomiast eksport netto, co wynikało przede wszystkim z osłabienia dynamiki eksportu w obliczu pogorszenia koniunktury w gospodarkach głównych partnerów handlowych Polski.¹² Tempo wzrostu importu także zwolniło, ale skala spadku była niższa niż w przypadku eksportu.

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Portal Money.pl, prognozy makroekonomiczne Banku Światowego

⁸ Narodowy Bank Polski

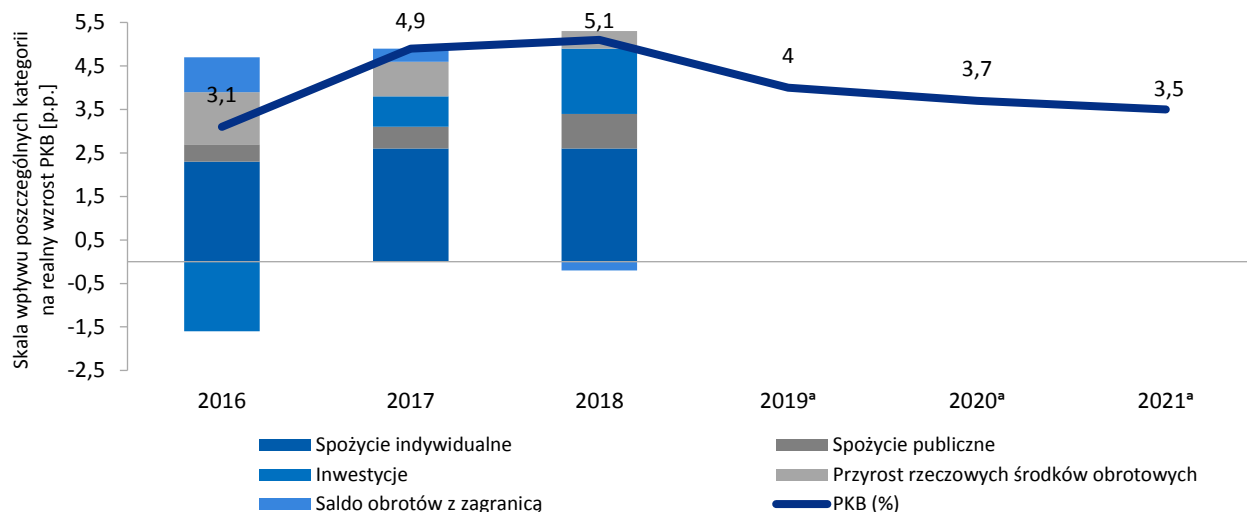
⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny

¹¹ Portal Business Insider

¹² Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2021 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego – marzec 2019 r.; dane bez dekompozycji

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

Mocniejsze od zakładanego wcześniej tempo wzrostu PKB w IV kwartale 2018 r., zamrożenie cen energii elektrycznej na poziomach z 2018 r. oraz zapowiedź poluzowania polityki fiskalnej wpłynęły na pozytywną rewizję prognoz wzrostu gospodarczego w Polsce na lata 2019-2020 opracowanych w marcu 2019 r. przez NBP¹³. Niemniej jednak prognoza NBP przewiduje wyhamowanie tempa wzrostu PKB w kolejnych kwartałach, z uwagi na pogorszenie koniunktury w strefie euro oraz słabszą dynamikę absorpcji funduszy spójności UE. Skala spowolnienia będzie jednak niższa niż zakładano w projekcji z listopada 2018 r. i średnioroczna dynamika PKB ukształtuje się na poziomie 4,0% w 2019 r. (3,6% w poprzedniej prognozie), 3,7% w 2020 r. (3,4% w poprzedniej prognozie) i 3,5% w 2021 r.¹⁴ Główną składową wzrostu w horyzoncie projekcji pozostanie spożycie gospodarstw domowych (główne czynniki wzrostu: dobra kondycja rynku pracy, plany ekspansji fiskalnej), wspierane przez popyt inwestycyjny (główne czynniki wzrostu: dostępność taniego kredytu, wysoki poziom wykorzystania mocy produkcyjnych).

Jednocześnie z uwagi na silną przecenę cen ropy naftowej w IV kwartale 2018 r. oraz zamrożenie cen energii elektrycznej dla odbiorców końcowych na poziomach z 2018 r. obniżeniu uległa przyszła ścieżka inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce. Ekonomiści NBP prognozują, że w obliczu utrzymującej się umiarkowanej presji popytowej i płacowej oraz odłożonego w czasie efektu wzrostu cen energii elektrycznej średnioroczna stopa inflacji CPI wyniesie 1,7% w 2019 r. (według prognoz z listopada 2018 r. inflacja miałaby wynieść 3,2% r/r), 2,7% w 2020 r. (według prognoz z listopada 2018 r. inflacja miałaby wynieść 2,9% r/r) i 2,5% w 2021 r.¹⁵



Czeska gospodarka

Zgodnie z danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego, w IV kwartale 2018 r. dynamika wzrostu PKB w Czechach przyspieszyła do 3,0% r/r z 2,5% r/r w III kwartale¹⁶. W wartościach wyrównanych sezonowo skala przyspieszenia była niższa, a dynamika PKB wyniosła w tym okresie 2,6% r/r wobec 2,4% r/r w III kwartale¹⁷.

W całym 2018 r. średnioroczne tempo wzrostu PKB było równe 2,9% r/r, co oznacza silne spowolnienie względem 2017 r. (+4,5% r/r)¹⁸.

Według szacunków Czeskiego Ministerstwa Finansów bazujących na dostępnych danych o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, budownictwo, sprzedaż detaliczna, handel zagraniczny) w I kwartale 2019 r. PKB w Czechach zwiększył się natomiast o 2,7% r/r¹⁹.

¹³ Narodowy Bank Polski

¹⁴ Narodowy Bank Polski

¹⁵ Narodowy Bank Polski

¹⁶ Czeski Urząd Statystyczny, dane niewyrównane sezonowo

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁸ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

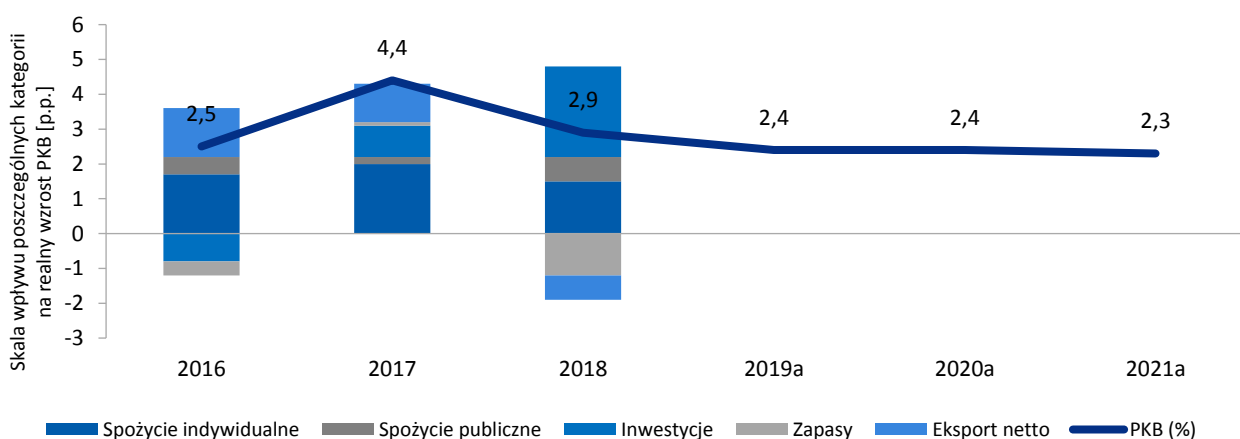
¹⁹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

W IV kwartale i całym 2018 r. wzrost gospodarczy w Czechach był napędzany przez znaczny popyt krajowy, w tym zwłaszcza:

- Inwestycje: dynamika nakładów kapitałowych obniżyła się z 11,3% r/r w III kwartale do 10,4% r/r w IV kw., natomiast w całym 2018 r. wyniosła 10,4% r/r wobec 4,1% w 2017 r.²⁰ Był to najszybciej rosnący w ujęciu r/r komponent PKB, napędzany przez inwestycje prywatne i sektora publicznego współfinansowane w ramach funduszy strukturalnych UE²¹.
- Konsumpcja gospodarstw domowych: tempo wzrostu konsumpcji prywatnej spadło w IV kwartale do 2,2% r/r z 2,8% r/r w III kwartale, natomiast w całym 2018 r. jej dynamika ukształtowała się na średnim poziomie 3,1% r/r względem 4,4% r/r w 2017 r.²² Spożycie indywidualne było w dalszym ciągu wspierane przez wzrost dochodów rozporządzalnych (wysoka dynamika wynagrodzeń) oraz wysoki sentyment konsumencki, na jego nieco niższą niż w 2017 r. dynamikę wpływ miało natomiast zwiększenie stopy oszczędności.²³

W 2018 r. negatywnie na wzrost PKB w Czechach oddziaływało natomiast saldo handlu zagranicznego (eksport netto), na skutek przyspieszenia importu (wysoka importochłonność inwestycji) przy jednoczesnym spowolnieniu eksportu (słabsza koniunktura za granicą)²⁴.

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2018 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2019-2021 – dane niewyrównane sezonowo



a Prognoza Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – Kwiecień 2019 r.; dane bez dekompozycji

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

Zgodnie z przedstawionymi w kwietniu 2019 r. prognozami makroekonomicznymi Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej, dynamika PKB obniży się w kolejnych latach do średnio 2,4% w 2019 r. i 2020 r. oraz 2,3% w 2021 r.²⁵ Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w horyzoncie projekcji będzie w dalszym ciągu popyt krajowy, w tym zwłaszcza konsumpcja gospodarstw domowych (główny czynnik: stabilny wzrost realnych dochodów rozporządzalnych) oraz nakłady inwestycyjne (główne czynniki: wysoki poziom wykorzystania mocy produkcyjnych, inwestycje w zwiększenie produktywności i dalszy napływ środków w ramach funduszy spójności UE). Ministerstwo Finansów spodziewa się także utrzymania ujemnej kontrybucji eksportu netto do PKB w 2019 r., natomiast w kolejnych latach wpływ salda handlu zagranicznego na wzrost gospodarczy powinien pozostać neutralny²⁶.

Ponadto Czeskie Ministerstwo Finansów spodziewa się także, że w 2019 r. dynamika inflacji cen konsumenta (CPI) wzrośnie do średnio 2,3% wobec 2,1% w 2018 r., a następnie spadnie poniżej celu inflacyjnego (2,0%) do średniego poziomu 1,6% w 2020 r. i 1,8% w 2021 r. Do wyższej inflacji w 2019 r. przyczynią się m.in. podwyżki cen administrowanych, w tym zwłaszcza energii elektrycznej. Na obniżenie tempa wzrostu cen od połowy 2019 r. wpłyną natomiast m.in. umocnienie korony względem dolara i euro oraz osłabienie presji popytowej i płacowej w gospodarce²⁷.

²⁰ Czeski Urząd Statystyczny

²¹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²² Czeski Urząd Statystyczny

²³ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁴ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁵ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁶ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁷ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

Przemysł w Polsce

W I kwartale 2019 r. dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem²⁸ przyspieszyła do +6,1% r/r z +5,5% r/r w IV kw. 2018 r.²⁹ Tempo wzrostu produkcji przemysłowej było też wyższe niż w analogicznym okresie 2018 r. (+5,5% r/r). W I kw. 2019 r. wzrost produkcji napędzała gałąź przetwórstwa przemysłowego (+6,4%), wspierana przez pozostałe sekcje: wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną (+2,7% r/r), górnictwo i wydobywanie (+6,5% r/r) oraz dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami (+9,8% r/r).³⁰

W I kwartale 2019 r. wzrost produkcji sprzedanej w skali roku odnotowano w 28 (spośród 34) działach przemysłu, które łącznie odpowiadały za przeszło 93% produkcji ogółem.³¹ Wśród najważniejszych dla działalności Grupy PKP CARGO gałęzi przemysłu najwyższą dynamikę wzrostu produkcji sprzedanej wykazano w przypadku chemikaliów i wyrobów chemicznych (+10,2% r/r, w tym pestycydów i pozostałych środków agrochemicznych o +24,9% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+9,7% r/r, w tym wyrobów z betonu, cementu i gipsu o +13,1% r/r), wyrobów z metali (+8,2% r/r) oraz drewna i wyrobów z drewna (+2,8% r/r). W tym okresie spadek produkcji sprzedanej zaobserwowano natomiast w sektorach związanych z wydobywaniem węgla kamiennego i brunatnego (-6,0% r/r) oraz produkcją metali (-0,2% r/r).³²

Dobre wyniki przemysłu w działach o tradycyjnie wysokim udziale produkcji przeznaczonych na eksport mogą świadczyć - na chwilę obecną - o relatywnej odporności polskiej gospodarki na obserwowane w otoczeniu makroekonomicznym osłabienie koniunktury. Wysoką dynamikę produkcji wykazano również w sektorach powiązanych z budownictwem.

Jednocześnie bieżące wartości wskaźnika koniunktury PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na pogorszenie nastrojów wśród przedsiębiorców, co w rezultacie może przełożyć się na niższą dynamikę produkcji przemysłowej w perspektywie nadchodzących miesięcy. W I kw. 2019 r. polski PMI obniżył się do 48,2 pkt wobec 49,2 pkt w IV kw. 2018 r. i 51,6 pkt w III kw. 2018 r.³³ Poziom indeksu poniżej progę 50,0 pkt jest tożsamy z techniczną recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. W marcu 2019 r. wskaźnik PMI był równy 48,7 pkt, co jest jednak najlepszym wynikiem od czterech ostatnich miesięcy. Według analityków Markit IHS poprawa indeksu odzwierciedlała niższe tempo spadku komponentów związanych z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami. W największym stopniu od kwietnia 2013 r. obniżył się natomiast subindeks zatrudnienia.

W I kwartale 2019 r. lekką poprawę odnotował natomiast wskaźnik koniunktury dla sektora przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS (do średniego poziomu 6,8 pkt z 5,4 pkt w IV kw. 2018 r.).³⁴ Wyższe wartości indeksu wynikają przede wszystkim z silnej poprawy komponentów związanych z przyszłą sytuacją gospodarczą, przyszłym portfelem nowych zamówień krajowych i zagranicznych oraz poziomami przyszłej produkcji.³⁵

Pozostałymi istotnymi czynnikami mającymi wpływ na kondycję kluczowych z perspektywy działalności Grupy PKP CARGO gałęzi przemysłu w I kwartale 2019 r. były:



Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w I kwartale 2019 r. o -0,4 mln ton r/r, tj. o -2,7% r/r (wydobycie na poziomie 15,5 mln ton wobec 15,9 mln ton w I kwartale 2018 r.). W marcu 2019 r. wolumen wydobytego węgla wyniósł 5,4 mln ton, tj. spadł o -2,7% r/r (był jednak najwyższy od listopada ub.r.).³⁶
- utrzymujący się od lata 2017 r. trend spadkowy sprzedaży węgla kamiennego r/r (poza lipcem i sierpniem 2018 r.). W I kwartale 2019 r. sprzedaż węgla kamiennego wyniosła 15,3 mln ton, tj. spadła o -0,7 mln ton r/r (-4,4% r/r).³⁷ W samym marcu kopalnie sprzedały ponad 400 tys. ton węgla mniej niż w tym czasie wydobyły, a węgiel ten trafił na zwały.
- stan zapasów węgla kamiennego na koniec marca 2019 r. wynosił 2,4 mln ton i był o 0,8 mln ton wyższy (+51,7% r/r) niż w analogicznym okresie 2018 r. Zapasy w marcu znacznie zwiększyły się (wzrost m/m po raz pierwszy od listopada 2018 r.) osiągając poziom zbliżony do listopada 2018 r., kiedy to poziom zapasów był najwyższy od grudnia 2016 r.).³⁸ Na wielkość zwałów węgla przy kopalniach wpłynęła nie tylko zmniejszona sprzedaż surowca, lecz również opóźnienia

²⁸ przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

²⁹ Główny Urząd Statystyczny

³⁰ Główny Urząd Statystyczny

³¹ Główny Urząd Statystyczny

³² Główny Urząd Statystyczny

³³ Markit IHS, Portal money.pl

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Główny Urząd Statystyczny

³⁶ Agencja Rozwoju Przemysłu

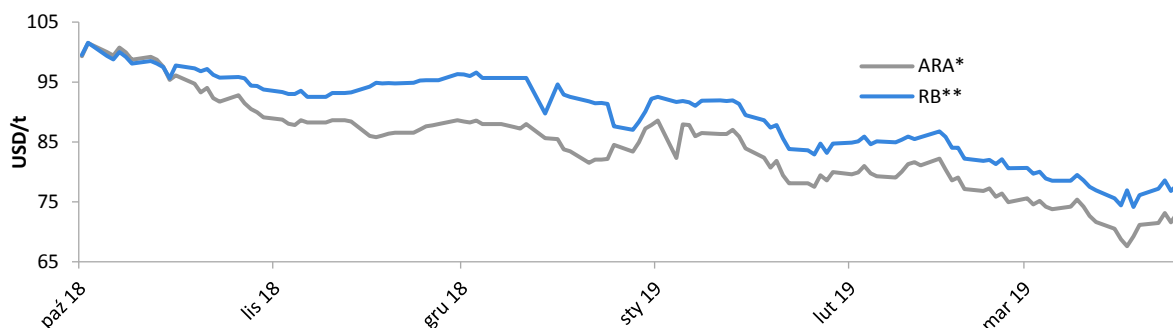
³⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

w odbieraniu zakontraktowanego węgla przez elektrownie (surowca, zapłaconego już przez firmy energetyczne, ale nieodebranego).

- wzrost importu węgla kamiennego w okresie 2 miesięcy 2019 r. o 38,5% r/r do poziomu 4,1 mln ton, głównie z Rosji (+54,0% r/r do 2,9 mln ton), Australii (+364,9% r/r do 0,5 mln ton) i Kazachstanu (+127,9% r/r do 0,2 mln ton).³⁹ W 2018 r. do Polski sprowadzono rekordową ilość 19,7 mln ton węgla (głównie z Rosji). Szacuje się, że nadwyżka węgla kamiennego na krajowym rynku (spowodowana wzmożonym importem) może sięgać ok. 6 mln ton. To może tworzyć presję na obniżenie cen węgla w niektórych segmentach rynku.⁴⁰
- spadek średniej kwartalnej ceny węgla w portach ARA do 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. z 92,9 USD/t w IV kwartale 2018 r. (-13,3% kw/kw) i z 87,6 w I kwartale 2018 r. (-8,1% r/r), głównie na skutek utrzymującego się historycznie wysokiego poziomu zapasów surowca w portach⁴¹. Dodatkowo spore spadki konsumpcji w elektrowniach niemieckich, zwiększona produkcja energii z wiatru oraz niskie ceny gazu w Europie skutecznie obniżały notowania indeksów.⁴²
- wzrost wartości indeksów węglowych dla energetyki zawodowej i przemysłowej w Polsce. W I kwartale 2019 r. węgiel kamienny dla energetyki był średnio o 12,1% droższy niż rok wcześniej i o 4,5% droższy względem poprzedniego kwartału (indeks PSCMI 1 wyniósł średnio 256,20 PLN/t). Węgiel kamienny dla ciepłownictwa zdrożał z roku na rok o 3,4%, a w ujęciu kwartał do kwartału o 0,2% (średnia wartość indeksu PSCMI 2 w okresie styczeń-marzec 2019 r. wyniosła 304,66 PLN/t).⁴³ Ceny węgla energetycznego są wciąż poniżej rekordowego poziomu z pierwszych miesięcy 2012 r. (kiedy indeks dla energetyki wynosił max 283,61 zł, a dla ciepłownictwa 357,65 zł).
- zmniejszenie krajowego zużycia energii elektrycznej w I kwartale 2019r. o -1,4% r/r.⁴⁴
- zmniejszenie produkcji energii elektrycznej dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym w I kwartale 2019r. o -5,8% r/r.⁴⁵
- zmniejszenie udziału węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym do 48,2% w I kwartale 2019 r. z 50,2% w I kwartale 2018 r. (-2,0 p.p. r/r).⁴⁶

Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**



*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

³⁹ Eurostat

⁴⁰ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴¹ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴² Agencja Rozwoju Przemysłu

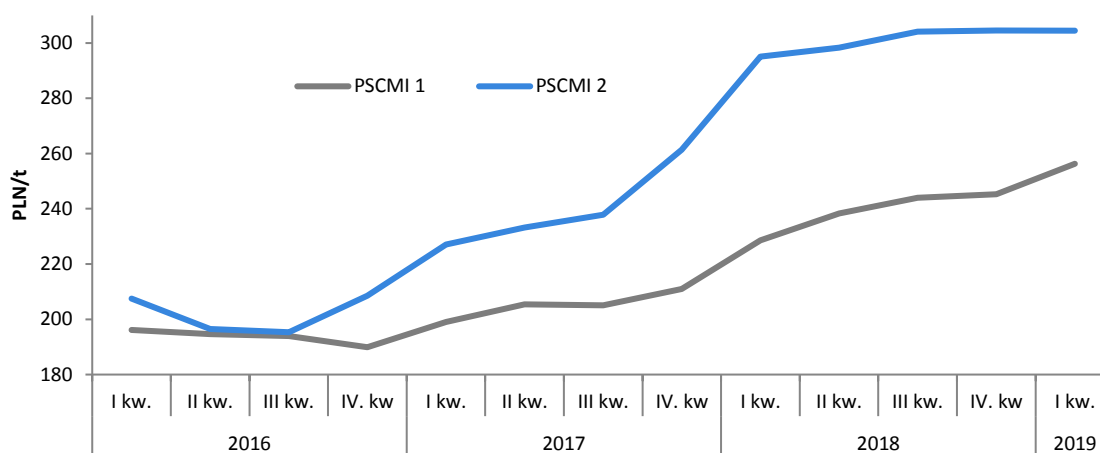
⁴³ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

- zwiększenie produkcji budowlano-montażowej⁴⁷ o średnio +9,4% r/r w I kwartale 2019 r. wobec wzrostu o +26,1% w I kwartale 2018 r. Dynamika prac remontowych (+10,0% r/r) była w tym okresie nieco wyższa niż inwestycyjnych (+9,1% r/r).⁴⁸
- wzrost produkcji budowlano-montażowej w I kwartale 2019 r. odnotowano we wszystkich działach budownictwa, w tym najwięcej w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie inżynierii lądowej i wodnej (+19,0% r/r, odpowiadają one za przeszło 1/3 produkcji budowlanej ogółem). Roboty budowlane specjalistyczne zwiększyły się o 6,7% r/r, podczas gdy dział związany z budową budynków wykazał wzrost produkcji o 3,9% r/r.⁴⁹
- głównym czynnikiem wzrostu sektora budowlanego w I kwartale 2019 r. były inwestycje infrastrukturalne realizowane w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”. W I kwartale 2019 r. sprzedaż produkcji budowlano-montażowej w przypadku autostrad, dróg ekspresowych i ulic wzrosła o 5,2% r/r, natomiast dla infrastruktury kolejowej zwiększyła się o 41,2% r/r (łącznie powyższe obiekty odpowiadają za około 15% sprzedaży produkcji budowlano-montażowej w Polsce).⁵⁰



Przemysł hutniczy

- zwiększenie produkcji stali na świecie w I kwartale 2019 r. do poziomu 444,1 mln ton (+4,5% r/r).⁵¹
- chiński przemysł hutniczy wytworzył w I kwartale 2019 r. 231,0 mln ton stali (+9,9% r/r, jest to prawdopodobnie najwyższy poziom produkcji w historii).⁵²
- spadek produkcji stali w Unii Europejskiej w I kwartale 2019 r. do poziomu 42,3 mln ton (-2,0% r/r).⁵³
- według World Steel Association globalny popyt na stal w 2019 r. wyniesie 1 735 mln ton (czyli wzrośnie o około +1,3% r/r), a w 2020 r. zwiększy się do poziomu 1 752 mln ton (czyli o +1,0% r/r)⁵⁴. Popyt na stal w Unii Europejskiej ma wynieść 170,2 mln ton w 2019 r. i 172,2 mln ton w 2020 r., co oznacza wzrosty o odpowiednio +0,3% r/r

⁴⁷ Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób, Główny Urząd Statystyczny

⁴⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁰ Główny Urząd Statystyczny

⁵¹ World Steel Association

⁵² Puls Biznesu

⁵³ World Steel Association

⁵⁴ World Steel Association

i +1,2% r/r. Oznacza to, że pomimo słabszej koniunktury w otoczeniu gospodarczym popyt na stal będzie rósł, jednak w wolniejszym tempie niż w 2017 r. i 2018 r.

- zmniejszenie produkcji stali surowej w Polsce o średnio -6,2% r/r do 2,6 mln ton oraz masy wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio -2,0% r/r do 2,5 mln ton, przy jednoczesnym wzroście produkcji rur stalowych o +7,0% r/r do 0,2 mln ton.⁵⁵
- niewielki spadek realnych przychodów ze sprzedaży metali w I kwartał 2019 r. do poziomu 15,6 mld zł (-0,2% r/r) oraz wzrost całkowitego przychodu ze sprzedaży wyrobów z metali, który wyniósł 26,6 mld zł (+8,2% r/r).⁵⁶
- spadek produkcji koksu w Polsce w I kwartale 2019 r. o -5,1% r/r do 2,3 mln ton.⁵⁷
- nieprzychylny warunki rozwoju branży w Europie - słaby popyt na stal, zwiększenie importu (spoza UE, głównie z Rosji - pomimo ustanowienia przez Komisję Europejską kontyngentów), wzrost cen energii oraz cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla (od początku roku 2018 ceny wzrosły o 230%). Czynniki te wpływają niekorzystnie na konkurencyjność europejskiej produkcji stali i na pewno będą też wpływać w perspektywie nadchodzących miesięcy.⁵⁸
- czasowe wstrzymanie przez ArcelorMittal Poland pracy wielkiego pieca i stalowni w oddziale krakowskim. Decyzja jest częścią planu ArcelorMittal Europe obniżenia produkcji europejskiej o 3 mln ton i obejmuje również wstrzymanie produkcji huty Asturias w Hiszpanii oraz spowolnienie planowanego wcześniej zwiększenia produkcji ArcelorMittal Italia. Decyzja ta została podjęta z uwagi na rosnące ceny uprawnień do emisji CO₂ (które są obciążeniem tylko dla producentów z Unii Europejskiej), wysoki poziom importu stali z krajów poza Unią Europejską (na polski rynek import stali z krajów WNP - w 2018 r. import ten wzrósł o 500 tys. ton, to 3-krotny wzrost r/r), spadek popytu na stal w wyniku pogorszenia się warunków rynkowych oraz bardzo wysokie koszty produkcji (ceny energii w Polsce należą do najwyższych w Europie, są np. o połowę wyższe niż w Niemczech). Ponadto huty w Polsce wciąż nie mogą liczyć na rekompensaty pośrednich kosztów CO₂, które otrzymują producenci stali w wielu krajach UE.⁵⁹

Przemysł w Czechach



W okresie styczeń-luty 2019 r. produkcja przemysłowa w Czechach zwiększyła się średnio o 0,2% r/r w porównaniu do 4,4% r/r w analogicznym okresie 2018 r. Na wzrost produkcji przemysłowej w tym okresie miały wpływ przede wszystkim gałęzie przemysłu związane z zaopatrywaniem w energię elektryczną, gaz i wodę (+11,5% r/r). W porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. zmniejszyła się produkcja górnictwa i wydobywania surowców (-2,7% r/r) oraz przetwórstwo przemysłowe (-1,2% r/r).⁶⁰

W okresie styczeń-luty 2019 r. zwiększały się także wolumeny nowych zamówień dla sektora przemysłowego (+1,7% r/r wobec +3,9% r/r w okresie styczeń-luty 2018 r.). Wynikało to ze wzrostu zamówień krajowych (+1,0% r/r) oraz zamówień międzynarodowych (+2,0% r/r).⁶¹ Można zauważyć

jednak wyraźne wyhamowanie dynamiki zamówień dla sektora przemysłowego z zagranicy, co było bezpośrednim rezultatem obserwowanego w krajach strefy euro (głównego partnera handlowego Czech) spowolnienia gospodarczego.

Na pogorszenie kondycji sektora przemysłowego w Czechach wskazują ostatnie odczyty wskaźnika koniunktury PMI, który pozostaje w trendzie spadkowym od lipca 2018 r. W I kw. 2019 r. indeks spadł o 3,0 pkt kw/kw do średniego poziomu 48,3 pkt (w każdym z trzech miesięcy kształtując się poniżej progu 50,0 pkt wyznaczającego umowną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym)⁶². W marcu 2019 r. wskaźnik wyniósł zaledwie 47,3 pkt, tj. był to jego najniższy poziom od grudnia 2012 r. Do spadku indeksu w marcu przyczyniły się głównie komponenty związane z poziomami bieżącej produkcji (najniższy poziom od grudnia 2012 r.) oraz nowymi zamówieniami krajowymi i eksportowymi (kolejno najniższa wartość subindeksu od października 2012 r. i czerwca 2009 r.).

Działalność podmiotów Grupy PKP CARGO na rynku czeskim koncentruje się na transporcie węgla kamiennego, koksu, kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych oraz ładunków intermodalnych (w szczególności wyrobów sektora *automotive*). W rezultacie, koniunktura w powiązanych gałęziach przemysłu, tj. w przemyśle wydobywczym, budownictwie, hutnictwie, produkcji pojazdów silnikowych - ma bezpośrednie przełożenie na wolumen towarów dostępny do przewozu przez Grupę PKP CARGO. W I kw. 2019 r. istotnymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę wyżej wymienionych gałęzi przemysłu były m.in.:

⁵⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁸ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁹ Wirtualny Nowy Przemysł

⁶⁰ Czeski Urząd Statystyczny

⁶¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶² Markit IHS

- znaczny trend spadkowy wydobycia węgla kamiennego (w I kw 2019 r. spadek o -31,6% r/r do poziomu 765 tys. ton, gdzie najstarszym miesiącem był styczeń ze spadkiem wydobycia o -54,9 % r/r; w I kw 2018 r. wydobycie wynosiło 1 118 tys. ton)⁶³;
- spadek importu węgla kamiennego o -0,4% r/r do poziomu 553 tys. ton (w okresie styczeń-luty 2018 r. import wyniósł 555 tys. ton) oraz spadek eksportu tego surowca o -22,6% r/r do poziomu 247 tys. ton (w okresie styczeń-luty 2018 r. eksport był równy 319 tys. ton)⁶⁴;
- zmniejszenie wydobycia węgla brunatnego o -0,6% r/r do poziomu 10,5 mln ton (spadek o 60 tys. ton r/r)⁶⁵;
- wzrost importu węgla brunatnego o +15,6% r/r do poziomu 37 tys. ton (w okresie styczeń-luty 2018 r. import wyniósł 32 tys. ton) oraz spadek eksportu tego surowca o -32,8% r/r do poziomu 117 tys. ton (w okresie styczeń-luty 2018 r. eksport był równy 174 tys. ton)⁶⁶;
- wzrost produkcji koksu o +1,2% r/r do poziomu 629 tys. ton (w I kw. 2018 r. produkcja wyniosła 621 tys. ton)⁶⁷;
- wzrost produkcji stali (w okresie styczeń-luty 2019 r. wolumen wytworzonej stali surowej zwiększył się o +0,4% r/r do poziomu 837 tys. ton z 834 tys. ton w analogicznym okresie 2018 r.), przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości wyprodukowanej surówki żelaza (o -4,4% r/r do 663 tys. ton z 694 tys. ton w okresie styczeń-luty ubiegłego roku)⁶⁸;
- dynamika produkcji budowlano-montażowej wyrównana sezonowo w okresie styczeń-luty 2019 r. zmalała o 3,7% r/r (w styczniu spadła o 13,2% r/r, a w lutym wzrosła o 5,8% r/r), w tym produkcja budownictwa inżynierskiego spadła w okresie styczeń-luty 2019 r. o 2,6% r/r (w styczniu spadła o 13,7% r/r, a w lutym wzrosła o 9,6% r/r);
- spadek r/r produkcji sektora *automotive* - czeski producenci w I kw. 2019 r. wytworzyli 233,039 tys. szt. pojazdów wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), tj. o -7,7% mniej niż w I kw. 2018 r.⁶⁹ (rok 2018 był rekordowy pod względem ilości wyprodukowanych maszyn, więc relatywny spadek produkcji r/r w I kw. 2019 r. spowodowany jest tzw. "wysoką bazą").

4.2 Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO.

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W I kwartale 2019 r. na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce aktywnych było 69 operatorów kolejowych (w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.). Przetransportowali oni w sumie 60,1 mln ton towarów (-2,9% r/r) wykonując przy tym pracę przewozową równą 14,2 mld tkm (-0,9% r/r). Wynik z I kwartału 2019 r. był niższy niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, jednak należy zaznaczyć, że zarówno pod względem masy jak i pracy był zdecydowanie lepszy niż I kwartał w latach 2015-2017. Pogorszenie wyników r/r może być efektem wysokiej bazy (rok 2018 był najlepszy od załamania gospodarczego w 2008 r.). Średnia odległość przewozu ładunków była parametrem, który wzrósł z poziomu 232 km w I kwartale 2018 r. do poziomu 237 km (+2,1% r/r) w I kwartale 2019 r.⁷⁰

W okresie 2m 2019 r. nastąpiło zmniejszenie r/r przewożonych przez kolej wolumenów ładunków, szczególnie kruszywa, piasku i żwiru, rud żelaza oraz produktów rolnictwa. Głównymi składowymi wpływającymi negatywnie na wielkość przewozów w tym okresie były⁷¹:

- zmniejszenie transportowanych wolumenów rud żelaza (-21,2% r/r do poziomu 1,65 mln ton), metali i wyrobów z metali (-2,6% r/r do poziomu 1,7 mln ton) oraz surowców wtórnych i złomu (-10,7% r/r do poziomu 0,5 mln ton). Wynikało to ze spadku zapotrzebowania ze strony stalochłonnych gałęzi przemysłu w Polsce i za granicą (m.in. budownictwa, z powodu przerwy w pracach w sezonie zimowym);

⁶³ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁴ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁵ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁶ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁷ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁸ Worldsteel.org

⁶⁹ AutoSAP

⁷⁰ Urząd Transportu Kolejowego

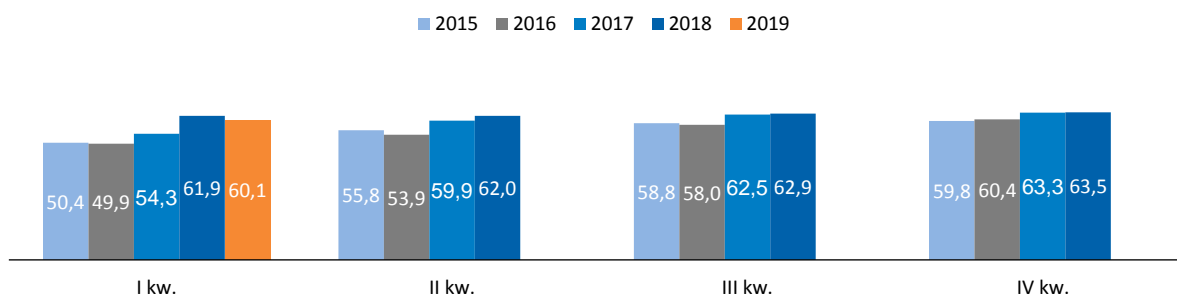
⁷¹ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2 miesiące 2019 r.

- zmniejszone przewozy kruszyw (-13,4% r/r do poziomu 7,0 mln ton) i pozostałych materiałów budowlanych (-60,1% r/r do poziomu 24 tys. ton) w wyniku spadku intensywności inwestycji infrastrukturalnych ze względu na sezon zimowy i planowe przerwy prac;
- niewielki spadek przewozów węgla kamiennego (-0,2% r/r do poziomu 15,8 mln ton) z uwagi na zmianę zapotrzebowania ze strony energetyki zawodowej, ciepłownictwa i odbiorców prywatnych.

W okresie styczeń-luty 2019 r. pozytywnie na wielkość przewozów wpływały takie czynniki, jak:

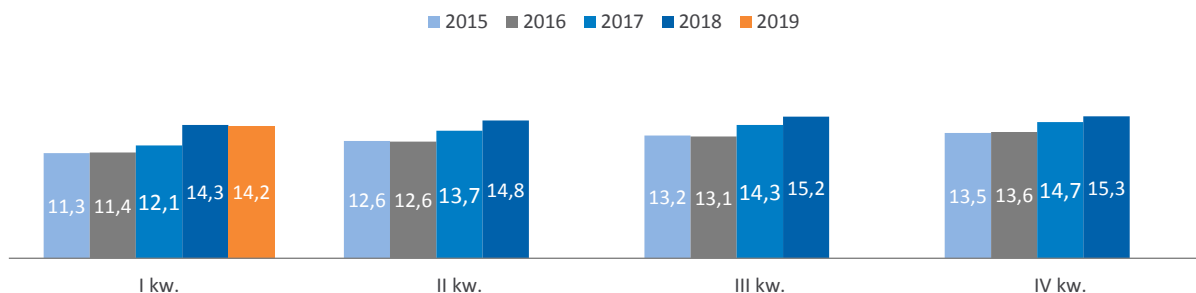
- zwiększenie przewozów chemikaliów i produktów chemicznych (+6,2% r/r do poziomu 1,65 mln ton);
- zwiększenie wolumenu przewozów drewna i wyrobów z drewna (+3,9% r/r do poziomu 0,3 mln ton);
- niewielki wzrost przewozów cementu, wapna i gipsu (+0,8% r/r do poziomu 0,3 mln ton).

Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mld tkm)

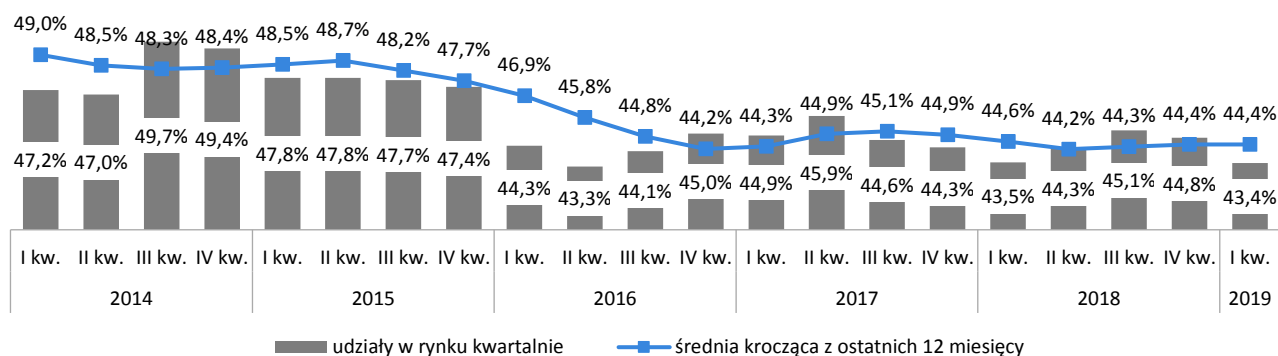


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce

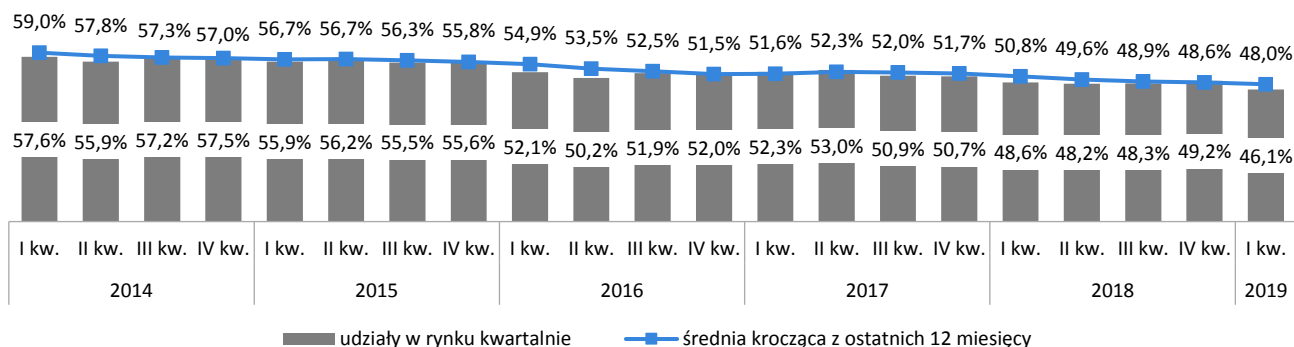
W I kwartale 2019 r. Grupa PKP CARGO utrzymała pozycję lidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce uzyskując udział równy 43,45% (-0,03 p.p. r/r) według masy towarowej oraz 46,1% (-2,5 p.p. r/r) pod względem wykonanej pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. wyniosły odpowiednio 42,1% (-0,5 p.p. r/r) oraz 45,9% (-2,4 p.p. r/r)⁷².

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019



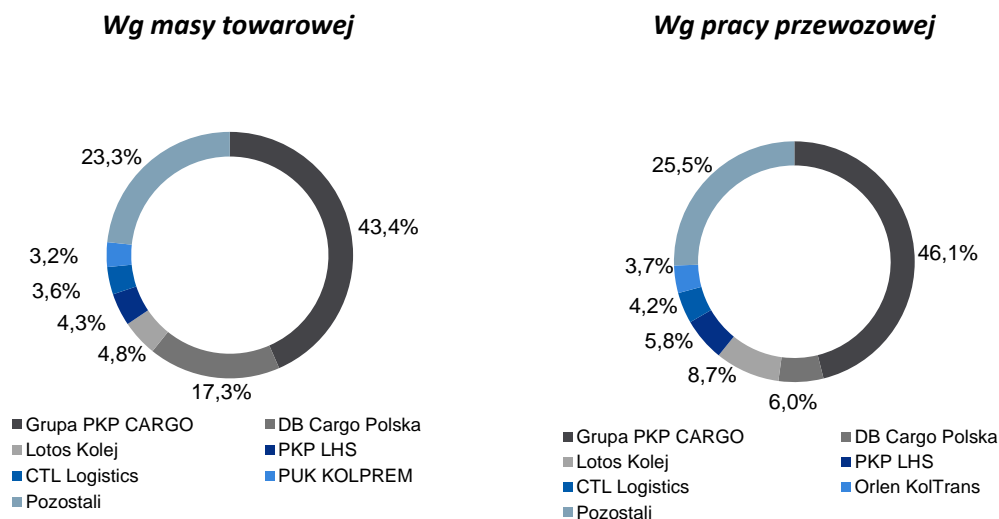
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁷² Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2019 r.


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Do grona głównych konkurentów Grupy PKP CARGO na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych należą przede wszystkim: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics, PUK Kolprem, Orlen KolTrans i Freightliner PL.

W I kwartale 2019 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO operatorzy przetransportowali w sumie 34,0 mln ton towarów (-2,9% r/r), z czego największy wolumen przypadł DB CARGO Polska 10,4 mln ton (-8,1% r/r), Lotos Kolej 2,9 mln ton (-4,9% r/r) oraz PKP LHS 2,6 mln ton (-10,8% r/r).

Wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO w tym okresie praca przewozowa była równa 7,7 mld tkm (+4,0% r/r), z czego największą jej część zrealizowały spółki Lotos Kolej (1,2 mld tkm, tj. -1,4% r/r), DB Cargo Polska (0,9 mld tkm, +6,1% r/r) oraz PKP LHS (0,8 mld tkm, -12,2% r/r)⁷³. Wzrost pracy przewozowej konkurencyjnych przewoźników wynikał przede wszystkim ze znacznego wydłużenia średniej odległości, na jaką transportowali oni ładunki. W okresie styczeń-marzec 2019 r. ich średnia odległość przewozu była równa 225,7 km, tj. większa o 14,8 km r/r (+7,0% r/r).

Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi, którzy w I kwartale 2019 r. odnotowali największy spadek udziału rynkowego pod względem masy towarowej to DB Cargo Polska (-1,0 p.p. r/r), CTL Logistics (-0,8 p.p. r/r) oraz PKP LHS (-0,4 p.p. r/r), a pod względem pracy przewozowej CTL Logistics (-0,9 p.p. r/r) i PKP LHS (-0,8 p.p. r/r).

Jednocześnie w I kwartale 2019 r. drobni przewoźnicy (których jednostkowy udział w rynku nie przekracza 2,0%) wykazali systematyczny wzrost udziału w rynku, zarówno pod względem masy towarowej jak i pracy przewozowej. W rezultacie, ich łączny udział w rynku towarowych przewozów kolejowych wyniósł 20,9% (+1,9 p.p. r/r) dla masy towarowej oraz 18,3% (+3,9 p.p. r/r) dla pracy przewozowej.

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W 2018 r. na terytorium Czech przetransportowano łącznie 592,6 mln ton ładunków (+3,8% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 60,3 mld tkm (-4,3% r/r)⁷⁴. Spadek pracy przewozowej przy jednoczesnym wzroście transportowanego wolumenu towarów wynikał ze znacznego zmniejszenia średniej odległości transportu ładunków (o -8,2% r/r do poziomu 103,5 km). Za spadek średniej odległości przewozu całego rynku odpowiadał transport drogowy, w przypadku którego zmniejszyła się ona o -11,8% r/r do 88,1 km. Pozostałe gałęzie transportu wykazały w tym okresie lekki wzrost średniej odległości r/r.

Dominującą rolę w segmencie przewozu towarów w Czechach utrzymuje transport drogowy, którego udział w rynku wg. masy towarowej w 2018 r. wyniósł 80,9% (+0,4 p.p. r/r)⁷⁵. Jednocześnie wspomniany wyżej bardzo silny spadek średniej odległości r/r przyczynił się do zmniejszenia udziału transportu samochodowego wg. pracy przewozowej (o -2,2 p.p. r/r do 68,2%, tj. po raz pierwszy w historii spadł on wyraźnie poniżej poziomu 70%).

W 2018 r. wykonana przez transport kolejowy w Czechach praca przewozowa była równa 16,5 mld tkm (+4,1% r/r), tj. była to jedyna gałąź transportu, która odnotowała w tym okresie wzrost pracy przewozowej r/r⁷⁶. Dynamiczny wzrost pracy

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

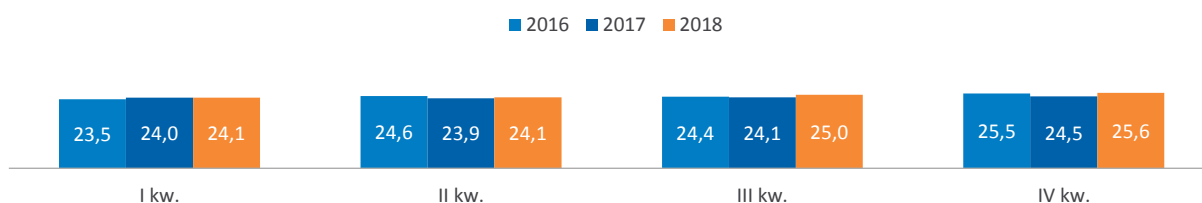
⁷⁵ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁷⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

przewozowej r/r wynikał ze zwiększenia transportowanej masy do 98,9 mln ton (+2,4%) przy jednoczesnym wzroście średniej odległości przewozu do 166,8 km (+1,6% r/r). W 2018 r. udział transportu kolejowego w rynku przewozów zwiększył się do 27,4% (+2,2 p.p. r/r) wg pracy przewozowej, głównie kosztem transportu samochodowego. W ujęciu masy towarowej spadł on natomiast nieznacznie do poziomu 16,7% (-0,2 p.p. r/r). W IV kwartale 2018 r. udział rynkowy transportu kolejowego wyniósł odpowiednio 29,4% (+3,3 p.p. r/r) wg. pracy przewozowej i 16,3% (+0,5 p.p. r/r) wg masy towarowej.

Spośród lądowych gałęzi transportu towarów w Czechach, transport kolejowy cechuje najdłuższa średnia odległość przewozu. W IV kwartale 2018 r. średnia odległość dla kolei przeszło dwukrotnie przekraczała dystans na jaki ładunki przewoził transport drogowy⁷⁷.

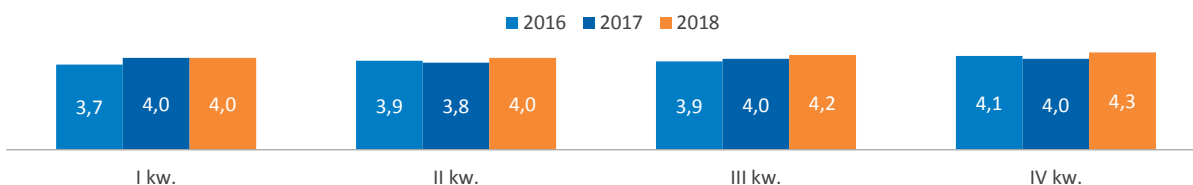
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2018 (mln ton)*



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2018 (mld tkm)*



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Czechach

Zgodnie z informacjami publikowanymi przez SŽDC (zarządce infrastruktury kolejowej), na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych operuje obecnie 106 przewoźników świadczących usługi przewozowe na podstawie wydanej licencji. Wśród nich znajdują się także podmioty należące do Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. i AWT a.s.⁷⁸.

W I kwartale 2019 r. spółka AWT a.s. przewiozła łącznie 2,5 mln ton ładunków (-0,3% r/r) i wykonała pracę przewozową na poziomie 0,3 mld tkm (+2,2% r/r)⁷⁹. Średnia odległość przewozu wyniosła 121,8 km (+2,5% r/r), tj. pomimo wzrostu r/r ukształtowała się znacznie poniżej średniej dla całego rynku. W I kwartale 2019 r. udział AWT a.s. w czeskim rynku wyniósł 7,4% (-0,4 p.p. r/r) wg pracy przewozowej.

Głównymi czynnikami spadku r/r przewozów AWT w I kwartale 2019 r. były m.in. mniejsze wolumeny transportowanych kruszyw (-69,8% r/r do 0,1 mln ton), koksu i węgla brunatnego (-9,1% r/r do 0,5 mln ton) oraz ropy i przetworów naftowych (-1,4% r/r do 0,2 mln ton)⁸⁰. W tym okresie silnie zwiększyły się natomiast przewozy węgla kamiennego (+17,0% r/r do 1,0 mln ton), pomimo bardzo dużego spadku wydobycia na terytorium Czech mającego podłoże w trwających w sektorze wydobywczym procesach restrukturyzacyjnych. Przyczyniły się do tego m.in. wzrost importu surowca z Polski oraz przewozy w tranzycie z Polski na Węgry⁸¹. W I kwartale 2019 r. dynamicznie rozwijały się także realizowane przez AWT przewozy intermodalne (+15,1% r/r do 0,4 mln ton) oraz przewozy metali i wyrobów z metali (+184,2% r/r do 0,1 mln ton)⁸².

⁷⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁷⁸ SŽDC

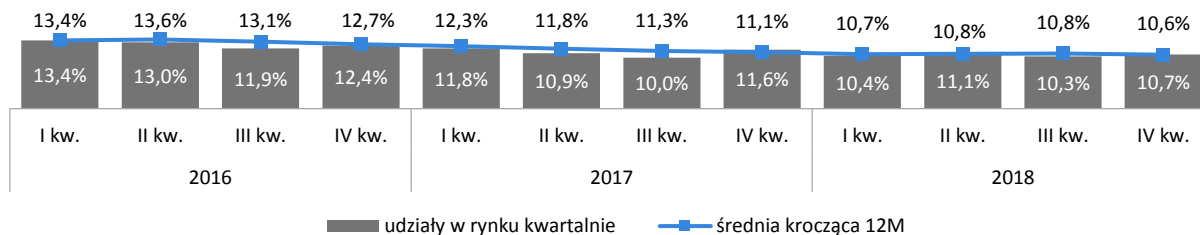
⁷⁹ statystyka własna AWT a.s.

⁸⁰ statystyka własna AWT a.s.

⁸¹ statystyka własna AWT a.s.

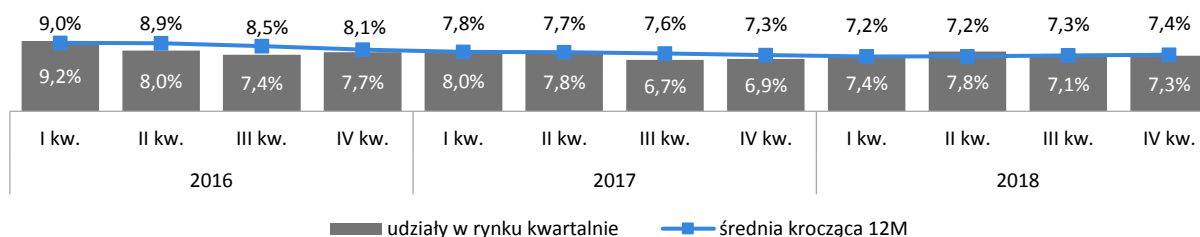
⁸² statystyka własna AWT a.s.

Rysunek 15 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2018*



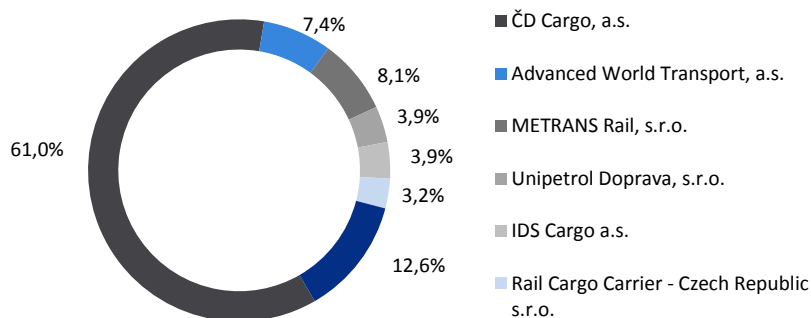
* dane za I kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2019 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 16 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2018*



* dane za I kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2019 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2019 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I kwartale 2019 r. spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera na rynku kolejowego transportu towarów w Czechach, ale jej udział mierzony pracą przewozową spadł do poziomu 61,0% (-3,9 p.p. r/r).⁸³ Mniejsze niż w analogicznym okresie 2018 r. były też udziały rynkowe spółek AWT a.s. (spadek o -0,4 p.p. r/r do 7,4%), SD - Kolejova Doprava (-0,4 p.p. r/r do 1,7%) oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (-0,2 p.p. r/r do 3,2%). Najmocniej wzrosły natomiast udziały IDS Cargo (+1,3 p.p. r/r do 3,9%) oraz Metrans Rail (+0,4 p.p. r/r do 8,1%, przewoźnik awansował tym samym na pozycję wicelidera rynku kosztem AWT a.s.).⁸⁴ Bardzo duży przyrost udziału rynkowego r/r wykazali także pozostali niewyszczególniani przez SŽDC operatorzy (łącznie wzrost o +2,9 p.p. r/r do poziomu 10,9%). Przewozy spółki PKP CARGO S.A. na rynku czeskim w I kwartale 2019 r. zmniejszyły się r/r, do czego przyczyniły się m.in. mniejsze przewozy węgla kamiennego i brunatnego z Polski oraz spadek wolumenów rud transportowanych w tranzycie z Ukrainy. W tym okresie wzrosły natomiast przewozy drewna w tranzycie na / z portów na Słowację i do Rumunii.⁸⁵

⁸³ SŽDC

⁸⁴ SŽDC

⁸⁵ statystyka własna PKP CARGO S.A.

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT. Przewozy w Grupie wykonuje 5 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., AWT a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s.

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

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

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2019	I kw. 2018	Zmiana		I kw. 2019	I kw. 2018
	<i>(mln tkm)</i>		I kw. 2019 / I kw. 2018	%	<i>udział w całości (%)</i>	
Paliwa stałe ¹	2 714	2 794	-80	-2,9%	38%	37%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	2 341	2 405	-64	-2,7%	33%	32%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 427	1 561	-134	-8,6%	20%	21%
Metale i rudy ³	876	952	-77	-8,0%	12%	13%
Produkty chemiczne ⁴	526	562	-37	-6,5%	7%	7%
Paliwa płynne ⁵	246	239	7	2,9%	3%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	282	371	-89	-24,0%	4%	5%
Przewozy intermodalne	986	902	84	9,3%	14%	12%
Pozostałe ⁷	132	180	-48	-26,8%	2%	2%
Razem	7 189	7 563	-374	-4,9%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2019	I kw. 2018	Zmiana		I kw. 2019	I kw. 2018
	<i>(mln ton)</i>		I kw. 2019 / I kw. 2018	%	<i>udział w całości (%)</i>	
Paliwa stałe ¹	14,2	14,3	-0,2	-1,1%	50%	49%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	12,8	12,8	0,0	0,0%	45%	43%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5,0	5,5	-0,5	-9,8%	17%	19%
Metale i rudy ³	2,9	3,2	-0,3	-10,3%	10%	11%
Produkty chemiczne ⁴	1,7	1,8	-0,1	-6,4%	6%	6%
Paliwa płynne ⁵	0,9	0,8	0,1	10,5%	3%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	1,0	1,0	0,0	2,7%	4%	3%
Przewozy intermodalne	2,4	2,1	0,3	14,6%	8%	7%
Pozostałe ⁷	0,5	0,6	-0,1	-17,3%	2%	2%
Razem	28,6	29,4	-0,8	-2,8%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

W I kwartale 2019 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 251 km (-2,2% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2019	I kw. 2018	Zmiana	
	(km)		I kw. 2019 / I kw. 2018	%
Paliwa stałe ¹	192	195	-4	-1,8%
z czego węgiel kamienny	183	188	-5	-2,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	286	282	4	1,4%
Metale i rudy ³	305	298	8	2,5%
Produkty chemiczne ⁴	307	308	0	-0,1%
Paliwa płynne ⁵	274	294	-20	-6,9%
Drewno i płody rolne ⁶	280	378	-98	-26,0%
Przewozy intermodalne	407	426	-19	-4,6%
Pozostałe ⁷	246	278	-32	-11,5%
Razem	251	257	-6	-2,2%

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

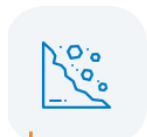
⁶ Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

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


PALIWA STAŁE

- pozyskanie od konkurencji przewozów do elektrowni i elektrociepłowni wiodącej grupy energetycznej w Polsce (wpływ na obniżenie średniej odległości przewozu poprzez zmianę struktury relacji przewozowych);
- wzrost przewozów grupy AWT – pozyskanie nowych kontraktów m.in. z Czech na Węgry oraz z Polski do Czech;
- mniejsza r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego oraz koksu;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
- mniejszy import węgla z Rosji - brak rynków zbytu, pełne place ładunkowe;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- liczne zamknięcia torowe związane z remontami głównych szlaków kolejowych – kontynuacja prac z 2018 r.;
- spadek średniej prędkości handlowej w Polsce przekładający się na wydłużony czas obiegu taboru.


**KRUSZYWA I
MATERIAŁY
BUDOWLANE**

- realizacja inwestycji kolejowych z udziałem środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 w ramach Krajowego Programu Kolejowego;
- zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy kruszyw ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne oraz brak wznowienia po przerwie zimowej wielu inwestycji – ze względu na wysokie ceny surowców używanych do budowy dróg wielu wykonawców jest w trakcie renegocjacji umów;
- ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane ciepłą aurą i dużą podażą energii wiatrowej;
- przejęcie części przewozów przez przewoźnika należącego do grupy kapitałowej jednego z klientów (uzyskanie licencji przewoźnika kolejowego);
- zmniejszone przewozy grupy AWT w związku z niższym wydobyciem przez kopalnie OKD;
- ograniczenia związane z przepustowością linii kolejowych.


**METALE
I RUDY**

- spadek produkcji stali w Polsce;
- mniejszy import rud żelaza - opóźnienie w podpisaniu polsko-ukraińskiego porozumienia dotyczącego przewozów kolejowych pomiędzy PKP a UZ, awaria taśmy spiekalniczej u jednego z kluczowych klientów i problemy produkcyjne w hucie na Ukrainie;
- niższe przewozy żużlu z hut ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne;
- spadek przewozów metali – mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na gotowe wyroby, realizacja części przewozów metali w kontenerach (przewozy intermodalne), wysoka cena złomu oraz przeniesienie dużych partii dostaw do hut na kolejne miesiące.


**PRZEWOZY
INTERMODALNE**

- rozwój połączeń tranzytowych i obsługa połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”;
- większy udział przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. drewna w postaci wiórów i zrębek, węgla bitumicznego, metali, części samochodowych, papieru);
- realizacja przewozów pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju;
- wzrost przewozów grupy AWT – realizacja nowych przewozów m.in. z Niemiec do Czech i z Polski do Słowenii.


**PRODUKTY
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu oraz w przewozach do Serbi i Czech;
- mniejszy eksport siarki częściowo zrekompensowany wyższymi przewozami siarki w kraju;
- mniejszy eksport wodorotlenku sodu do portów morskich z powodu problemów produkcyjnych klienta.


**PALIWA
PŁYNNE**

- realizacja przewozów w imporcie z Rafinerii Możejki na Litwie;
- zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO (zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej);
- spadek średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych grupy AWT - zmniejszony udział przewozów z Niemiec.


**DREWNO I
PŁODY ROLNE**

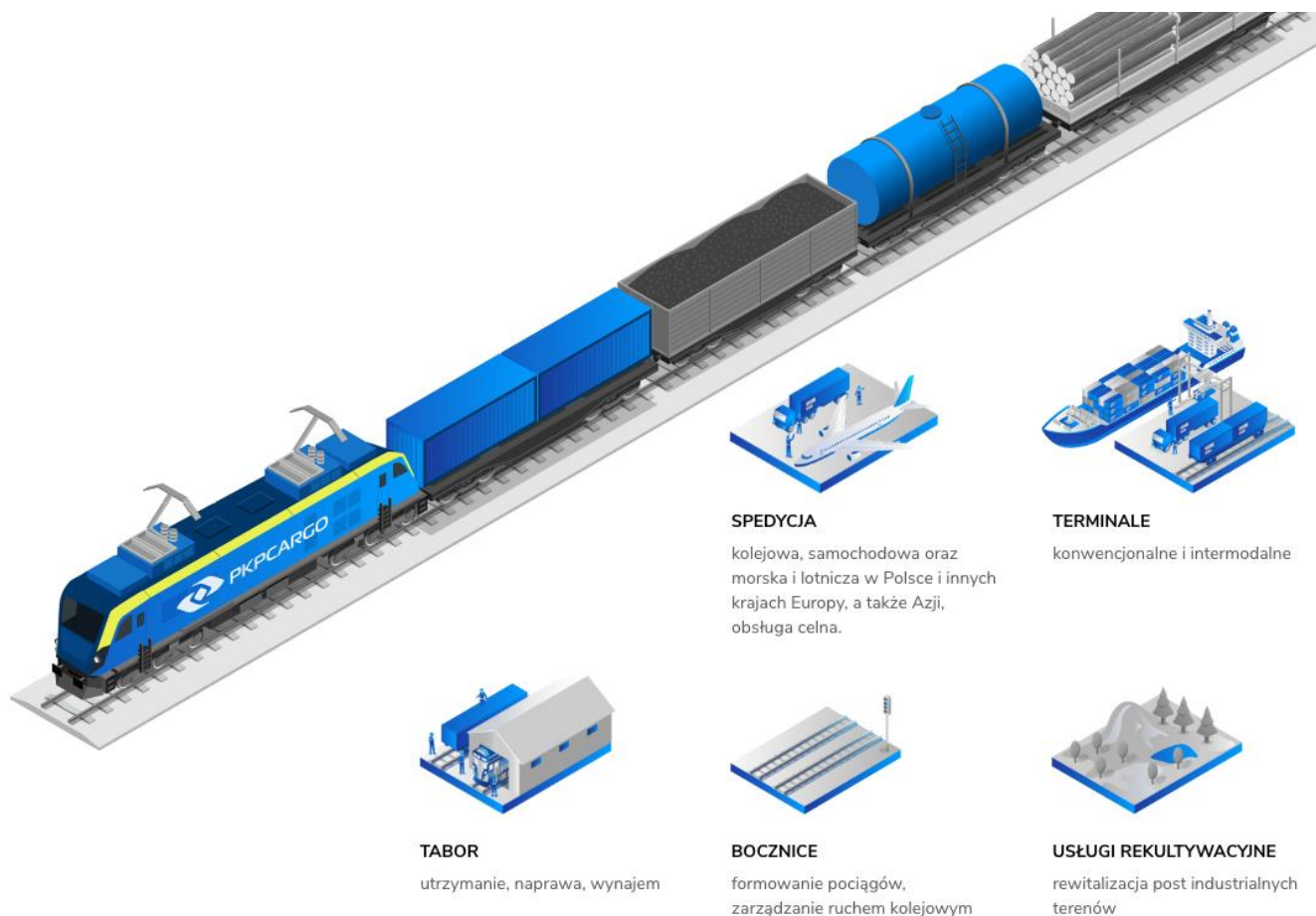
- wzrost importu zrębek drewna z Białorusi;
- wzrost importu drewna przez porty morskie spowodowany wprowadzonym przez Białoruś zakazem eksportu drewna, co przyczyniło się do spadku średniej odległości;
- wyższe przewozy produktów rolnych: wzrost przewozów melasy do Czech i cukru w eksporcie do Rumunii;
- wzrost w przewozach zbóż: kukurydzy z Ukrainy i jęczmienia w imporcie przez porty;
- rozpoczęcie przewozów słodu w imporcie z Czech;
- spadek średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji: brak przewozów rzepaku na dłuższe odległości, przy wzroście przewozu słodu na krótką odległość.


POZOSTAŁE

- spadek przewozów gliny i soli z Ukrainy – mniejsze zapotrzebowanie na surowiec i opóźnienie w podpisaniu polsko-ukraińskiego porozumienia dotyczącego przewozów kolejowych pomiędzy PKP a UZ;
- brak przewozów promowych ze Szwecji przez Świnoujście do Austrii i na Węgry;
- spadek przewozów prefabrykowanych wyrobów z cementu i betonu - stagnacja na rynku materiałów budowlanych.

4.3 Pozostałe usługi

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



4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 3 miesięcy 2019 r. oraz w analogicznym okresie 2018 r.

Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. oraz 2018 r.



W Grupie PKP CARGO odnotowano w I kwartale 2019 r. wzrost przeciętnego zatrudnienia o 418 etatów. W samej spółce PKP CARGO S.A. odnotowano wzrost o 284 etaty r/r.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO za I kwartał 2019 r. poniosła nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3) w wysokości 249,6 mln zł, tj. więcej o 88,4% w stosunku do analogicznego okresu 2018 r. Dodatkowo Grupa PKP CARGO w I kwartale 2019 r. pozyskała prawa do użytkowania aktywów o wartości 32,5 mln zł wynikające z wejścia w życie MSSF 16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w I kwartale 2019 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw oraz zakupy wagonów - łącznie 240,4 mln zł (tj. 96,3 % nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i wartości niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 1,0 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 3,3 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 4,9 mln zł.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za I kwartał 2019 r. oraz porównanie do wykonania I kwartału 2018 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2019 r. w porównaniu do I kwartału 2018 r. na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne (mln zł)

Wyszczególnienie	I kwartał 2019	I kwartał 2018	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	3,3	2,3	1,0	43,5%
Modernizacja lokomotyw	55,3	8,5	46,8	550,6%
Zakupy wagonów	27,4	1,4	26,0	1857,1%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	3,7	1,7	2,0	117,6%
Teleinformatyzacja	1,0	2,7	-1,7	-63,0%
Pozostałe	1,2	0,2	1,0	500,0%
Komponenty w remontach, w tym:	157,7	115,7	42,0	36,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	45,6	24,7	20,9	84,6%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	112,1	91,0	21,1	23,2%
Razem	249,6	132,5	117,1	88,4%
Prawo do użytkowania aktywów (MSSF16)	32,5			
Ogółem	282,1			

Źródło: Opracowanie własne



4.6 Istotne informacje i zdarzenia

styczeń

- Zawarcie umowy ze spółkami Grupy PGE na przewóz węgla kamiennego i sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 16,7 mln ton. Umowy zostały zawarte na okres od 01.01.2019 r. do 31.12.2021 r. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi 541,2 mln zł netto (665,7 mln zł brutto).
- Odbycie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki.
- Umowa ze spółkami z Konsorcjum Siemens na dostawę 5 lokomotyw wielosystemowych Vectron.
- Przyjęcie przez Radę Nadzorczą: tekstu jednolitego Statutu PKP CARGO S.A., Regulaminu Powoływania członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania
- W związku z upływem kadencji, wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa oraz Członków Zarządu PKP CARGO

luty

- Wyrok Sądu Okręgowego I instancji dot. zapłaty za poczynione nakłady dla Eurologistyka Wschód sp. z o.o. w likw. (2,1 mln zł).
- Rejestracja zmian w Statucie Spółki

marzec

- Dokonanie odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów Grupy AWT. Łączna wartość odpisu w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok 2018 to ok. 51,2 mln zł (41,5 mln zł po uwzględnieniu efektu podatkowego).
- Publikacja rekomendacji Zarządu w sprawie podziału zysku za rok 2018.
- Zgoda na zaciągnięcie zobowiązania dotyczącego zakupu 936 szt. wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych.
- Podpisanie z Tatravagónka a.s. umowy na dostawę 936 szt. nowych wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych. Zakup współfinansowany jest ze środków UE w ramach programu POIŚ 2014-2020 działanie 3.2.

kwiecień

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

maj

- Otrzymanie zawiadomienia w sprawie sprzedaży przez MetLife OFE akcji PKP CARGO i zmianie stanu ich posiadania poniżej 5%.
- Publikacja szacunkowych wybranych danych finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO za I kwartał 2019 r.
- Podpisanie umów z Pekao S.A. oraz BGK na udostępnienie kredytów inwestycyjnych do łącznej maksymalnej wysokości 500 mln zł.

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.1.1. Wybrane dane finansowe Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A.

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN ⁸⁶		w mln EUR	
	3 miesiące 2019	3 miesiące 2018*	3 miesiące 2019	3 miesiące 2018*
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2978	4,1784
Przychody z działalności operacyjnej	1 270,0	1 215,9	295,5	291,0
Zysk / strata na działalności operacyjnej	86,9	62,9	20,2	15,1
Zysk / strata przed opodatkowaniem	68,9	49,7	16,0	11,9
Zysk / strata netto	53,1	35,6	12,4	8,5
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	50,8	40,9	11,8	9,8
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję	1,18	0,80	0,27	0,19
Zysk / strata rozwodniony na akcję	1,18	0,80	0,27	0,19
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	162,7	198,3	37,9	47,5
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-82,7	-238,2	-19,2	-57,0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-71,8	-80,6	-16,7	-19,3
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	8,2	-120,5	1,9	-28,8
	31/03/2019	31/12/2018	31/03/2019	31/12/2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3013	4,3000
Aktywa trwałe	6 051,1	5 187,2	1 406,8	1 206,3
Aktywa obrotowe	1 481,9	1 619,1	344,5	376,5
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	520,6	520,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 537,1	3 483,5	822,3	810,1
Zobowiązania długoterminowe	2 614,9	1 969,1	607,9	457,9
Zobowiązania krótkoterminowe	1 381,0	1 353,7	321,1	314,8

Źródło: *kwartalne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2019 roku sporządzone według MSSF UE.*

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 SSF⁸⁷](#)

⁸⁶ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

⁸⁷ Za każdym razem, gdy w „Pozostałych informacjach do skonsolidowanego raportu kwartalnego za I kwartał 2019 roku” będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2019 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	3 miesiące 2019	3 miesiące 2018	3 miesiące 2019	3 miesiące 2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2978	4,1784
Przychody z działalności operacyjnej	964,7	920,5	224,5	220,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	69,0	64,2	16,1	15,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	54,2	56,0	12,6	13,4
Zysk / strata netto	41,7	43,8	9,7	10,5
Całkowite dochody	41,8	38,0	9,7	9,1
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję	0,93	0,98	0,22	0,23
Zysk / strata rozwodniony na akcję	0,93	0,98	0,22	0,23
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	177,9	187,5	41,4	44,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-40,9	-220,1	-9,5	-52,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-74,5	-69,8	-17,3	-16,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	62,5	-102,4	14,5	-24,5
	31/03/2019	31/12/2018	31/03/2019	31/12/2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3013	4,3000
Aktywa trwałe	5 581,1	4 902,5	1 297,5	1 140,1
Aktywa obrotowe	991,0	1 079,8	230,4	251,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	520,6	520,8
Kapitał własny	3 356,8	3 314,6	780,4	770,8
Zobowiązania długoterminowe	2 146,3	1 652,6	499,0	384,3
Zobowiązania krótkoterminowe	1 069,0	1 015,1	248,5	236,1

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2019 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. oraz Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2019 r. do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

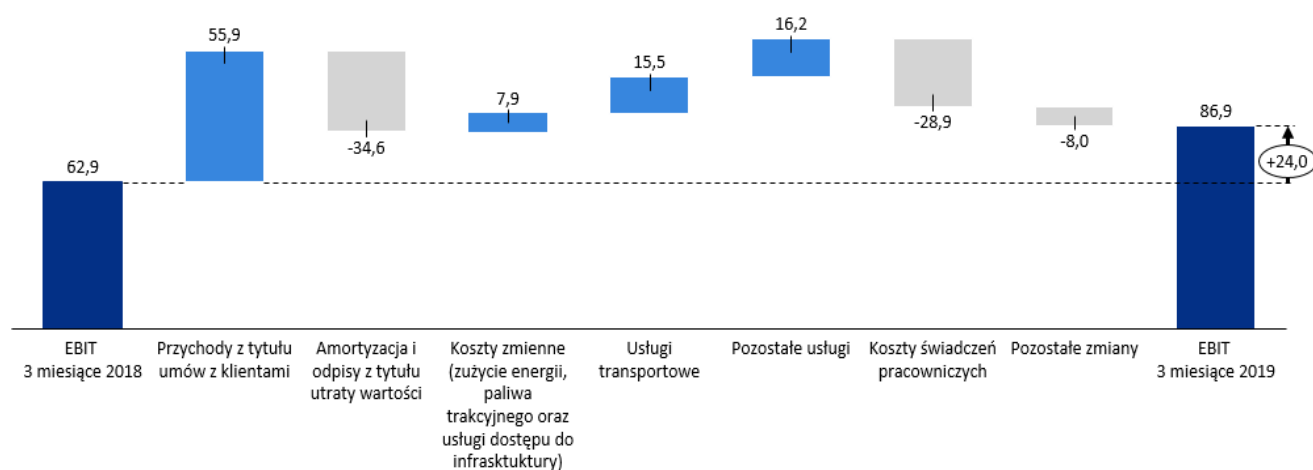
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2019 – 4,3013 PLN/EUR, 31.12.2018 - 4,3000 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2019 - 4,2978 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2018 - 4,1784 PLN/EUR.

5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyniku Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2019 r. wynik EBIT wyniósł 86,9 mln zł i wzrósł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 24,0 mln zł (38,2%).

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 3 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2018 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał z wyższych cen przewozowych, przy spadku przewozów (spadek masy towarowej o 2,8%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.3 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości głównie na skutek wprowadzenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (szczegóły dotyczące wprowadzenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 zaprezentowano w **Nocie 1.3 SSF**). Po wyłączeniu wpływu standardu koszty amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości rosły o 8,1 mln zł w wyniku wzrostu nakładów inwestycyjnych (głównie w zakresie taboru kolejowego);
- spadek kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury), na skutek spadku pracy przewozowej o 4,9% oraz obniżenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. cennika dla rozkładu jazdy pociągów na lata 2018/2019. W przypadku kosztów energii trakcyjnej oraz paliwa trakcyjnego zanotowano wzrost kosztów spowodowany głównie podwyżką ceny jednostkowej energii trakcyjnej oraz paliwa trakcyjnego. Wzrost cen energii trakcyjnej był związany z ogólną tendencją wzrostu cen energii elektrycznej w całej Europie w szczególności pod koniec 2018 r. co było konsekwencją m.in. drożących uprawnień do emisji dwutlenku węgla. Podsumowując spadek kosztów dostępu do infrastruktury był większy, niż wzrost kosztów paliwa i energii trakcyjnej;
- spadek kosztów usług transportowych w związku z większym wykorzystaniem własnych zasobów w zakresie usług transportowych, przy mniejszym wykorzystaniu usług świadczonych przez podmioty zewnętrzne oraz ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług głównie w pozycji kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 21,6 mln zł głównie w związku z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16. Ponadto nastąpił wzrost kosztów usług rekultywacji o 3,1 mln zł (proporcjonalnie do wzrostu przychodów z tego tytułu) w wyniku większej ilości projektów realizowanych dla kopalń OKD w Republice Czeskiej;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO. Jednocześnie Grupa PKP CARGO zanotowała wzrost przeciętnego zatrudnienia o 418 etatów. Ma to związek z zatrudnianiem w kluczowych dla działalności Grupy PKP CARGO zespołach pracowniczych realizujących przewozy

towarowe oraz utrzymujących w odpowiednim stanie technicznym wykorzystywany tabor. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;

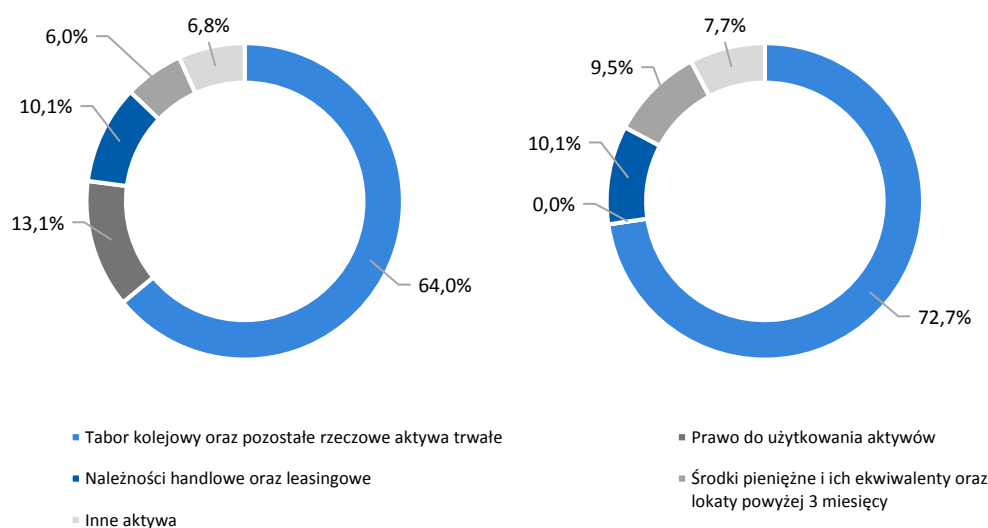
- negatywny wpływ pozostałych zmian na wynik EBIT nastąpił głównie na skutek spadku rozwiązanych odpisów aktualizujących na należności handlowe, przy niewielkim wzroście pozostałych kosztów głównie zużycia materiałów oraz podatków i opłat.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

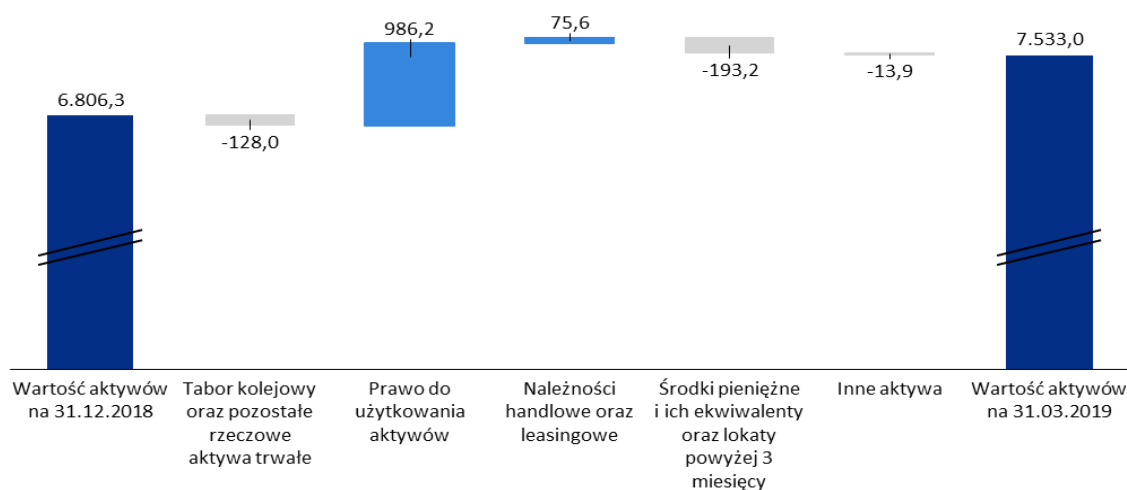
Największy udział w strukturze aktywów posiada tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które na dzień 31.03.2019 r. stanowiły 64,0% sumy aktywów wobec 72,7% na dzień 31.12.2018 r. Istotną zmianą wynikającą z wdrożenia MSSF 16 jest pozycja prawo do użytkowania aktywów, która stanowiła na 31.03.2019 r. 13,1% wartości aktywów. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.03.2019 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe oraz leasingowe (10,1%) oraz środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz lokaty powyżej 3 miesięcy (6,0%).

Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



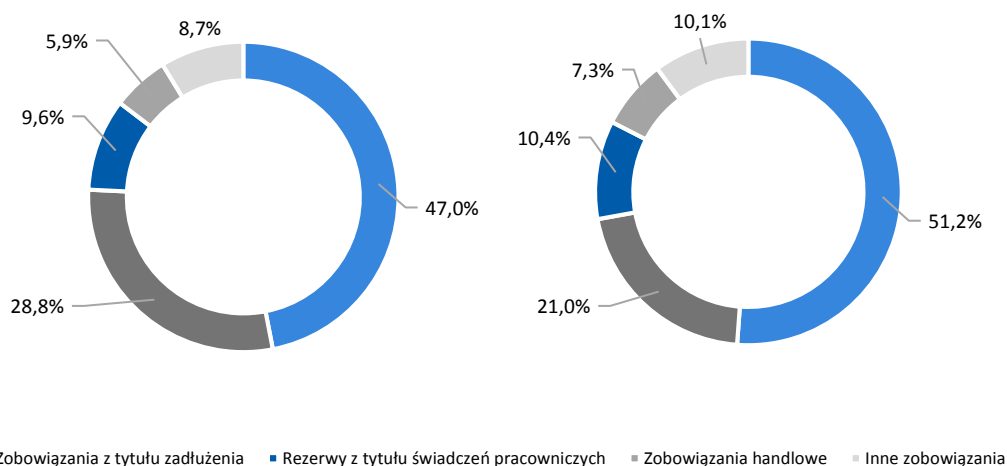
Źródło: Opracowanie własne

- Wartość taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych spadła o 128,0 mln zł głównie w wyniku wdrożenia od 1 stycznia 2019 r. MSSF 16. Szczegóły dotyczące zmian stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych opisano w **Nocie 5.1. SSF**;
- pozycja prawo do użytkowania aktywów w wysokości 986,2 mln zł na dzień 31.03.2019 była efektem zastosowania od dnia 1 stycznia 2019 r. MSSF 16. Szczegóły dotyczące pozycji prawo do użytkowania aktywów oraz zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w **Nocie 5.2. SSF**;
- należności handlowe oraz leasingowe wzrosły o 75,6 mln zł, proporcjonalnie do wzrostu przychodów w ostatnim miesiącu analizowanego okresu w porównaniu do grudnia 2018 r.;
- wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz lokat powyżej 3 miesięcy spadła o 193,2 mln zł, głównie w wyniku wydatków z tytułu prowadzonego programu inwestycyjnego w tabor kolejowy;
- wartość innych aktywów zmniejszyła się o 13,9 mln zł na skutek spadku o 24,9 mln zł rozrachunków z tytułu VAT oraz wzrostu o 12,3 mln zł aktywów z tytułu wykupu świadczeń przejazdowych.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

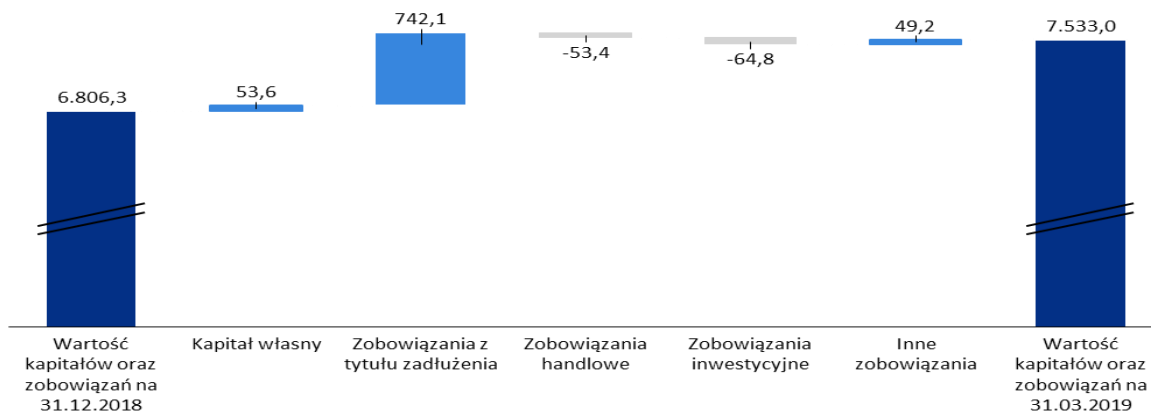
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy posiadał kapitał własny, który na dzień 31.03.2019 r. stanowił 47,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 51,2% na dzień 31.12.2018 r. W okresie 3 miesięcy 2019 r. nastąpił wzrost kapitału własnego o 53,6 mln zł wobec 31.12.2018 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 28,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 21,0% na 31.12.2018 r., co jest związane z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 3 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



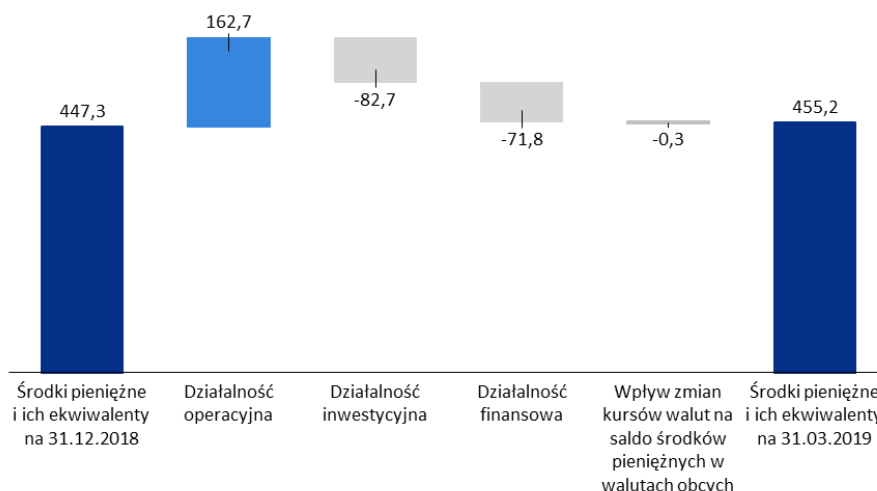
Źródło: Opracowanie własne

- Wzrost kapitałów własnych głównie z tytułu dodatniego wyniku finansowego za okres 3 miesięcy 2019 r. (wzrost pozycji zyski zatrzymane o 55,9 mln zł);
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia o 742,1 mln zł, głównie na skutek wdrożenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (wpływ wdrożenia na pozycję na dzień 1 stycznia 2019 r. wyniósł 803,7 mln zł), przy płatnościach z tytułu zadłużenia w kwocie 108,5 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w **Nocie 4.1. SSF**;
- spadek zobowiązań handlowych o 53,4 mln zł wynikał głównie ze spadku wartości kosztów operacyjnych;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych o 64,8 mln zł. Zmiana wartości wynikała ze zmniejszenia się wartości zobowiązań z tytułu zakupu i modernizacji nieruchomości o 17,5 mln zł w wyniku spadku intensyfikacji inwestycji w modernizację nieruchomości oraz spadku zobowiązań z tytułu nabycia taboru kolejowego o 16,1 mln zł na skutek mniejszej ilości wykonanych modernizacji lokomotyw na dzień 31.03.2019 r., niż na dzień 31.12.2018 r., co ma związek z harmonogramami dostaw;
- wartość innych zobowiązań wzrosła o 49,2 mln zł w wyniku zwiększenia się wartości rezerw pracowniczych o 16,6 mln zł głównie na skutek wzrostu rezerw na niewykorzystane urlopy. Dodatkowo zwiększyły się zobowiązania publiczno-prawne o 25,6 mln zł.

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wielkość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.03.2019 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2018 r. wzrosła o 7,9 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 68,9 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 171,6 mln zł. Ponadto największą zmianą wpływającą na zmniejszenie przepływów z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu spadku wartości kapitału obrotowego o 77,6 mln zł. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej wpłynął także zapłacony podatek dochodowy na poziomie 11,3 mln zł.
- Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej mają bezpośredni związek z nakładami inwestycyjnymi z tytułu nabycia taboru kolejowego, pozostałych rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych w wysokości 288,9 mln zł. Dodatni wpływ na wartość przepływów pieniężnych z działalności inwestycyjnej miało rozwiązanie lokat bankowych powyżej 3 miesięcy o wartości 200,0 mln zł.
- Przepływy pieniężne z działalności finansowej w okresie 3 miesięcy 2019 r. wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek oraz rat z tytułu leasingu finansowego, odsetek od leasingu finansowego oraz kredytów i pożyczek w wysokości 108,5 mln zł. Dodatkowo na wartość przepływów pieniężnych z działalności finansowej wpłynęły dotacje do taboru kolejowego w kwocie 37,1 mln zł.

5.1.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r.

Wyszczególnienie	3 miesiące 2019	3 miesiące 2018*	Zmiana	Tempo zmian
			2019 - 2018	2019/2018
Marża EBITDA ¹	20,4%	16,4%	3,9 p.p.	23,8%
Marża wyniku netto ²	4,2%	2,9%	1,3 p.p.	42,8%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,5	1,2	0,3	19,8%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA skorygowany o wpływ MSSF 16 **	1,0	1,2	-0,2	-19,4%
ROA ⁴	2,7%	1,8%	0,9 p.p.	48,1%
ROE ⁵	5,7%	3,5%	2,2 p.p.	60,9%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	234,8	251,8	-17,0	-6,8%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 458,0	1 458,0	0,0	0,0%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,1	15,6	-0,5	-3,2%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	304,0	325,5	-21,6	-6,6%

Źródło: Opracowanie własne

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

** wskaźnik skorygowany o wpływ standardu MSSF 16 w zakresie pozycji bilansowych oraz wyniku EBITDA

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA (w celach porównawczych zastosowano wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA skorygowany o wpływ MSSF 16), jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw, średnia masa pociągu na jedną lokomotywę oraz praca przewozowa na zatrudnionego, zależące od wielkości wykonywanej pracy i wykorzystania pojazdów trakcyjnych.

Grupa PKP CARGO uznała na etapie przygotowania prospektu emisyjnego, że powyższe wskaźniki w pełni będą pokazywać charakter prowadzonej przez Grupę działalności, zapewnią odpowiednio długi okres porównawczy danych oraz pozwolą ocenić najważniejsze parametry gospodarowania. Wśród zaprezentowanych wskaźników wysoki nacisk został położony na te, które

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia, (ii) krótkoterminowych zobowiązań z tytułu zadłużenia, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz (ii) lokaty powyżej 3 miesięcy) i EBITDA za 2019 r. (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości). Szczegóły dotyczące kalkulacji wskaźnika zadłużenia finansowego netto do EBITDA zaprezentowano w [Nocie 4.1 SSF](#)
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczyn 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 Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczyn liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

dotyczą rentowności oraz efektywności operacyjnej i pozwalają analizować na wielu poziomach zmiany rentowności oraz wykorzystanie taboru. Dodatkowo zaprezentowany został jeden z najistotniejszych wskaźników wypłacalności, będący jednocześnie powszechnie wykorzystywanym przez banki (jako kowenant bankowy w umowach kredytowych) wskaźnikiem.

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe r/r na skutek lepszych wyników finansowych opisanych w rozdziale **5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO**. Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA skorygowany o wpływ MSSF 16 poprawił się na skutek wzrostu poziomu wyniku EBITDA;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw oraz średniodobowego czasu pracy lokomotyw na skutek spadku prędkości handlowej (zamknięcia torowe i utrudnienia na sieci PKP PLK S.A.);
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił na skutek spadku pracy przewozowej o 4,9% r/r, przy wzroście zatrudnienia o 1,8% r/r.

5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału



Sytuacja gospodarcza w Europie

- Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.
- Na całą branżę transportu towarów (w tym kolejaj) wpływ mają także relacje z partnerami biznesowymi.



Sytuacja na rynku surowców energetycznych

- Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu będzie najważniejszym sektorem gospodarki.



Sytuacja na rynku kruszyw

- Wzrost przewozu kruszyw i materiałów budowlanych. Wynika to głównie z intensyfikacji prac przy inwestycjach infrastrukturalnych.
- Można oczekiwać utrzymania korzystnej koniunktury na rynkach materiałów budowlanych.



Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

- Obsługa przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku.
- Zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze.



Poziom cen energii

- Jednostka dominująca oraz spółki z Grupy Kapitałowej narażone są w znacznym stopniu na wahania cen energii.



Stan infrastruktury kolejowej

- Utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.
- Duża liczba zamknięć torowych, które wpływają na przepustowość wykorzystywanych linii oraz stacji.



Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal będą stanowić istotną pozycję kosztów operacyjnych
- W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższego kwartału nie przewiduje się znaczących zmian.



Sytuacja na rynku surowców hutniczych

- ArcelorMittal Poland ogłosił, że planuje tymczasowo wstrzymać pracę części surowcowej w krakowskiej hucie, czyli wielkiego pieca i stalowni. Zamknięcie nastąpi we wrześniu 2019 r. i może potrwać miesiące lub kwartały.



Regulacje techniczne dotyczące taboru

- Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy.
- Mając na uwadze zaawansowany wiek taboru i ograniczone moce produkcyjne przedsiębiorstw naprawczych, może występować czasowe niedopasowanie ilości oraz rodzaju taboru do potrzeb rynku.



Sytuacja OKD a.s.

- Zarząd OKD we współpracy z właścicielem (państwowe przedsiębiorstwo PRSKO) przygotowuje nową strategię wydobycia węgla kamiennego. Zgodnie z nią eksploatacja złóż miałyby być wydłużona w stosunku do planu restrukturyzacyjnego o kolejne siedem lat, czyli do 2030 r.



Poziom cen złomu

- Rynek złomu jest bardzo niestabilny i trudno przewidzieć, jaki poziom osiągną ceny w kolejnych kwartałach.
- Ceny złomu mają bezpośredni wpływ na przychody z tytułu kasacji taboru w Grupie.



Zmiana regulacji prawnych

- Rozporządzeniu w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.
- TSI Hałas, Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS).
- Nowelizacja Ustawy o Transporcie Kolejowym.
- Zmiana zasad szkolenia maszynistów i wydawania uprawnień.



Nakłady inwestycyjne

- Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne częściowo poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt inwestycyjny lub inne formy finansowania oraz ze środków własnych.
- Wdrożenie z dniem 01 stycznia 2019 r. nowego standardu MSSF 16 wpływa na sposób ujmowania pozycji aktywów i zobowiązań, co przełoży się na wynik finansowy oraz strukturę pozycji bilansowych. Wpływ implementacji MSSF 16 opisany został w [Nocie 1.3 SSF](#).



Kursy walutowe i Polityka Zarządzania

- PKP CARGO oraz spółki z Grupy narażone są na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. W Spółce i PKP CC stosowane są transakcje zabezpieczające dla ryzyka walutowego w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Do zarządzania tym ryzykiem stosuje się terminowe transakcje zabezpieczające typu FX Forward. Spółki te stosują rachunkowość zabezpieczeń w zakresie przepływów pieniężnych z tytułu kredytów inwestycyjnych w EUR oraz zawartych transakcji terminowych typu FX Forward.



Prowadzenie dialogu społecznego

- Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wytyczących z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego.
- Rozmowy dotyczące wzrostu wynagrodzeń, o których mowa w § 5 Paktu Gwarancji Pracowniczych, będą prowadzone po publikacji wyników Spółki za I kwartał 2019 r.

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

Na dzień publikacji niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Zarząd Jednostki dominującej podtrzymuje prognozę EBITDA Grupy PKP CARGO opublikowaną w dniu 20 marca 2019 r.

5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

5.4.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

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

W okresie 3 miesięcy 2019 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw i wagonów w Grupie. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowych lokomotyw oraz wagonów i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw - w ciągu 3 miesięcy 2019 r. wykonano 4 naprawy główne z modernizacją lokomotyw serii ET41 oraz 6 napraw głównych lokomotyw serii SM48/ST48. Obecnie Grupa PKP CARO posiada 2349 lokomotyw.

W II kwartale 2019 r. planowana jest sprzedaż 794 szt. wagonów oraz 74 szt. wraków lokomotyw.

PKP CARGO S.A. zdecydowało się skorzystać z opcji na zakup 5 wielosystemowych lokomotyw Vectron. Wartość podpisanego kontraktu wraz z utrzymaniem to blisko 112 mln zł. Lokomotywy będą przeznaczone do tras międzynarodowych w korytarzu północ-południe. Lokomotywy zostaną przekazane PKP CARGO w terminach: 3 szt. do 19.07.2019 r. oraz 2 szt. do 15.01.2020 r.

Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



5.4.2 Nieruchomości

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

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2019 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2019 r. oraz 31.12.2018 r.

Wyszczególnienie	31/03/2019	31/12/2018	Zmiana 2019-2018
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 462	1 479	-17
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	730 767	738 392	-7 625

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika m.in. z przeprowadzenia bieżącej weryfikacji gruntów oraz zmniejszenia dzierżawionej powierzchni przez spółki należące do Grupy PKP CARGO. Spółka AWT dokonała także wyburzenia jednego z budynków o powierzchni 440 m².



6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w notach dot. zobowiązań warunkowych.

6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie 3 miesięcy 2019 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązanymi zostały przedstawione w [Nocie 7.1 SSF](#).

6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

6.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym Raporcie, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

Niniejsze Pozostałe Informacje do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego zostały sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 22 maja 2019 roku



**W celu uzyskania dodatkowych informacji
o PKP CARGO prosimy o kontakt
z Biurem Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu:**

PKP CARGO S.A.

Biuro Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu