

RAPORT PÓŁROCZNY H1 2019



Skonsolidowany raport półroczny
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
za I półrocze 2019 roku





BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
ul. Postępu 12
02-676 Warszawa
Polska

tel.: +48 22 543 16 00
fax: +48 22 543 16 01
e-mail: office@bdo.pl
www.bdo.pl

RAPORT NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z PRZEGLĄDU ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

DLA AKCJONARIUSZY ORAZ RADY NADZORCZEJ PKP CARGO SA

Wprowadzenie

Przeprowadziliśmy przegląd załączonego śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO SA z siedzibą w Warszawie, przy ul. Grójeckiej 17, na które składają się śródroczne jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 30 czerwca 2019 roku, śródroczne jednostkowe sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku, śródroczne jednostkowe sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym za okres od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku, śródroczne jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku oraz inne noty objaśniające („śródroczne skrócone jednostkowe sprawozdanie finansowe”).

Kierownik jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i przedstawienie śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego zgodnie z wymogami Międzynarodowego Standardu Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonego w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

My jesteśmy odpowiedzialni za sformułowanie wniosku na temat śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego na podstawie przeprowadzonego przez nas przeglądu.

Zakres przeglądu

Przegląd przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowym Standardem Przeglądu 2410 w brzmieniu Międzynarodowego Standardu Usług Przeglądu 2410 *Przegląd śródrocznych informacji finansowych przeprowadzony przez niezależnego biegłego rewidenta* jednostki przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów.

Przegląd sprawozdania finansowego polega na kierowaniu zapytań przede wszystkim do osób odpowiedzialnych za kwestie finansowe i księgowe, przeprowadzaniu procedur analitycznych i innych procedur przeglądu.

Przegląd ma istotnie węższy zakres niż badanie przeprowadzane zgodnie z Krajowymi Standardami Rewizji Finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania. Na skutek tego przegląd nie wystarcza do uzyskania pewności, że wszystkie istotne kwestie, które zostałyby zidentyfikowane w trakcie badania, zostały ujawnione. W związku z tym nie wyrażamy opinii z badania na temat tego śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego.

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy, KRS: 0000729684, REGON: 141222257, NIP: 108-000-42-12. Biura BDO w Polsce: Katowice 40-007, ul. Uniwersytecka 13, tel.: +48 32 661 06 00, katowice@bdo.pl; Kraków 31-548, al. Pokoju 1, tel.: +48 12 378 69 00, krakow@bdo.pl; Poznań 60-650, ul. Piątkowska 165, tel.: +48 61 622 57 00, poznan@bdo.pl; Wrocław 53-332, ul. Powstańców Śląskich 7a, tel.: +48 71 734 28 00, wroclaw@bdo.pl

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest członkiem BDO International Limited, brytyjskiej spółki i częścią międzynarodowej sieci BDO, złożonej z niezależnych spółek członkowskich

Wniosek

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdzamy, że nie zwróciło naszej uwagi nic, co kazałoby nam sądzić, że załączone śródroczne skrócone jednostkowe sprawozdanie finansowe nie zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z wymogami Międzynarodowego Standardu Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonego w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie

wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3355

w imieniu której biegły rewident dokonał przeglądu sprawozdania finansowego



Signed by /
Podpisano przez:

Marcin Krupa

Date / Data: 2019-
08-21 15:17

Marcin Krupa
Biegły Rewident
nr w rejestrze 11142



Signed by /
Podpisano przez:

André Helin

Date / Data:
2019-08-21 15:27

dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr ewid. 90004

Warszawa, 21 sierpnia 2019 roku

Śródroczne skrócone jednostkowe
sprawozdanie finansowe **PKP CARGO S.A.**
za okres 6 miesięcy zakończony
dnia 30 czerwca 2019 roku

Sporządzone według MSSF
w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



Spis treści

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego	7
1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	7
1.4 Korekty błędów poprzednich okresów	11
1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	12
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	13
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	13
2.2 Koszty operacyjne	16
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	17
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	17
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	18
3.1 Podatek dochodowy	18
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	19
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	19
4.2 Kapitał własny	21
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	22
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	23
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	23
5.2 Prawo do użytkowania aktywów	25
5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych	25
5.4 Zapasy	27
5.5 Należności handlowe	27
5.6 Aktywa finansowe	27
5.7 Pozostałe aktywa	27
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	28
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	28
5.10 Pozostałe rezerwy	28
5.11 Zobowiązania finansowe	29
5.12 Pozostałe zobowiązania	29
6. Instrumenty finansowe	29
6.1 Instrumenty finansowe	29
7. Noty pozostałe	32
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	32
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	33
7.3 Zobowiązania warunkowe	34
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	34
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	34

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 828,2	868,5	1 874,6	962,5	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(250,9)	(106,9)	(262,9)	(135,5)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(290,8)	(143,3)	(354,0)	(183,0)	
Pozostałe usługi	(157,3)	(76,3)	(192,4)	(98,2)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(683,3)	(354,7)	(624,7)	(319,2)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(91,3)	(46,4)	(82,0)	(38,8)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(2,4)	1,0	5,5	2,4	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	352,2	141,9	364,1	190,2	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(285,8)	(144,5)	(219,8)	(110,1)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	66,4	(2,6)	144,3	80,1	
Przychody i (koszty) finansowe	4,4	19,2	12,8	21,0	<i>Nota 2.4</i>
Zysk przed opodatkowaniem	70,8	16,6	157,1	101,1	
Podatek dochodowy	(13,7)	(1,2)	(27,9)	(15,7)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK NETTO	57,1	15,4	129,2	85,4	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	8,4	8,3	(32,5)	(25,3)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(1,6)	(1,6)	6,2	4,8	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	6,8	6,7	(26,3)	(20,5)	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(12,4)	(12,4)	(1,5)	(1,5)	
Podatek dochodowy	2,4	2,4	0,3	0,3	
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	0,7	-	-	
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(9,3)	(9,3)	(1,2)	(1,2)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(2,5)	(2,6)	(27,5)	(21,7)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	54,6	12,8	101,7	63,7	
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	1,27	0,34	2,88	1,91	

Dane za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.



ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2018	
AKTYWA				
Tabor kolejowy	3 662,6	3 425,7	3 121,2	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	492,4	543,1	539,5	<i>Nota 5.1</i>
Prawo do użytkowania aktywów	596,3	-	-	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach powiązanych	805,5	805,5	807,3	<i>Nota 5.3</i>
Należności leasingowe	21,4	-	-	
Aktywa finansowe	7,5	5,7	4,9	<i>Nota 5.6</i>
Pozostałe aktywa	46,4	35,3	37,2	<i>Nota 5.7</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	75,0	87,2	102,1	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	5 707,1	4 902,5	4 612,2	
Zapasy	80,8	84,2	87,2	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	450,5	479,4	465,7	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	1,3	-	-	
Aktywa finansowe	24,1	203,4	429,4	<i>Nota 5.6</i>
Pozostałe aktywa	145,8	90,4	101,1	<i>Nota 5.7</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	133,7	222,4	49,3	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	836,2	1 079,8	1 132,7	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,7	-	18,3	
AKTYWA RAZEM	6 548,0	5 982,3	5 763,2	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	744,7	596,7	596,7	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(35,2)	(32,7)	(34,4)	
Zyski zatrzymane	353,6	511,3	386,5	
Kapitał własny razem	3 302,4	3 314,6	3 188,1	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 414,7	999,9	1 119,3	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania inwestycyjne	176,3	109,7	-	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	559,1	528,8	529,1	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	14,2	14,2	14,2	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	-	1,4	<i>Nota 5.11</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 164,3	1 652,6	1 664,0	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	295,1	231,3	238,8	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	212,6	292,6	260,0	
Zobowiązania inwestycyjne	192,3	225,5	116,6	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	118,4	92,6	112,0	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	19,6	19,4	12,4	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania finansowe	-	1,7	0,7	<i>Nota 5.11</i>
Pozostałe zobowiązania	243,3	152,0	170,6	<i>Nota 5.12</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 081,3	1 015,1	911,1	
Zobowiązania razem	3 245,6	2 667,7	2 575,1	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 548,0	5 982,3	5 763,2	

Dane na dzień 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego				Kapitał własny razem
			Wycena 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	-	-	-	-	-	57,1	57,1
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	0,7	(10,0)	6,8	-	(2,5)
Całkowite dochody razem	-	-	0,7	(10,0)	6,8	57,1	54,6
Dywidendy	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	148,0	-	-	-	(148,0)	-
30/06/2019	2 239,3	744,7	(12,2)	(28,4)	5,4	353,6	3 302,4
1/01/2018	2 239,3	589,2	(12,9)	(10,8)	16,8	264,8	3 086,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	129,2	129,2
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(1,2)	(26,3)	-	(27,5)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(1,2)	(26,3)	129,2	101,7
Pozostałe zmiany za okres	-	7,5	-	-	-	(7,5)	-
30/06/2018 (przekształcone)	2 239,3	596,7	(12,9)	(12,0)	(9,5)	386,5	3 188,1

Nota 1.3

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

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk przed opodatkowaniem	70,8	157,1
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	285,8	219,8
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	(12,0)	(23,3)
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,5	2,1
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(17,5)	(24,3)
Zmiany w kapitale obrotowym	9,0	28,3
Pozostałe korekty	(11,0)	(10,8)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	325,6	348,9
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(481,2)	(302,9)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	10,3	0,1
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	(150,2)
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	4,1	3,7
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(266,8)	(449,3)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(35,4)	(19,6)
Spłata kredytów / pożyczek	(112,7)	(110,1)
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(20,5)	(12,5)
Dotacje otrzymane	45,5	-
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool	(21,2)	(2,4)
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,2)	(1,6)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(147,5)	(146,2)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(88,7)	(246,6)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	222,4	295,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	133,7	49,3
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>16,6</i>	<i>13,4</i>



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO
1. Informacje ogólne
1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki
Informacje o Spółce

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repetitorium A Nr 1287/2001). Siedzibą Spółki jest Warszawa, ul Grójecka 17. Spółka 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 Spółki, akta prowadzone są przez Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Spółce nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-23-81-960.

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki oraz struktura akcjonariatu Spółki na dzień 30 czerwca 2019 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2019 roku odpowiednio w [Rozdziałach 3.1](#) oraz [3.2](#).

Podstawową działalnością Spółki jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Spółka świadczy usługi dodatkowe:


Informacje o Grupie Kapitałowej

PKP CARGO S.A. jest jednostką dominującą Grupy Kapitałowej PKP CARGO i sporządza skonsolidowane sprawozdanie finansowe zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonymi przez Unię Europejską („MSSF UE”).

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

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów we wspólnych przedsięwzięciach zostały zamieszczone w [Nocie 5.3](#) niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską ("MSSF UE"), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania niniejszego Jednostkowego 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 Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku sporządzonym według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe 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 Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

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

Działalność Spółki nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Spółki. Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe składa się z jednostkowego sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej, jednostkowego sprawozdania ze zmian w kapitale własnym, jednostkowego sprawozdania z przepływów pieniężnych oraz wybranych not objaśniających.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe podlegało przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2018 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku sporządzonego według MSSF UE.

W niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym 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.

W niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym niektóre pozycje sprawozdania z wyniku i całkowitych dochodów za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone w związku korektą błędów poprzednich okresów.

Efekt przekształcenia w związku z wdrożeniem MSSF 16 oraz korektą błędów poprzednich okresów opisano odpowiednio w **Notach 1.3** oraz **1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 21 sierpnia 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 Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego są spójne z zasadami opisanymi w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. 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 Spółka 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.

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

Istotne zasady rachunkowości

Spółka 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 bezpośrednie poniesione przez Spółkę 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 Spółka 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 Spółka 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.

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

Spółka 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 Spółka określa jako okres pozostały do dnia, na który prawa te zostały nadane, chyba że występują okoliczności, które wskazywałyby na przyjęcie dłuższego lub krótszego okresu. Prawa wieczystego użytkowania gruntów, za które Spółka nie ponosi opłat z uwagi na przysługujące z mocy prawa zwolnienie podmiotowe nie spełniają definicji leasingu i są prezentowane przez Spółkę w ramach pozycji pozostałe rzeczowe aktywa trwałe.

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

Po początkowym ujęciu Spółka 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.

Spółka 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 bazowy składnik aktywów ma niską wartość. Spółka uznaje za składniki o niskiej wartości, te aktywa które nowe, nie przekraczają kwoty 25.000 złotych.

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

Spółka jako leasingodawca

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

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

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

Spółka 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 Spółka nie dokonała przekształcenia danych porównawczych. Na moment wdrożenia MSSF 16 Spółka 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 Spółka zdecydowała się skorzystać z rozwiązań praktycznych dopuszczonych przez standard, obejmujących:

- zastosowanie pojedynczej stopy dyskonta do portfela leasingów o w miarę podobnych cechach,
- wyłączenie początkowych kosztów bezpośrednich z wyceny składników aktywów z tytułu prawa do użytkowania na dzień 1 stycznia 2019 roku,
- 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 Spółkę dotyczą zabudowanych nieruchomości, stanowiących strategiczne dla działalności Spółki punkty napraw taboru oraz punkty ładunkowe. Pozostałe umowy dotyczą głównie taboru kolejowego oraz pozostałych nieruchomości. Dodatkowo jako umowy leasingu zgodnie z MSSF 16 Spółka zaprezentowała również umowy dotyczące prawa wieczystego użytkowania gruntów, w przypadku których Spółka 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

Krańcowe stopy leasingobiorcy przyjęte do oszacowania wartości zobowiązań leasingowych wahały się w granicach od 1,31% do 4,29%. Różnicowanie stóp wynikało z uwzględnienia następujących czynników:

- waluta umowy,
- okres umowy.

Średnia ważona stopa leasingu przyjęta do wyceny zobowiązań wyniosła 3,93%.

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

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

Jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej

	31/12/2018	Wpływ zmian	1/01/2019
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 425,7	(20,9)	3 404,8
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	543,1	(31,6)	511,5
Prawo do użytkowania aktywów	-	616,0	616,0
Należności leasingowe	-	22,2	22,2
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	87,2	(0,1)	87,1
Aktywa trwałe razem	4 902,5	585,6	5 488,1
Należności leasingowe	-	1,0	1,0
Pozostałe aktywa	90,4	(0,5)	89,9
Aktywa obrotowe razem	1 079,8	0,5	1 080,3
AKTYWA RAZEM	5 982,3	586,1	6 568,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Zyski zatrzymane	511,3	0,4	511,7
Kapitał własny razem	3 314,6	0,4	3 315,0
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	999,9	533,5	1 533,4
Zobowiązania długoterminowe razem	1 652,6	533,5	2 186,1
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	231,3	61,7	293,0
Zobowiązania handlowe	292,6	(9,5)	283,1
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 015,1	52,2	1 067,3
Zobowiązania razem	2 667,7	585,7	3 253,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	5 982,3	586,1	6 568,4

Jednostkowe sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

Wdrożenie MSSF 16 ma również wpływ na strukturę sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów. W okresie 6 miesięcy 2019 roku w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 33,7 milionów złotych, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 5,7 milionów złotych, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 4,9 milionów złotych. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż miernik EBITDA jest wyższy o około 39,4 milionów złotych.

Poniżej zaprezentowano wyjaśnienie głównych różnic pomiędzy kwotami przyszłych opłat, wykazanych w **Nocie 7.2** Jednostkowego 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	126,9
Zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku w pozycji zobowiązań handlowych	6,4
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku	5,3
Korekty	656,1
Opcje przedłużenia i wypowiedzenia, z których Spółka skorzysta z wysokim prawdopodobieństwem	617,6
Zwolnienia z ujmowania dla leasingów krótkoterminowych oraz leasingów aktywów o niskiej wartości początkowej	(12,5)
Prawa wieczystego użytkowania gruntów	49,1
Pozostałe	1,9
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 31 grudnia 2018 roku, po korektach	794,7
Dyskonto	(194,2)
Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku	600,5
w tym: efekt ujęcia MSSF 16	595,2

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

Główne różnice wynikają z faktu, że okres przyjętych projekcji płatności leasingowych zgodnie z MSR 17 odnosi się wyłącznie do nieodwoływalnego okresu leasingu, za który Spółka 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 Spółki jest wystarczająco pewny. W przypadku umów z opcją przedłużenia oraz umów zawartych na czas nieokreślony, dla których Spółka 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 Spółkę 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 30 czerwca 2019 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Spółki zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Spółkę:

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 Spółka 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 Spółka 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 Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym Spółka dokonała przekształcenia danych za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 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 Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	6 miesięcy zakończone 30/06/2018 (przekształcone)
Koszty świadczeń pracowniczych	(623,9)	(0,8)	(624,7)
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	364,9	(0,8)	364,1
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	145,1	(0,8)	144,3
Przychody i (koszty) finansowe	12,0	0,8	12,8
Zysk przed opodatkowaniem	157,1	-	157,1
ZYSK NETTO	129,2	-	129,2
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	101,7	-	101,7

1.4 Korekty błędów poprzednich okresów (cd.)

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	30/06/2018 (przekształcone)
AKTYWA			
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	98,0	4,1	102,1
Aktywa trwałe razem	4 608,1	4,1	4 612,2
AKTYWA RAZEM			
	5 759,1	4,1	5 763,2
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Pozostałe składniki kapitału własnego	(28,0)	(6,4)	(34,4)
Zyski zatrzymane	397,6	(11,1)	386,5
Kapitał własny razem	3 205,6	(17,5)	3 188,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	512,0	17,1	529,1
Zobowiązania długoterminowe razem	1 646,9	17,1	1 664,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	107,5	4,5	112,0
Zobowiązania krótkoterminowe razem	906,6	4,5	911,1
Zobowiązania razem	2 553,5	21,6	2 575,1
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM			
	5 759,1	4,1	5 763,2

1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych - na dzień 30 czerwca 2019 roku Spółka przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zawartym porozumieniem ze stroną społeczną dotyczącym podwyżki wynagrodzeń dla pracowników od sierpnia 2019 roku. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2019 roku wyniosła 2,7%. Ujęcie podwyżek wynagrodzeń w wycenie rezerw na świadczenia pracownicze miało wpływ na wzrost kosztów świadczeń pracowniczych w wysokości 22,9 milionów złotych,
- zobowiązań handlowych - na dzień 30 czerwca 2019 roku Spółka dokonała oszacowania korekty kosztów energii elektrycznej za pierwsze półrocze 2019 roku w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 roku zmieniającej ustawę o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę o efektywności energetycznej oraz ustawę o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. 2019 poz. 1210) zrównującej ceny energii elektrycznej dla przedsiębiorstw za pierwsze półrocze 2019 roku do cen obowiązujących w pierwszym półroczu 2018 roku. W wyniku korekty zmniejszeniu uległy koszty energii trakcyjnej o kwotę 34,9 milionów złotych, koszty energii nietrakcyjnej o kwotę 1,3 miliona złotych oraz zobowiązania handlowe o kwotę 36,2 milionów złotych. Spółka spodziewa się dokonać rozliczeń finansowych z dostawcami energii elektrycznej w drugim półroczu 2019 roku,
- 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 Spółka, 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, Spółka uwzględnia wszystkie istotne fakty i okoliczności, które stanowią zachętę ekonomiczną do tego, aby skorzystać z opcji przedłużenia leasingu lub nie skorzystać z opcji wypowiedzenia leasingu, takie jak:

- znaczenie tego składnika aktywów dla działalności Spółki 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 Spółka ustala okres leasingu jako okres wynikający z umowy.

1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach (cd.)

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

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Spółki 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

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

Zarząd Spółki nie dokonuje oceny wyników działalności Spółki 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 Spółki. Zarząd Spółki analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym.

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	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	176,7	214,1	532,0	840,9	1 763,7
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	19,0	0,4	4,4	23,8
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	5,1	0,1	12,1	17,3
Pozostałe przychody	-	15,0	2,1	6,3	23,4
Razem	176,7	253,2	534,6	863,7	1 828,2
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	5,1	-	12,2	17,3
Przez okres	176,7	248,1	534,6	851,5	1 810,9
Razem	176,7	253,2	534,6	863,7	1 828,2

3 miesiące zakończony 30/06/2019	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	78,4	97,3	252,7	406,0	834,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	9,7	0,2	2,4	12,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	5,0	-	5,4	10,4
Pozostałe przychody	-	7,3	1,2	2,9	11,4
Razem	78,4	119,3	254,1	416,7	868,5
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	5,0	-	5,4	10,4
Przez okres	78,4	114,3	254,1	411,3	858,1
Razem	78,4	119,3	254,1	416,7	868,5

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2018	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	195,8	269,6	453,2	904,4	1 823,0
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	16,3	0,2	4,4	20,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	3,6	-	11,3	14,9
Pozostałe przychody	-	9,6	1,7	4,5	15,8
Razem	195,8	299,1	455,1	924,6	1 874,6
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	3,6	-	11,3	14,9
Przez okres	195,8	295,5	455,1	913,3	1 859,7
Razem	195,8	299,1	455,1	924,6	1 874,6

3 miesiące zakończony 30/06/2018	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	75,1	141,8	233,5	487,2	937,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	8,1	0,1	2,5	10,7
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	6,2	6,2
Pozostałe przychody	-	4,2	0,9	2,9	8,0
Razem	75,1	154,1	234,5	498,8	962,5
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	6,2	6,2
Przez okres	75,1	154,1	234,5	492,6	956,3
Razem	75,1	154,1	234,5	498,8	962,5



2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Informacje geograficzne

Spółka definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi.

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2019 roku oraz 30 czerwca 2018 roku nie przekroczyła 12% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów z tytułu umów z klientami.

Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami od klientów zewnętrznych w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Polska	1 641,8	785,4	1 655,2	853,1
Niemcy	79,7	33,5	72,1	35,5
Czechy	42,1	19,7	49,2	22,6
Słowacja	30,6	13,3	52,0	27,3
Pozostałe kraje	34,0	16,6	46,1	24,0
Razem	1 828,2	868,5	1 874,6	962,5

Informacje o wiodących klientach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku udział w sprzedaży usług do jednej grupy kapitałowej przekraczał 10% i wyniósł 11,4% sumy przychodów z tytułu umów z klientami. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku udział w sprzedaży usług do dwóch grup kapitałowych przekraczał 10% i wynosił 13,7% i 11,8% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	30/06/2019	30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	43,9	51,5
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	47,1	51,8
Reklasyfikacja do należności	(43,9)	(51,5)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	47,1	51,8

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	30/06/2019	30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	1,6	0,8
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(1,6)	(0,8)
Ze zobowiązania z tytułu umów z klientami ujętego w trakcie okresu	3,4	1,0
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	3,4	1,0



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Zużycie paliwa trakcyjnego	(71,8)	(33,5)	(75,2)	(38,7)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(179,1)	(73,4)	(187,7)	(96,8)
Razem	(250,9)	(106,9)	(262,9)	(135,5)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Usługi remontowe	(28,8)	(15,2)	(27,7)	(14,4)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(30,6)	(12,1)	(65,7)	(34,7)
Usługi transportowe	(34,4)	(16,9)	(40,2)	(19,5)
Usługi telekomunikacyjne	(2,0)	(1,2)	(1,9)	(1,0)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(3,7)	(2,2)	(2,6)	(1,5)
Usługi informatyczne	(20,7)	(10,2)	(20,0)	(10,3)
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	(18,0)	(9,1)	(13,0)	(7,3)
Usługi przeładunkowe	(6,1)	(2,5)	(9,7)	(4,5)
Pozostałe usługi	(13,0)	(6,9)	(11,6)	(5,0)
Razem	(157,3)	(76,3)	(192,4)	(98,2)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Wynagrodzenia	(502,2)	(255,0)	(462,2)	(233,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(99,3)	(50,5)	(91,9)	(46,6)
Koszty odpisów na ZFŚS	(12,2)	(6,1)	(11,7)	(5,9)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(16,6)	(7,9)	(14,2)	(7,1)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,4)	(0,7)	(2,4)	(1,0)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(51,6)	(34,5)	(42,3)	(25,1)
Razem	(683,3)	(354,7)	(624,7)	(319,2)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(4,0)	(1,6)	(3,8)	(1,7)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(13,3)	(3,7)	(12,5)	(4,2)
Zużycie materiałów	(24,9)	(12,4)	(23,8)	(11,7)
Podatki i opłaty	(13,2)	(7,5)	(11,0)	(7,1)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(11,6)	(8,3)	(8,8)	(2,6)
Podróże służbowe	(13,5)	(6,8)	(13,4)	(6,8)
Pozostałe	(10,8)	(6,1)	(8,7)	(4,7)
Razem	(91,3)	(46,4)	(82,0)	(38,8)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Amortyzacja taboru kolejowego	(224,8)	(114,5)	(192,6)	(97,2)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(20,6)	(9,5)	(18,7)	(8,6)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(34,2)	(17,5)	-	-
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(6,2)	(3,0)	(8,5)	(4,3)
Razem	(285,8)	(144,5)	(219,8)	(110,1)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Zyski ze zbycia				
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	1,0	0,8	-	-
Rozwiązane odpisy aktualizujące				
Należności handlowe	1,5	0,6	4,2	0,6
Pozostałe				
Kary i odszkodowania	6,5	3,2	5,4	2,7
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,0	0,7	1,8	0,5
Inne	0,9	0,6	2,8	2,1
Pozostałe przychody operacyjne razem	10,9	5,9	14,2	5,9
Utworzone odpisy aktualizujące				
Należności handlowe	(2,5)	(0,8)	(1,7)	(0,3)
Pozostałe				
Kary i odszkodowania	(4,2)	(1,7)	(3,8)	(1,9)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(1,6)	(0,9)	(1,2)	(0,6)
Utworzone pozostałe rezerwy	(2,5)	-	(0,4)	0,2
Inne	(2,5)	(1,5)	(1,6)	(0,9)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(13,3)	(4,9)	(8,7)	(3,5)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(2,4)	1,0	5,5	2,4

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Przychody odsetkowe	2,7	1,1	4,6	2,3
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	33,2	33,2	30,4	30,4
Pozostałe	0,8	0,7	-	-
Przychody finansowe razem	36,7	35,0	35,0	32,7
Koszty odsetkowe ⁽¹⁾	(23,2)	(11,3)	(12,4)	(6,1)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(7,9)	(4,0)	(8,4)	(4,4)
Inne	(1,2)	(0,5)	(1,4)	(1,2)
Koszty finansowe razem	(32,3)	(15,8)	(22,2)	(11,7)
Przychody i (koszty) finansowe	4,4	19,2	12,8	21,0

⁽¹⁾ Wzrost kosztów odsetkowych w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku jest głównie efektem ujęcia kosztów odsetek od leasingu w wysokości 12,1 milionów złotych wynikających z wejścia w życie MSSF 16.

Dane za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(0,1)	10,3	(28,1)	(9,5)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,7)	(0,3)	(1,1)	(0,5)
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(12,9)	(11,2)	1,3	(5,7)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(13,7)	(1,2)	(27,9)	(15,7)

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 Spółki mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(1,6)	(1,6)	6,2	4,8
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	2,4	2,4	0,3	0,3
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	0,8	0,8	6,5	5,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	31/12/2018	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2019
Niefinansowe aktywa trwałe	(54,9)	3,2	(51,7)	(23,9)	-	(75,6)
Prawo do użytkowania aktywów i zobowiązań z tytułu leasingu	-	1,8	1,8	3,8	-	5,6
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	5,5	(0,7)	4,8	(2,5)	-	2,3
Zapasy	(4,5)	-	(4,5)	0,4	-	(4,1)
Należności	(3,9)	(4,4)	(8,3)	1,8	-	(6,5)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	118,0	-	118,0	8,3	2,4	128,7
Pozostałe	0,4	-	0,4	(1,9)	(1,6)	(3,1)
Niewykorzystane straty podatkowe	26,6	-	26,6	1,1	-	27,7
Razem	87,2	(0,1)	87,1	(12,9)	0,8	75,0

Na dzień 30 czerwca 2019 roku Spółka rozpoznała aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od straty podatkowej poniesionej w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2019 roku oraz od 1 kwietnia do 31 grudnia 2016 roku. Strata osiągnięta w 2016 roku będzie możliwa do odliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych po zakończeniu funkcjonowania PGK. Zdaniem Zarządu Spółki na dzień 30 czerwca 2019 roku ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jest niskie.

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2018	1/01/2018	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2018
Niefinansowe aktywa trwałe	(41,8)	(8,4)	-	(50,2)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	5,1	5,6	-	10,7
Zapasy	(3,0)	(1,7)	-	(4,7)
Należności handlowe	(4,0)	1,2	-	(2,8)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	115,0	6,4	0,3	121,7
Pozostałe	(3,6)	(1,6)	6,2	1,0
Niewykorzystane straty podatkowe	26,6	(0,2)	-	26,4
Razem	94,3	1,3	6,5	102,1

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Na dzień 30 czerwca 2019 roku jak i na dzień 31 grudnia 2018 roku nie wystąpiły straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Na dzień 30 czerwca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Spółkę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu.

Pozycje w walutach

30/06/2019	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe i pożyczki	665,6	442,4	1 108,0
Leasing	513,1	88,7	601,8
Razem	1 178,7	531,1	1 709,8
Zobowiązania zmiennoprocentowe	665,9	442,4	1 108,3
Zobowiązania stałoprocentowe	512,8	88,7	601,5
Razem	1 178,7	531,1	1 709,8

W ramach zobowiązań o stałym oprocentowaniu Spółka 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 PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe i pożyczki	757,8	468,1	1 225,9
Leasing finansowy	0,6	4,7	5,3
Razem	758,4	472,8	1 231,2
Zobowiązania zmiennoprocentowe	758,4	472,8	1 231,2
Razem	758,4	472,8	1 231,2

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
31/12/2018	1 225,9	5,3	1 231,2
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	595,2	595,2
1/01/2019	1 225,9	600,5	1 826,4
Zaciągnięcie zadłużenia	-	36,9	36,9
Koszty transakcyjne	1,1	-	1,1
Naliczenie odsetek	10,0	12,1	22,1
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(112,7)	(35,4)	(148,1)
Zapłacone odsetki	(10,2)	(10,3)	(20,5)
Koszty transakcyjne	(1,1)	-	(1,1)
Pozostałe	-	(1,0)	(1,0)
Wycena walutowa	(5,0)	(1,0)	(6,0)
30/06/2019	1 108,0	601,8	1 709,8
Długoterminowe	883,7	531,0	1 414,7
Krótkoterminowe	224,3	70,8	295,1
Razem	1 108,0	601,8	1 709,8

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	16,4
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu finansowego	Przychody finansowe	0,5
Koszty z tytułu:		
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	7,4
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	1,2

6 miesięcy zakończonych 30/06/2018	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Razem
1/01/2018	1 430,5	34,4	1 464,9
Koszty transakcyjne	0,8	-	0,8
Naliczenie odsetek	12,1	0,3	12,4
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(110,1)	(19,6)	(129,7)
Zapłacone odsetki	(12,2)	(0,3)	(12,5)
Koszty transakcyjne	(0,8)	-	(0,8)
Wycena walutowa	22,1	0,9	23,0
30/06/2018	1 342,4	15,7	1 358,1
Długoterminowe	1 118,9	0,4	1 119,3
Krótkoterminowe	223,5	15,3	238,8
Razem	1 342,4	15,7	1 358,1

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Dług netto

Poprzez dług netto Spółka rozumie sumę posiadanych kredytów bankowych, pożyczek oraz zobowiązań z tytułu leasingu oraz pozostałych zobowiązań finansowych, tj. zobowiązań z tytułu cash pool, pomniejszoną o środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz wybrane aktywa finansowe, tj. lokaty powyżej 3 miesięcy oraz aktywa z tytułu cash pool. 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 Spółki miernik EBITDA jest jednym z podstawowych mierników wyników.

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

W przypadku większości umów kredytowych zawarty w nich wskaźnik dług netto/EBITDA kalkulowany jest bez uwzględnienia wpływu MSSF 16. W związku z powyższym zaprezentowane poniżej dane w zakresie zobowiązań z tytułu leasingu i miernika EBITDA na dzień 30 czerwca 2019 roku zostały oczyszczone o wpływ MSSF 16.

	30/06/2019	31/12/2018
Kredyty bankowe i pożyczki	1 108,0	1 225,9
Leasing	0,3	5,3
Pozostałe zobowiązanie finansowe	-	1,5
Razem dług	1 108,3	1 232,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(133,7)	(222,4)
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	(201,1)
Cash pool	(19,9)	-
Razem dług netto	954,7	809,2
EBITDA za ostatnie 12 miesięcy	719,9	771,2
Dług netto/EBITDA	1,3	1,0

Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2019	31/12/2018
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	69,9	70,7
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2020	PLN	100,0	100,0
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	31/12/2019	PLN	100,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	31/12/2019	PLN	150,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/12/2019	PLN	50,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/12/2019	PLN	200,0	-
Razem				669,9	170,7

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

W dniu 20 maja 2019 roku Spółka 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.

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2019	31/12/2018
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 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.

4.2 Kapitał własny (cd.)

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Spółki.

Kapitał zapasowy

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku kapitał zapasowy uległ zwiększeniu o 148,0 milionów złotych w wyniku podziału zysku osiągniętego w 2018 roku. Natomiast w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku kapitał zapasowy uległ zwiększeniu o 7,5 milionów złotych w wyniku podziału zysku osiągniętego w 2017 roku.

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 Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

W dniu 26 czerwca 2019 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku netto osiągniętego 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,
- c) kwotę 67,2 milionów złotych przeznaczyć na wypłatę dywidendy (1,50 PLN na jedną akcję).

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2019	31/12/2018
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	36,9	70,2
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	96,8	152,2
Razem	133,7	222,4
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	16,6	17,7

Spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów spowodowany jest spłatą zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych oraz zobowiązań z tytułu kredytów. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w śródrocznym jednostkowym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych.

Na dzień 30 czerwca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów, 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

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	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	5 521,2	592,9	220,3	34,8	23,3	16,7	888,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	(25,3)	(30,2)	(0,7)	(2,4)	-	-	(33,3)
1/01/2019	5 495,9	562,7	219,6	32,4	23,3	16,7	854,7
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	306,5	306,5
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	212,4	212,4
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	1,9	-	-	1,9
Rozliczenie środków trwałych w budowie	518,2	-	1,9	-	0,2	(520,3)	(518,2)
Dotacja do aktywów trwałych	(46,1)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(1,1)	-	-	(0,4)	-	-	(0,4)
Likwidacja	(171,0)	(1,3)	(0,5)	-	-	-	(1,8)
Przeklasyfikowanie do APS	(14,7)	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	5 806,5	561,4	221,0	33,9	23,5	15,3	855,1
Skumulowane umorzenie							
31/12/2018	(1 988,6)	(123,4)	(165,6)	(31,9)	(19,8)	-	(340,7)
Efekt wdrożenia MSSF 16	4,4	-	0,4	1,3	-	-	1,7
1/01/2019	(1984,2)	(123,4)	(165,2)	(30,6)	(19,8)	-	(339,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(224,8)	(11,9)	(7,2)	(0,7)	(0,8)	-	(20,6)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,5)	-	-	(1,2)	-	-	(1,2)
Sprzedaż	0,5	-	-	0,4	-	-	0,4
Likwidacja	167,5	1,3	0,5	-	-	-	1,8
Przeklasyfikowanie do APS	7,1	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	(2 038,4)	(134,0)	(171,9)	(32,1)	(20,6)	-	(358,6)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019	(106,9)	(1,6)	-	-	-	(2,6)	(4,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Sprzedaż	0,1	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	0,5	-	-	-	-	0,1	0,1
Przeklasyfikowanie do APS	0,8	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	(105,5)	(1,6)	-	-	-	(2,5)	(4,1)
Wartość netto							
1/01/2019	3 404,9	437,7	54,4	1,8	3,5	14,1	511,5
30/06/2019	3 662,6	425,8	49,1	1,8	2,9	12,8	492,4

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2018	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	5 095,2	582,2	210,3	35,1	22,2	13,0	862,8
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	264,0	264,0
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	21,0	21,0
Rozliczenie środków trwałych w budowie	281,9	0,3	1,1	-	0,1	(283,4)	(281,9)
Sprzedaż	-	-	(0,3)	(0,1)	-	-	(0,4)
Aport	(8,3)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	(144,8)	(0,5)	(1,0)	(0,1)	-	-	(1,6)
Przeklasyfikowanie do APS	(30,3)	-	-	-	-	-	-
30/06/2018	5 193,7	582,0	210,1	34,9	22,3	14,6	863,9
Skumulowane umorzenie							
1/01/2018	(1 927,7)	(103,5)	(151,1)	(30,7)	(18,1)	-	(303,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(192,6)	(8,6)	(8,5)	(0,9)	(0,7)	-	(18,7)
Sprzedaż	-	-	0,3	0,1	-	-	0,4
Aport	5,0	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	141,4	0,5	0,9	0,1	-	-	1,5
Przeklasyfikowanie do APS	8,6	-	-	-	-	-	-
30/06/2018	(1 965,3)	(111,6)	(158,4)	(31,4)	(18,8)	-	(320,2)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2018	(111,5)	(1,6)	-	-	-	(2,6)	(4,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Aport	0,6	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	0,3	-	-	-	-	-	-
Przeklasyfikowanie do APS	3,4	-	-	-	-	-	-
30/06/2018	(107,2)	(1,6)	-	-	-	(2,6)	(4,2)
Wartość netto							
1/01/2018	3 056,0	477,1	59,2	4,4	4,1	10,4	555,2
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>100,5</i>	-	<i>4,2</i>	<i>2,9</i>	-	-	<i>7,1</i>
30/06/2018	3 121,2	468,8	51,7	3,5	3,5	12,0	539,5
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>43,9</i>	-	<i>3,5</i>	<i>1,9</i>	-	-	<i>5,4</i>

5.2 Prawo do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
Efekt wdrożenia MSSF 16	91,5	526,9	0,7	2,4	0,6	622,1
1/01/2019	91,5	526,9	0,7	2,4	0,6	622,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	29,7	1,3	-	5,9	-	36,9
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(0,8)	-	-	-	(0,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(25,3)	-	-	(1,9)	-	(27,2)
Pozostałe	-	0,2	-	-	-	0,2
30/06/2019	95,9	527,6	0,7	6,4	0,6	631,2
Skumulowane umorzenie						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(4,4)	-	(0,4)	(1,3)	-	(6,1)
1/01/2019	(4,4)	-	(0,4)	(1,3)	-	(6,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(13,0)	(20,3)	(0,1)	(0,8)	-	(34,2)
Wykup przedmiotu leasingu	4,5	-	-	1,2	-	5,7
Pozostałe	(0,3)	-	-	-	-	(0,3)
30/06/2019	(13,2)	(20,3)	(0,5)	(0,9)	-	(34,9)
Wartość netto						
1/01/2019	87,1	526,9	0,3	1,1	0,6	616,0
30/06/2019	82,7	507,3	0,2	5,5	0,6	596,3

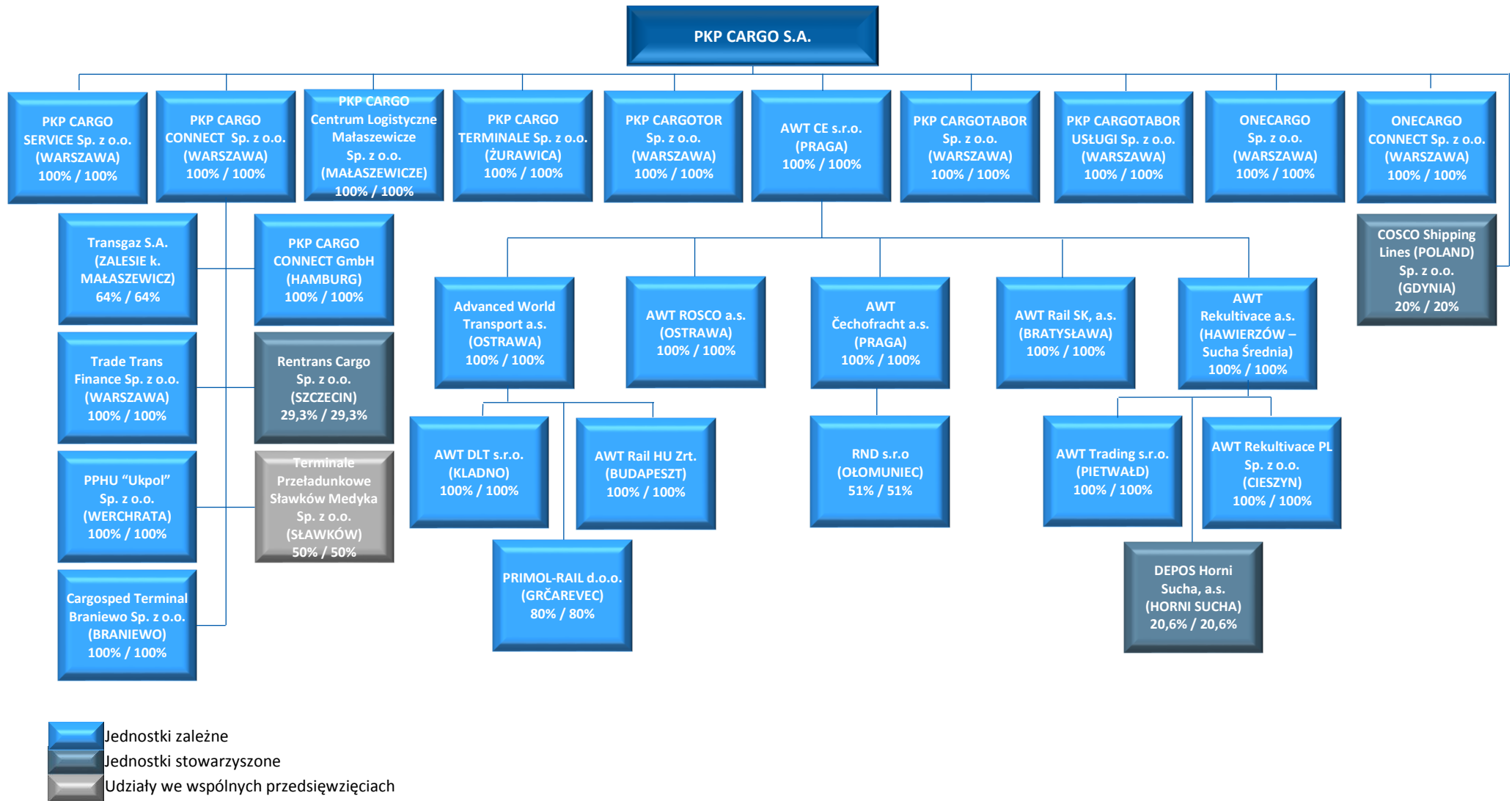
5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych

Zestawienie inwestycji w jednostkach powiązanych

	Wartość bilansowa	
	30/06/2019	31/12/2018
AWT CE s.r.o.	499,7	499,7
CARGOTOR Sp. z o.o.	20,2	20,2
COSCO Shipping Lines (Poland) Sp. z o.o.	1,1	1,1
ONECARGO Sp. z o.o.	-	-
ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	-	-
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	84,7	84,7
PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	40,4	40,4
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	10,7	10,7
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	15,4	15,4
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	10,1	10,1
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	123,2	123,2
Razem	805,5	805,5

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku nie wystąpiły zmiany wartości inwestycji w jednostkach powiązanych.

5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych (cd.)



W dniu 29 maja 2019 roku w KRS nastąpiła rejestracja zmiany nazwy spółki PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. (dotychczasowa nazwa: PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.).

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2019	31/12/2018
Zapasy strategiczne	25,2	25,3
Tabor w trakcie kasacji	18,6	20,7
Pozostałe zapasy	43,1	41,1
Odpisy aktualizujące	(6,1)	(2,9)
Zapasy netto	80,8	84,2

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2019	31/12/2018
Należności handlowe	497,1	526,8
Odpis aktualizujący należności	(46,6)	(47,4)
Razem	450,5	479,4
Aktywa krótkoterminowe	450,5	479,4
Razem	450,5	479,4

5.6 Aktywa finansowe

Struktura aktywów finansowych

	30/06/2019	31/12/2018
Forwardy walutowe	6,1	3,1
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	4,9
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1
Cash pool	19,9	-
Razem	31,6	209,1
Aktywa długoterminowe	7,5	5,7
Aktywa krótkoterminowe	24,1	203,4
Razem	31,6	209,1

Spadek wartości lokat powyżej 3 miesięcy spowodowany jest głównie spłatą zobowiązań z tytułu niefinansowych aktywów trwałych oraz kredytów bankowych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w śródrocznym jednostkowym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych.

5.7 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2019	31/12/2018
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczanie w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	34,1	30,9
Ubezpieczenia	8,6	6,7
Usługi informatyczne	6,3	3,8
Wykup świadczeń przejazdowych	6,7	-
Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	7,1	-
Pozostałe koszty rozliczanie w czasie	1,9	1,1
Inne	14,3	0,1
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	25,7	45,6
Należności z tytułu podatku dochodowego	20,7	2,9
Rozrachunki z tytułu dywidendy	33,2	-
Inne	6,9	3,8
Aktywa niematerialne		
Licencje	22,2	26,0
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	4,5	4,8
Razem	192,2	125,7
Aktywa długoterminowe	46,4	35,3
Aktywa krótkoterminowe	145,8	90,4
Razem	192,2	125,7

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2019	31/12/2018
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	365,8	307,1
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	-	11,1
Pozostałe	2,8	17,0
Razem	368,6	335,2
Zobowiązania długoterminowe	176,3	109,7
Zobowiązania krótkoterminowe	192,3	225,5
Razem	368,6	335,2

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	30/06/2019	31/12/2018
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	197,8	177,1
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	115,1	121,6
Świadczenia przejazdowe	31,4	31,0
Odprawy pośmiertne	6,5	6,1
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	290,1	265,3
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	36,6	20,3
Razem	677,5	621,4
Zobowiązania długoterminowe	559,1	528,8
Zobowiązania krótkoterminowe	118,4	92,6
Razem	677,5	621,4

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2019	31/12/2018
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,2	14,2
Inne rezerwy	19,6	19,4
Razem	33,8	33,6
Zobowiązania długoterminowe	14,2	14,2
Zobowiązania krótkoterminowe	19,6	19,4
Razem	33,8	33,6

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 30 czerwca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku rezerwa reprezentowała szacunek Zarządu Spółki w związku z prawdopodobieństwem zapłaty kary pieniężnej nałożonej przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w kwocie 14,2 milionów złotych.

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 Spółki kwota pozostałych rezerw na dzień 30 czerwca 2019 roku jak i na dzień 31 grudnia 2018 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Zarządu Spółki mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

5.11 Pozostałe zobowiązania finansowe

Struktura pozostałych zobowiązań finansowych

	30/06/2019	31/12/2018
Forwardy walutowe	-	0,2
Cash pool	-	1,5
Razem	-	1,7
Zobowiązania krótkoterminowe	-	1,7
Razem	-	1,7

5.12 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2019	31/12/2018
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	20,1	22,9
Zobowiązania z tytułu dywidendy	67,2	-
Zobowiązania publiczno-prawne ⁽¹⁾	84,0	54,6
Rozrachunki z pracownikami	66,1	69,4
Pozostałe rozrachunki	5,9	5,1
Razem	243,3	152,0
Zobowiązania krótkoterminowe	243,3	152,0
Razem	243,3	152,0

⁽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 Spółkę przed terminem wymagalności.

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	6,1	3,1
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,6	4,9
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	450,5	479,4
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		0,3	0,8
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	Nota 5.6	-	201,1
Cash pool	Nota 5.6	19,9	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	133,7	222,4
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		22,7	-
Razem		638,8	911,7

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.11	-	0,2
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	442,4	468,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	665,6	757,8
Zobowiązania handlowe		212,6	292,6
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.8	368,6	335,2
Cash pool	Nota 5.11	-	1,5
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	601,8	5,3
Razem		2 291,0	1 860,7

Odpisy aktualizujące należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 5.5** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku Spółka 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 30 czerwca 2019 roku ustanowiono następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do sierpnia 2031 roku. Na dzień 30 czerwca 2019 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 104,0 milionów EUR stanowiąca równowartość 442,4 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do czerwca 2021 roku. Na dzień 30 czerwca 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 6,1 milionów złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2019 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2019		31/12/2018	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	6,1	-	3,1	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	4,9
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	0,2	-

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

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

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 5,6 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.



c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Spółka nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 30 czerwca 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

	6 miesięcy zakończony 30/06/2019	6 miesięcy zakończony 30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	4,9	4,9
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	0,7	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	5,6	4,9

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 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 sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	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	(1,5)	-	2,9	0,5	(9,9)	(12,1)	(20,1)
Różnice kursowe	-	-	(0,7)	-	(0,8)	1,0	(0,5)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	0,7	(1,0)	-	-	-	(0,3)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,1)	-	(1,1)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	2,1	-	-	-	-	-	2,1
Zysk / (strata) brutto	0,6	0,7	1,2	0,5	(11,8)	(11,1)	(19,9)
Zmiana wyceny	8,4	-	-	-	-	-	8,4
Pozostałe całkowite dochody	8,4	-	-	-	-	-	8,4

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 2,1 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 3,2 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 5,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończony 30/06/2018	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	(1,5)	6,2	(10,7)	(0,3)	(6,3)
Różnice kursowe	-	3,4	(1,0)	(0,9)	1,5
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	2,5	-	-	2,5
Prowizje związane z kredytami bankowymi	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	3,9	-	-	-	3,9
Zysk / (strata) brutto	2,4	12,1	(12,5)	(1,2)	0,8
Zmiana wyceny	(32,5)	-	-	-	(32,5)
Pozostałe całkowite dochody	(32,5)	-	-	-	(32,5)

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 3,9 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (10,4) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (22,1) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku Skarb Państwa był dla Spółki podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi ze Spółką i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: ENEA, JSW, PGE, Azoty, PKN Orlen oraz Węgłokoks. Najistotniejszymi dostawcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym Spółka zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP:

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019		30/06/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	28,2	0,1	477,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	246,2	333,9	58,6	112,4
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,8	279,9	2,8	55,4

	6 miesięcy zakończone 30/06/2018		31/12/2018	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	28,4	1,3	8,7
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	292,7	293,0	93,1	125,1
Jednostki stowarzyszone	1,3	-	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	4,9	334,8	1,8	59,7

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą dostawy mediów oraz usług w zakresie medycyny pracy. Na dzień 30 czerwca 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.

Oprócz transakcji handlowych Spółka posiada rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Notach 5.6** i **5.11** oraz należności z tytułu dywidend zaprezentowane w **Nocie 5.7**. Ponadto udzieliła poręczeń dla spółek zależnych opisanych w **Nocie 7.3** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego. Na dzień 30 czerwca 2019 roku Spółka posiadała także zobowiązanie z tytułu dywidendy wobec PKP S.A. w kwocie 22,2 milionów złotych.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz 30 czerwca 2018 roku Spółka nie udzieliła, ani nie zaciągnęła pożyczek od podmiotów powiązanych.

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
Świadczenia krótkoterminowe	1,3	1,1
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,4
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1
Razem	1,3	1,6

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
Świadczenia krótkoterminowe	0,6	0,5
Razem	0,6	0,5

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
Świadczenia krótkoterminowe	3,3	3,0
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,1	0,5
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,1
Razem	3,5	3,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego nie zawierali ze Spółką 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

	30/06/2019	31/12/2018
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	1 591,5	1 277,0
Razem	1 591,5	1 277,0

Na dzień 30 czerwca 2019 roku wzrost przyszłych zobowiązań inwestycyjnych wynikał z nowozawartych umów, z których najistotniejsze dotyczyły:

- zawartej 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 w styczniu 2019 roku umowy ze spółką PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. na wykonanie 424 napraw okresowych lokomotyw, z okresem realizacji do grudnia 2021 roku. Na dzień 30 czerwca 2019 roku pozostała do realizacji wartość umowy wynosiła 201,8 milionów złotych.
- zawartego 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. Na dzień 30 czerwca 2019 roku łączna niezrealizowana wartość umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw wynosiła 17,5 milionów EUR, co stanowi równowartość 74,3 milionów złotych.

Pozostałe zmiany spowodowane były spłatą zobowiązań inwestycyjnych wynikających z umów zawartych w poprzednich okresach.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2019	31/12/2018
Poręczenia dla spółek zależnych	1,5	1,5
Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.	43,1	38,1
Pozostałe zobowiązania warunkowe	108,8	110,2
Razem	153,4	149,8

Udzielone poręczenia dla spółek zależnych

Na dzień 30 czerwca 2019 roku oraz na dzień 31 grudnia 2018 roku obowiązywało poręczenie umowy pożyczki udzielone przez Spółkę dla PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Udzielone poręczenie zostało zabezpieczone wekslem in blanco.

Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.

Na dzień 30 czerwca 2019 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały gwarancje przetargowe (o wartości 5,5 milionów złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 28,1 milionów złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 9,5 milionów złotych). Na dzień 31 grudnia 2018 roku obowiązywały gwarancje przetargowe (o wartości 13,9 milionów złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 17,8 milionów złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 6,3 milionów złotych).

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Spółki, 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 Spółkę. Kwoty zaprezentowane w niniejszej Nocie odpowiadają wartościom pełnych roszczeń zgłoszonych przez podmioty zewnętrzne. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

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

W dniu 31 lipca 2019 roku spółka Trade Trans Finance Sp. z o.o. została przejęta przez spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Połączenie zostało zarejestrowane w KRS.

W sierpniu 2019 roku do akt rejestrowych został przyjęty plan połączenia spółek PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. („PKP CARGO CL Małaszewicze”) i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”). Wskazane połączenie ma nastąpić w drodze przejścia przez PKP CARGO TERMINALE spółki PKP CARGO CL Małaszewicze, w wyniku czego spółka PKP CARGO CL Małaszewicze przestanie istnieć z dniem wykreślenia jej z rejestru przedsiębiorców.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 21 sierpnia 2019 roku.



Zarząd Spółki

Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 21 sierpnia 2019 roku



BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
ul. Postępu 12
02-676 Warszawa
Polska

tel.: +48 22 543 16 00
fax: +48 22 543 16 01
e-mail: office@bdo.pl
www.bdo.pl

RAPORT NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z PRZEGLĄDU ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

DLA AKCJONARIUSZY ORAZ RADY NADZORCZEJ PKP CARGO SA

Wprowadzenie

Przeprowadziliśmy przegląd załączonego śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO, której jednostką dominującą jest PKP CARGO SA (Spółka) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Grójeckiej 17, na które składają się śródroczne skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 30 czerwca 2019 roku, śródroczne skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku, śródroczne skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym za okres od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku, śródroczne skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 2019 roku, noty objaśniające („śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe”).

Kierownik jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i przedstawienie śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z wymogami Międzynarodowego Standardu Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonego w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

My jesteśmy odpowiedzialni za sformułowanie wniosku na temat śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego na podstawie przeprowadzonego przez nas przeglądu.

Zakres przeglądu

Przegląd przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowym Standardem Przeglądu 2410 w brzmieniu Międzynarodowego Standardu Usług Przeglądu 2410 *Przegląd śródrocznych informacji finansowych przeprowadzony przez niezależnego biegłego rewidenta jednostki* przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów.

Przegląd sprawozdania finansowego polega na kierowaniu zapytań przede wszystkim do osób odpowiedzialnych za kwestie finansowe i księgowo, przeprowadzaniu procedur analitycznych i innych procedur przeglądu.

Przegląd ma istotnie węższy zakres niż badanie przeprowadzane zgodnie z Krajowymi Standardami Rewizji Finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania. Na skutek tego przegląd nie wystarcza do uzyskania pewności, że wszystkie istotne kwestie, które zostałyby zidentyfikowane w trakcie badania, zostały ujawnione. W związku z tym nie wyrażamy opinii z badania na temat tego śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy, KRS: 0000729684, REGON: 141222257, NIP: 108-000-42-12. Biura BDO w Polsce: Katowice 40-007, ul. Uniwersytecka 13, tel.: +48 32 661 06 00, katowice@bdo.pl; Kraków 31-548, al. Pokoju 1, tel.: +48 12 378 69 00, krakow@bdo.pl; Poznań 60-650, ul. Piątkowska 165, tel.: +48 61 622 57 00, poznan@bdo.pl; Wrocław 53-332, ul. Powstańców Śląskich 7a, tel.: +48 71 734 28 00, wroclaw@bdo.pl

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest członkiem BDO International Limited, brytyjskiej spółki i częścią międzynarodowej sieci BDO, złożonej z niezależnych spółek członkowskich

Wniosek

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdzamy, że nie zwróciło naszej uwagi nic, co kazałoby nam sądzić, że załączone śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe nie zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z wymogami Międzynarodowego Standardu Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonego w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie
wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3355

w imieniu której biegły rewident dokonał przeglądu sprawozdania finansowego



Signed by /
Podpisano przez:

Marcin Krupa

Date / Data: 2019-
08-21 15:16

Marcin Krupa
Biegły Rewident
nr w rejestrze 11142



Signed by /
Podpisano przez:

André Helin

Date / Data:
2019-08-21 15:30

dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr ewid. 90004

Warszawa, 21 sierpnia 2019 roku

Śródroczne skrócone skonsolidowane
sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej
PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony
dnia 30 czerwca 2019 roku

Sporządzone według MSSF
w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



Spis treści

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego 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	18
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	19
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	19
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	20
3.1 Podatek dochodowy	20
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	22
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	22
4.2 Kapitał własny	25
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	25
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	26
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	26
5.2 Prawo do użytkowania aktywów	28
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	28
5.4 Zapasy	29
5.5 Należności handlowe	29
5.6 Pozostałe aktywa	29
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	30
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	30
5.9 Pozostałe rezerwy	30
5.10 Pozostałe zobowiązania	31
6. Instrumenty finansowe	31
6.1 Instrumenty finansowe	31
7. Noty pozostałe	35
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	35
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	36
7.3 Zobowiązania warunkowe	37
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	37
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	37

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018	
Przychody z tytułu umów z klientami	2 425,3	1 164,4	2 486,7	1 281,7	Nota 2.1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(279,9)	(120,7)	(289,0)	(146,7)	Nota 2.2
Usługi dostępu do infrastruktury	(289,5)	(142,8)	(354,9)	(183,4)	
Usługi transportowe	(203,5)	(105,8)	(234,7)	(121,5)	
Pozostałe usługi	(181,0)	(87,9)	(230,0)	(120,7)	Nota 2.2
Koszty świadczeń pracowniczych	(881,4)	(453,1)	(815,2)	(415,8)	Nota 2.2
Pozostałe koszty	(141,3)	(65,3)	(146,8)	(76,0)	Nota 2.2
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	1,4	2,8	5,7	4,3	Nota 2.3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	450,1	191,6	421,8	221,9	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(348,2)	(176,6)	(288,6)	(151,6)	Nota 2.2
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	101,9	15,0	133,2	70,3	
Przychody i (koszty) finansowe	(34,6)	(15,8)	(18,3)	(8,2)	Nota 2.4
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	0,7	(0,1)	(2,1)	1,0	Nota 5.3
Zysk przed opodatkowaniem	68,0	(0,9)	112,8	63,1	
Podatek dochodowy	(20,1)	(4,3)	(23,2)	(9,1)	Nota 3.1
ZYSK NETTO	47,9	(5,2)	89,6	54,0	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	9,1	8,7	(35,0)	(27,1)	Nota 6.1
Podatek dochodowy	(1,7)	(1,6)	6,7	5,2	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	0,3	2,9	20,0	8,3	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	7,7	10,0	(8,3)	(13,6)	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(14,0)	(14,0)	(4,0)	(4,0)	
Podatek dochodowy	2,7	2,7	0,8	0,8	
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	0,7	-	-	
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(10,6)	(10,6)	(3,2)	(3,2)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(2,9)	(0,6)	(11,5)	(16,8)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	45,0	(5,8)	78,1	37,2	
Zysk netto przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej	47,9	(5,2)	89,6	54,0	
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom Jednostki dominującej	45,0	(5,8)	78,1	37,2	
Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	1,1	(0,1)	2,0	1,2	

Dane za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2018	
AKTYWA				
Tabor kolejowy	4 107,5	3 997,0	3 782,3	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	857,1	949,9	920,6	<i>Nota 5.1</i>
Prawo do użytkowania aktywów	969,1	-	-	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	46,5	47,3	51,9	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	1,3	0,7	1,4	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	11,0	-	-	
Pozostałe aktywa	62,6	56,7	57,7	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	121,7	135,6	150,8	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 176,8	5 187,2	4 964,7	
Zapasy	163,2	161,7	154,8	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	667,5	684,6	708,9	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,6	-	-	
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1	403,6	
Pozostałe aktywa	153,6	124,4	108,0	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	327,0	447,3	264,4	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 311,9	1 619,1	1 639,7	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,2	-	18,3	
AKTYWA RAZEM	7 493,9	6 806,3	6 622,7	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	781,4	628,2	627,6	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(47,4)	(44,2)	(46,0)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	76,1	75,8	79,9	
Zyski zatrzymane	414,7	584,4	490,7	
Kapitał własny razem	3 464,1	3 483,5	3 391,5	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 709,4	1 156,5	1 300,6	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	1,7	0,5	1,1	
Zobowiązania inwestycyjne	180,3	109,8	-	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	623,7	591,5	589,6	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	19,2	20,5	23,0	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	89,6	88,5	100,2	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	0,6	1,8	2,6	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 624,5	1 969,1	2 017,1	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	379,1	270,5	280,9	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	380,5	499,4	453,6	
Zobowiązania inwestycyjne	126,6	177,6	33,0	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	148,4	115,5	141,2	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	54,0	56,9	54,7	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	316,7	233,8	250,7	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 405,3	1 353,7	1 214,1	
Zobowiązania razem	4 029,8	3 322,8	3 231,2	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 493,9	6 806,3	6 622,7	

Dane na dzień 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

ŚRÓDROCZNE 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
			Wycena 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	-	-	-	-	-	-	47,9	47,9
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	0,7	(11,3)	7,4	0,3	-	(2,9)
Całkowite dochody razem	-	-	0,7	(11,3)	7,4	0,3	47,9	45,0
Dywidendy	-	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	153,2	-	-	-	-	(153,2)	-
30/06/2019	2 239,3	781,4	(12,2)	(44,1)	8,9	76,1	414,7	3 464,1
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	-	-	-	-	-	-	89,6	89,6
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(3,2)	(28,3)	20,0	-	(11,5)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(3,2)	(28,3)	20,0	89,6	78,1
Pozostałe zmiany za okres	-	8,3	-	-	-	-	(8,3)	-
30/06/2018 (przekształcone)	2 239,3	627,6	(12,9)	(25,3)	(7,8)	79,9	490,7	3 391,5

Nota 1.3

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

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk przed opodatkowaniem	68,0	112,8	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	348,2	288,6	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	27,9	9,7	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,8	2,5	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(23,6)	(33,6)	
Zmiany w kapitale obrotowym	(49,6)	30,3	
Pozostałe korekty	(16,2)	(17,5)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	355,5	392,8	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(522,7)	(344,9)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	12,5	1,8	
Wpływy ze sprzedaży pozostałych aktywów finansowych	-	5,3	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	0,4	-	
Spłata udzielonych pożyczek	-	0,3	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	(149,2)	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	4,2	4,5	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(305,6)	(482,2)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(62,8)	(28,4)	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(122,8)	(121,3)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(26,6)	(15,7)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	45,5	1,0	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,3)	(1,4)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(170,0)	(165,8)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(120,1)	(255,2)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	447,3	516,8	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(0,2)	2,8	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	327,0	264,4	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>40,0</i>	<i>30,0</i>	



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO ŚRÓDROCZNEGO 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 30 czerwca 2019 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2019 roku odpowiednio w **Rozdziałach 3.1** oraz **3.2**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

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

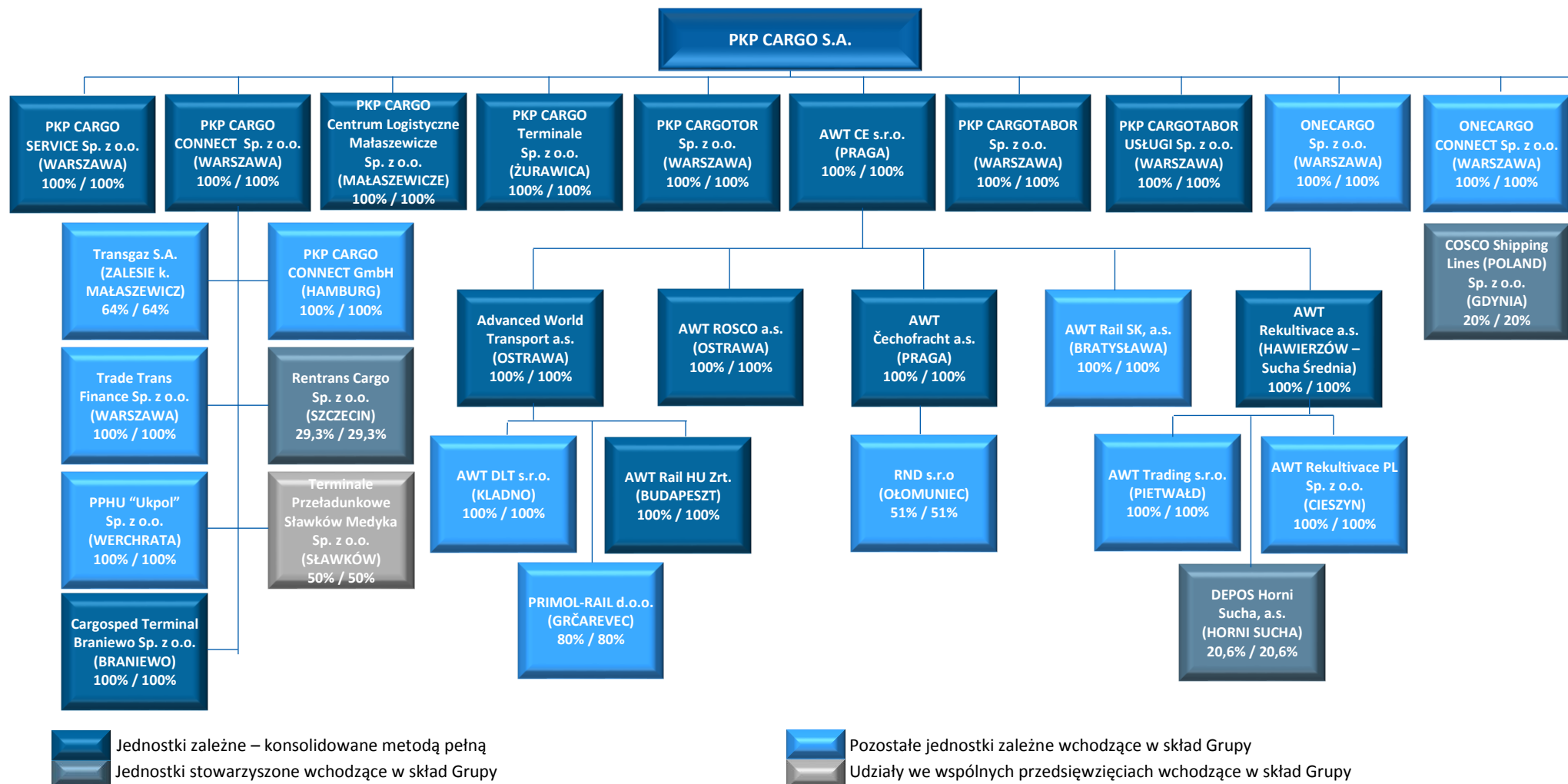


Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 26 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsiębiorstwie.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 30 czerwca 2019 roku oraz 31 grudnia 2018 roku przedstawiają się następująco:



W dniu 29 maja 2019 roku w KRS nastąpiła rejestracja zmiany nazwy spółki PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. (dotychczasowa nazwa: PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.).

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Śródroczne 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 Śródroczne 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 Śródroczne 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 Śródroczne 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.

Działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego Śródrocznego 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 Śródroczne 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 30 czerwca 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	
	30/06/2019	31/12/2018	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
EUR	4,2520	4,3000	4,2880	4,2395
CZK	0,1672	0,1673	0,1669	0,1659
HUF	0,0131	0,0134	0,0134	0,0134
CHF	3,8322	3,8166	3,8045	3,6392

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe podlegało przeglądowi 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 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

W niniejszym Śródrocznym 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 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 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 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 21 sierpnia 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 Śródrocznego 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 bezpośrednie poniesione przez Grupę jako leasingobiorcę oraz szacunek kosztów, które mają zostać poniesione w związku z demontażem i usunięciem bazowego składnika aktywów, przeprowadzeniem renowacji miejsca, w którym się znajdował.

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.

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.

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.

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 zostały 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.)

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 6 miesięcy 2019 roku w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 54,3 milionów złotych, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 8,6 milionów złotych, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 6,1 milionów złotych. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż miernik EBITDA jest wyższy o około 62,9 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 30 czerwca 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 Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupa dokonała przekształcenia danych za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 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 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	6 miesięcy zakończone 30/06/2018 (przekształcone)
Koszty świadczeń pracowniczych	(814,4)	(0,8)	(815,2)
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	422,6	(0,8)	421,8
Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)	134,0	(0,8)	133,2
Przychody i (koszty) finansowe	(19,1)	0,8	(18,3)
Zysk przed opodatkowaniem	112,8	-	112,8
ZYSK NETTO	89,6	-	89,6
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	78,1	-	78,1

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	30/06/2018 (przekształcone)
AKTYWA			
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	146,7	4,1	150,8
Aktywa trwałe razem	4 960,6	4,1	4 964,7
AKTYWA RAZEM	6 618,6	4,1	6 622,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Pozostałe składniki kapitału własnego	(39,6)	(6,4)	(46,0)
Zyski zatrzymane	501,8	(11,1)	490,7
Kapitał własny razem	3 409,0	(17,5)	3 391,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	572,5	17,1	589,6
Zobowiązania długoterminowe razem	2 000,0	17,1	2 017,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	136,7	4,5	141,2
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 209,6	4,5	1 214,1
Zobowiązania razem	3 209,6	21,6	3 231,2
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 618,6	4,1	6 622,7

1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych - na dzień 30 czerwca 2019 roku Jednostka dominująca przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zawartym porozumieniem ze stroną społeczną dotyczącym podwyżki wynagrodzeń dla pracowników od sierpnia 2019 roku. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2019 roku wyniosła 2,7%. Ujęcie podwyżek wynagrodzeń w wycenie rezerw na świadczenia pracownicze miało wpływ na wzrost kosztów świadczeń pracowniczych w wysokości 22,9 milionów złotych. Udział Jednostki dominującej w wartości rezerw Grupy na świadczenia pracownicze wycenianych metodą aktuarialną wynosi około 90%.
- zobowiązań handlowych - na dzień 30 czerwca 2019 roku Jednostka dominująca dokonała oszacowania korekty kosztów energii elektrycznej za pierwsze półrocze 2019 roku w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 roku zmieniającej ustawę o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę o efektywności energetycznej oraz ustawę o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. 2019 poz. 1210) zrównującej ceny energii elektrycznej dla przedsiębiorstw za pierwsze półrocze 2019 roku do cen obowiązujących w pierwszym półroczu 2018 roku. W wyniku korekty zmniejszeniu uległy koszty energii trakcyjnej o kwotę 34,9 milionów złotych, koszty energii nietrakcyjnej o kwotę 1,3 miliona złotych oraz zobowiązania handlowe o kwotę 36,2 milionów złotych. Jednostka dominująca spodziewa się dokonać rozliczeń finansowych z dostawcami energii elektrycznej w drugim półroczu 2019 roku,
- wyceny prawa do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16 - kluczowe założenia przyjęte do wyceny dotyczą modelu ustalania stopy dyskonta 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 wypowiedzenia leasingu, takie jak:

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

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

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 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 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 Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	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	193,6	0,6	544,4	1 274,8	2 013,4
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,8	-	1,0	75,2	77,0
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	4,8	60,1	71,7	137,0
Przychody przeładunkowe	0,5	-	0,3	73,0	73,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	39,8	39,8
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	25,2	25,2
Pozostałe przychody	0,8	4,8	5,4	48,1	59,1
Razem	196,1	10,2	611,2	1 607,8	2 425,3
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	31,2	31,2
Przez okres	196,1	10,2	611,2	1 576,6	2 394,1
Razem	196,1	10,2	611,2	1 607,8	2 425,3

3 miesiące zakończony 30/06/2019	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	83,8	0,5	259,4	616,6	960,3
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,6	-	0,5	39,7	40,8
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	3,2	28,8	36,4	68,8
Przychody przeładunkowe	0,4	-	0,1	38,3	38,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	18,8	18,8
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	11,5	11,5
Pozostałe przychody	0,4	2,2	2,7	20,1	25,4
Razem	85,6	5,9	291,5	781,4	1 164,4
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	14,2	14,2
Przez okres	85,6	5,9	291,5	767,2	1 150,2
Razem	85,6	5,9	291,5	781,4	1 164,4

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2018	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	208,8	2,5	466,5	1 415,3	2 093,1
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,6	0,3	0,9	88,7	90,5
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	3,5	50,7	70,4	124,6
Przychody przeładunkowe	0,3	-	0,1	55,9	56,3
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,7	-	41,1	41,8
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	26,7	26,7
Pozostałe przychody	0,8	5,8	2,4	44,7	53,7
Razem	210,5	12,8	520,6	1 742,8	2 486,7
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	33,8	33,8
Przez okres	210,5	12,8	520,6	1 709,0	2 452,9
Razem	210,5	12,8	520,6	1 742,8	2 486,7

3 miesiące zakończony 30/06/2018	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	80,3	0,5	241,2	748,2	1 070,2
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	0,3	0,5	46,9	48,0
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,2	26,4	34,0	62,6
Przychody przeładunkowe	0,3	-	0,1	30,7	31,1
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	26,3	26,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	14,2	14,2
Pozostałe przychody	0,4	2,8	1,2	24,9	29,3
Razem	81,3	5,8	269,4	925,2	1 281,7
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	19,7	19,7
Przez okres	81,3	5,8	269,4	905,5	1 262,0
Razem	81,3	5,8	269,4	925,2	1 281,7

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:

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Polska	1 737,9	835,9	1 753,2	902,7
Czechy	287,7	144,5	301,8	156,9
Niemcy	146,2	65,4	133,8	69,5
Słowacja	64,8	29,7	74,8	39,3
Pozostałe kraje	188,7	89,0	223,1	113,3
Razem	2 425,3	1 164,4	2 486,7	1 281,7

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

	30/06/2019	31/12/2018
Polska	5 253,7	4 310,7
Czechy	774,2	727,7
Pozostałe kraje	5,5	4,9
Razem	6 033,4	5 043,3

Informacje o wiodących klientach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekraczają 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	30/06/2019	30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	37,1	43,6
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	47,7	55,1
Reklasyfikacja do należności	(37,1)	(43,4)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	47,7	55,3

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	30/06/2019	30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	1,6	5,2
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(1,6)	(5,2)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	3,4	3,0
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	3,4	3,0



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Zużycie paliwa trakcyjnego	(92,3)	(43,2)	(95,5)	(48,1)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(187,6)	(77,5)	(193,5)	(98,6)
Razem	(279,9)	(120,7)	(289,0)	(146,7)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Usługi remontowe	(18,7)	(10,8)	(20,8)	(12,1)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(40,2)	(14,9)	(98,5)	(51,6)
Usługi telekomunikacyjne	(3,2)	(1,8)	(3,2)	(1,6)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(7,0)	(3,9)	(6,4)	(3,3)
Usługi informatyczne	(22,3)	(10,9)	(21,8)	(11,1)
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	(19,2)	(9,9)	(14,3)	(7,8)
Usługi przeładunkowe	(7,9)	(4,3)	(6,5)	(2,7)
Usługi rekultywacyjne	(34,5)	(17,2)	(31,2)	(17,0)
Pozostałe usługi	(28,0)	(14,2)	(27,3)	(13,5)
Razem	(181,0)	(87,9)	(230,0)	(120,7)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Wynagrodzenia	(640,4)	(324,9)	(588,7)	(295,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(136,1)	(69,2)	(127,5)	(64,6)
Koszty odpisów na ZFŚS	(13,9)	(7,0)	(13,2)	(6,6)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(22,7)	(10,9)	(20,1)	(9,9)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(2,8)	(1,2)	(5,0)	(3,2)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(65,5)	(39,9)	(60,7)	(36,0)
Razem	(881,4)	(453,1)	(815,2)	(415,8)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(14,0)	(6,7)	(15,7)	(8,8)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(20,7)	(6,6)	(22,1)	(8,8)
Zużycie materiałów	(46,7)	(22,7)	(49,4)	(26,6)
Podatki i opłaty	(17,3)	(9,6)	(14,7)	(8,8)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(15,4)	(6,8)	(15,6)	(7,8)
Podróże służbowe	(16,3)	(8,3)	(16,4)	(8,4)
Pozostałe	(10,9)	(4,6)	(12,9)	(6,8)
Razem	(141,3)	(65,3)	(146,8)	(76,0)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Amortyzacja taboru kolejowego	(239,0)	(119,6)	(222,3)	(110,2)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(45,0)	(24,4)	(39,2)	(18,8)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(57,6)	(29,4)	-	-
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(6,6)	(3,2)	(9,0)	(4,5)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	-	-	(18,1)	(18,1)
Razem	(348,2)	(176,6)	(288,6)	(151,6)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Zyski ze zbycia				
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	3,0	1,1	1,5	0,6
Rozwiązane odpisy aktualizujące				
Należności handlowe	4,6	3,1	7,0	2,5
Pozostałe				
Kary i odszkodowania	8,4	4,7	6,3	3,0
Rozwiązanie pozostałych rezerw	0,8	0,5	0,4	0,3
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,4	0,8	2,2	0,9
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	(0,1)	3,7	3,6
Inne	3,3	2,3	2,1	1,4
Pozostałe przychody operacyjne razem	21,5	12,4	23,2	12,3
Utworzone odpisy aktualizujące				
Należności handlowe	(5,6)	(3,6)	(5,6)	(1,6)
Pozostałe				
Kary i odszkodowania	(4,2)	(1,5)	(4,5)	(2,3)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(2,0)	(1,2)	(1,3)	(0,7)
Utworzone pozostałe rezerwy	(4,0)	(0,7)	(3,4)	(1,8)
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(1,5)	(1,5)	-	-
Inne	(2,8)	(1,1)	(2,7)	(1,6)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(20,1)	(9,6)	(17,5)	(8,0)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	1,4	2,8	5,7	4,3

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Przychody odsetkowe	3,4	1,3	5,3	2,6
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	0,3	0,3	-	-
Pozostałe	1,7	1,6	5,0	5,0
Przychody finansowe razem	5,4	3,2	10,3	7,6
Koszty odsetkowe ⁽¹⁾	(29,7)	(14,2)	(15,7)	(7,7)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(8,8)	(4,4)	(9,5)	(5,0)
Inne	(1,5)	(0,4)	(3,4)	(3,1)
Koszty finansowe razem	(40,0)	(19,0)	(28,6)	(15,8)
Przychody i (koszty) finansowe	(34,6)	(15,8)	(18,3)	(8,2)

⁽¹⁾ Wzrost kosztów odsetkowych w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku jest głównie efektem ujęcia kosztów odsetek od leasingu w wysokości 15,0 milionów złotych wynikających z wejścia w życie MSSF 16.

Dane za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2018 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów, co opisano w [Nocie 1.4](#) niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(4,2)	10,4	(37,2)	(14,6)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,7)	(0,2)	(1,2)	(0,5)
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(15,2)	(14,5)	15,2	6,0
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(20,1)	(4,3)	(23,2)	(9,1)

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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018	3 miesiące zakończone 30/06/2018
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(1,7)	(1,6)	6,7	5,2
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	2,7	2,7	0,8	0,8
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(0,1)	(0,5)	(3,0)	(1,3)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	0,9	0,6	4,5	4,7

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 Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	30/06/2019	31/12/2018
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	121,7	135,6
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(89,6)	(88,5)
Razem	32,1	47,1

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	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	30/06/2019
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:							
Niefinansowe aktywa trwałe	(133,4)	11,9	(121,5)	(20,8)	-	(0,1)	(142,4)
Prawo do użytkowania aktywów i zobowiązań z tytułu leasingu	-	(9,5)	(9,5)	3,0	-	-	(6,5)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	(2,4)	-	-	7,0
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	0,3	-	-	(3,8)
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,5)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(1,9)	-	-	1,7
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	9,6	2,7	-	146,3
Pozostałe	0,3	-	0,3	(2,2)	(1,7)	-	(3,6)
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	(0,3)	-	-	35,6
Razem	47,1	(0,7)	46,4	(15,2)	1,0	(0,1)	32,1

Na dzień 30 czerwca 2019 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowały stratę Jednostki dominującej w kwocie 141,0 milionów złotych oraz spółek zależnych w kwocie 45,9 milionów złotych. Strata podatkowa w kwocie 168,4 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 30 czerwca 2019 roku ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jest niskie.

6 miesięcy zakończonych 30/06/2018	1/01/2018	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/06/2018
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(144,1)	5,0	-	(3,3)	(142,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	9,5	8,7	-	0,1	18,3
Zapasy	(1,9)	(2,4)	-	-	(4,3)
Należności handlowe	4,7	(2,4)	-	-	2,3
Rezerwy na świadczenia pracownicze	129,8	7,7	0,8	0,1	138,4
Pozostałe	(4,3)	(1,5)	6,7	-	0,9
Niewykorzystane straty podatkowe	37,2	0,1	-	0,1	37,4
Razem	30,9	15,2	7,5	(3,0)	50,6

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:

	30/06/2019	31/12/2018
AWT CE s.r.o.	20,2	20,2
AWT Rail HU Zrt.	21,9	22,1
AWT Cechofracht a.s.	11,8	9,2
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	1,8	1,6
Razem	63,2	60,6

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 30 czerwca 2019 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego:

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	5,7	7,9	15,1	13,0	9,3	12,2	63,2

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 30 czerwca 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

30/06/2019	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	680,0	522,4	-	1 202,4
Leasing	700,0	134,9	51,2	886,1
Razem	1 380,0	657,3	51,2	2 088,5
Zobowiązania zmiennoprocentowe	729,3	442,4	-	1 171,7
Zobowiązania stałoprocentowe	650,7	214,9	51,2	916,8
Razem	1 380,0	657,3	51,2	2 088,5

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

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	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	-	51,1	51,1
Koszty transakcyjne	1,1	-	1,1
Naliczenie odsetek	11,1	17,5	28,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(122,8)	(62,8)	(185,6)
Zapłacone odsetki	(11,6)	(15,0)	(26,6)
Koszty transakcyjne	(1,1)	-	(1,1)
Pozostałe	-	(1,3)	(1,3)
Wycena walutowa	(6,1)	(1,2)	(7,3)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	(1,1)	(1,1)
30/06/2019	1 202,4	886,1	2 088,5
Długoterminowe	956,1	753,3	1 709,4
Krótkoterminowe	246,3	132,8	379,1
Razem	1 202,4	886,1	2 088,5

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	19,4
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu finansowego	Przychody finansowe	0,3
Koszty z tytułu:		
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(20,4)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(2,8)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(1,9)

6 miesięcy zakończonych 30/06/2018	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Razem
1/01/2018	1 562,3	139,1	1 701,4
Zaciągnięcie zadłużenia	0,2	0,8	1,0
Koszty transakcyjne	0,8	-	0,8
Naliczenie odsetek	13,3	2,4	15,7
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(121,3)	(28,4)	(149,7)
Zapłacone odsetki	(13,3)	(2,4)	(15,7)
Koszty transakcyjne	(0,8)	-	(0,8)
Wycena walutowa	23,0	1,6	24,6
Różnice kursowe z przeliczenia	3,0	1,2	4,2
30/06/2018	1 467,2	114,3	1 581,5
Długoterminowe	1 218,9	81,7	1 300,6
Krótkoterminowe	248,3	32,6	280,9
Razem	1 467,2	114,3	1 581,5

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Dług netto

	30/06/2019	31/12/2018
Kredyty bankowe i pożyczki	1 202,4	1 331,8
Leasing	886,1	95,2
Razem dług	2 088,5	1 427,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(327,0)	(447,3)
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	(201,1)
Razem dług netto	1 761,5	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 30 czerwca 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 eliminowany jest wpływ MSSF 16. W związku z powyższym na dzień 30 czerwca 2019 roku szacunkowa wartość skonsolidowanego wskaźnika dług netto/EBITDA skalkulowanego po eliminacji wpływu MSSF 16 w oparciu o EBITDA za ostatnie 12 miesięcy wyniosła 1,1.

Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2019	31/12/2018
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	69,9	70,7
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	31/12/2019	PLN	100,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	31/12/2019	PLN	150,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/12/2019	PLN	50,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/12/2019	PLN	200,0	-
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO Bank Polski S.A.	15/07/2019	PLN	0,6	0,7
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2020	PLN	100,0	100,0
Razem				670,5	171,4

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.

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2019	31/12/2018
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 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 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Kapitał zapasowy

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikają z uchwały z dnia 26 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2018 w kwocie 148,0 milionów złotych, uchwały z dnia 13 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2018 w kwocie 5,4 milionów złotych oraz z uchwały z dnia 14 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie pokrycia straty netto za rok 2018 z kapitału zapasowego w kwocie 0,2 milionów złotych.

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 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

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

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2019	31/12/2018
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	143,5	204,6
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	183,5	242,7
Razem	327,0	447,3
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>40,0</i>	<i>39,6</i>

Spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów spowodowany jest spłatą zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych oraz zobowiązań z tytułu kredytów. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w śródrocznym skonsolidowanym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych.

Na dzień 30 czerwca 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

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	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	-	-	-	-	-	312,5	312,5
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	237,1	237,1
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	2,0	-	-	2,0
Rozliczenie środków trwałych w budowie	527,0	5,8	16,6	2,8	0,5	(552,7)	(527,0)
Dotacja do aktywów trwałych	(46,1)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(10,9)	-	(0,4)	(0,5)	-	-	(0,9)
Likwidacja	(171,9)	(1,6)	(0,8)	-	(0,1)	(0,1)	(2,6)
Przeklasyfikowanie do APS	(23,5)	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe	(0,6)	(0,3)	-	(0,1)	-	-	(0,4)
Pozostałe	(2,1)	-	-	2,1	-	(0,2)	1,9
30/06/2019	6 551,0	904,7	441,2	93,8	41,5	68,5	1 549,7
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	(239,0)	(20,5)	(20,7)	(2,4)	(1,4)	-	(45,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	(1,3)	-	-	(1,3)
Sprzedaż	9,4	-	0,4	0,5	-	-	0,9
Likwidacja	168,1	1,6	0,5	-	0,1	-	2,2
Przeklasyfikowanie do APS	15,5	0,1	-	-	-	-	0,1
Różnice kursowe	0,1	0,1	-	(0,1)	-	-	-
Pozostałe	22,3	-	-	(22,3)	-	-	(22,3)
30/06/2019	(2 235,1)	(251,7)	(319,0)	(79,6)	(35,2)	-	(685,5)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019	(210,8)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Sprzedaż	0,1	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	0,5	-	-	-	-	0,1	0,1
Przeklasyfikowanie do APS	0,8	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,0	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	(208,4)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,6)	(7,1)
Wartość netto							
1/01/2019	3 836,1	665,1	124,9	33,5	7,2	69,2	899,9
30/06/2019	4 107,5	650,2	120,5	14,2	6,3	65,9	857,1

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2018	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	-	-	-	-	-	258,7	258,7
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	41,1	41,1
Leasing finansowy	-	-	0,8	-	-	-	0,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	275,9	4,8	4,5	0,9	0,4	(286,5)	(275,9)
Dotacja	-	-	-	-	-	(6,8)	(6,8)
Sprzedaż	(0,4)	-	(0,6)	(1,4)	-	-	(2,0)
Likwidacja	(148,3)	(0,5)	(1,0)	(0,1)	(0,1)	-	(1,7)
Przeklasyfikowanie do APS	(30,3)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	25,1	4,1	1,2	1,2	-	(0,2)	6,3
Pozostałe	-	-	0,6	-	(0,6)	-	-
30/06/2018	6 146,6	923,0	411,4	101,1	39,2	47,5	1 522,2
Skumulowane umorzenie							
1/01/2018	(2 129,5)	(195,7)	(270,7)	(60,4)	(31,6)	-	(558,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(222,3)	(17,8)	(16,7)	(3,3)	(1,4)	-	(39,2)
Sprzedaż	0,4	-	0,5	1,2	-	-	1,7
Likwidacja	144,1	0,5	0,8	0,1	0,1	-	1,5
Przeklasyfikowanie do APS	8,6	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(4,5)	(0,6)	(0,4)	(0,2)	-	-	(1,2)
Pozostałe	-	-	(0,6)	(0,3)	0,6	-	(0,3)
30/06/2018	(2 203,2)	(213,6)	(287,1)	(62,9)	(32,3)	-	(595,9)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2018	(144,7)	(2,7)	(0,3)	-	-	(2,7)	(5,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(18,1)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	0,2	-	-	-	-	-	-
Przeklasyfikowanie do APS	3,4	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(1,9)	-	-	-	-	-	-
30/06/2018	(161,1)	(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>-</i>	<i>10,8</i>	<i>7,0</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>17,8</i>
30/06/2018	3 782,3	706,7	124,0	38,2	6,9	44,8	920,6
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>189,9</i>	<i>-</i>	<i>9,0</i>	<i>5,6</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>14,6</i>

5.2 Prawo do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	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	41,2	2,1	0,8	7,0	-	51,1
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(0,8)	-	-	-	(0,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(25,3)	-	-	(2,0)	-	(27,3)
Różnice kursowe	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
Pozostałe	-	(2,5)	-	-	-	(2,5)
30/06/2019	325,9	728,0	15,4	19,0	1,2	1 089,5
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	(25,0)	(29,0)	(1,3)	(2,2)	(0,1)	(57,6)
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	1,3	-	5,9
Pozostałe	(0,5)	(1,9)	-	-	-	(2,4)
30/06/2019	(77,4)	(32,0)	(3,2)	(7,7)	(0,1)	(120,4)
Wartość netto						
1/01/2019	253,6	728,1	12,7	7,2	1,2	1 002,8
30/06/2019	248,5	696,0	12,2	11,3	1,1	969,1

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/06/2019	31/12/2018
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,9	0,8
Terminale Przetładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	19,9	19,5
Transgaz S.A.	6,0	6,3
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	7,7	8,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	7,5	8,1
PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.	-	-
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,9	1,0
AWT Rail SK a. s.	3,6	3,5
Razem	46,5	47,3

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	47,3	53,6
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	0,7	(2,1)
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(1,5)	(0,2)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	0,6
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	46,5	51,9

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2019	31/12/2018
Zapasy strategiczne	32,1	31,4
Tabor w trakcie kasacji	18,7	20,7
Pozostałe zapasy	120,0	114,1
Odpisy aktualizujące	(7,6)	(4,5)
Zapasy netto	163,2	161,7

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2019	31/12/2018
Należności handlowe	822,4	840,7
Odpis aktualizujący należności	(153,6)	(155,4)
Razem	668,8	685,3
Aktywa długoterminowe	1,3	0,7
Aktywa krótkoterminowe	667,5	684,6
Razem	668,8	685,3

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2019	31/12/2018
Aktywa finansowe		
Forwardy walutowe	7,2	3,5
Udziały w jednostkach nienotowanych	7,5	6,8
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczanie w czasie:		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	35,0	31,2
Czynsze dzierżawne	2,7	12,3
Ubezpieczenia	13,0	7,4
Usługi informatyczne	6,3	4,2
Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	9,6	-
Wykup świadczeń przejazdowych	7,9	-
Pozostałe koszty rozliczanie w czasie	6,3	6,2
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	14,5	-
Inne	3,0	1,6
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	40,5	65,2
Należności z tytułu podatku dochodowego	21,7	3,0
Inne	10,3	5,0
Aktywa niematerialne		
Licencje	24,7	28,5
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	5,7	6,0
Razem	216,2	181,1
Aktywa długoterminowe	62,6	56,7
Aktywa krótkoterminowe	153,6	124,4
Razem	216,2	181,1

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2019	31/12/2018
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	295,9	234,3
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	1,1	18,1
Pozostałe	9,9	35,0
Razem	306,9	287,4
Zobowiązania długoterminowe	180,3	109,8
Zobowiązania krótkoterminowe	126,6	177,6
Razem	306,9	287,4

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	30/06/2019	31/12/2018
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	218,3	195,8
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	124,3	130,2
Świadczenia przejazdowe	33,2	32,8
Odprawy pośmiertne	8,3	7,9
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	329,7	304,0
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	58,3	36,3
Razem	772,1	707,0
Zobowiązania długoterminowe	623,7	591,5
Zobowiązania krótkoterminowe	148,4	115,5
Razem	772,1	707,0

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2019	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	24,2	23,6
Inne rezerwy	28,9	30,0
Razem	73,2	77,4
Zobowiązania długoterminowe	19,2	20,5
Zobowiązania krótkoterminowe	54,0	56,9
Razem	73,2	77,4

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 30 czerwca 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.

5.9 Pozostałe rezerwy (cd.)

Rezerwa na umowy rodzące obciążenia

Na dzień 31 grudnia 2018 roku rezerwa na umowy rodzące obciążenia reprezentowała rezerwę na straty wynikającą 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.

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 wypływ środków pieniężnych związany z realizacją tych roszczeń jest bardziej prawdopodobny niż jego brak.

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota pozostałych rezerw na dzień 30 czerwca 2019 roku jak i na dzień 31 grudnia 2018 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Grupy mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2019	31/12/2018
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	-	0,2
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	34,5	36,9
Zobowiązania z tytułu dywidendy	67,2	-
Zobowiązania publiczno-prawne ⁽¹⁾	112,3	86,9
Rozrachunki z pracownikami	90,8	95,2
Pozostałe rozrachunki	7,7	9,6
Rozliczenia z tytułu VAT	4,6	6,5
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	0,2	0,3
Razem	317,3	235,6
Zobowiązania długoterminowe	0,6	1,8
Zobowiązania krótkoterminowe	316,7	233,8
Razem	317,3	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	30/06/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	7,2	3,5
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	7,5	6,8
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	668,8	685,3
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		0,2	-
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy		-	201,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	327,0	447,3
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		11,6	-
Razem		1 022,3	1 344,0

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2019	31/12/2018
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	-	0,2
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	442,4	468,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	760,0	863,7
Zobowiązania handlowe		382,2	499,9
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	306,9	287,4
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	886,1	95,2
Razem		2 777,6	2 214,5

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 5.5** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2019 roku do 30 czerwca 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 30 czerwca 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 30 czerwca 2019 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 104,0 milionów EUR stanowiąca równowartość 442,4 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do czerwca 2021 roku. Na dzień 30 czerwca 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 6,1 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 maja 2020 roku. Na dzień 30 czerwca 2019 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 1,1 miliona złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2019 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2019		31/12/2018	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	7,2	-	3,5	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	7,5	-	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 5,6 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.



c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 30 czerwca 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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2018
Stan na początek okresu sprawozdawczego	6,8	6,2
Sprzedaż udziałów w spółce nienotowanej	-	(0,4)
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	0,7	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	7,5	5,8

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 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

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	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
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,3	-	-	-	-	0,3
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,4)	-	4,2	0,3	(11,0)	(17,5)	(25,4)
Różnice kursowe	-	-	(2,9)	-	1,0	1,2	(0,7)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	(0,9)	-	-	-	(1,0)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,1)	-	(1,1)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	2,7	-	-	-	-	-	2,7
Zysk / (strata) brutto	1,2	0,3	(0,4)	0,3	(11,1)	(16,3)	(25,2)
Zmiana wyceny	9,1	0,7	-	-	-	-	9,8
Pozostałe całkowite dochody	9,1	0,7	-	-	-	-	9,8

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 2,7 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 3,9 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 5,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończony 30/06/2018	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	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	(1,5)	-	7,3	(11,8)	(2,4)	(8,4)
Różnice kursowe	-	-	7,7	(3,7)	(1,7)	2,3
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	1,3	-	-	1,3
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	5,0	-	-	-	5,0
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	4,4	-	-	-	-	4,4
Zysk / (strata) brutto	2,9	5,0	16,3	(16,3)	(4,1)	(3,8)
Zmiana wyceny	(35,0)	-	-	-	-	(35,0)
Pozostałe całkowite dochody	(35,0)	-	-	-	-	(35,0)

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 4,7 milionów złotych oraz kosztów finansowych w zakresie odsetek od zobowiązań leasingu finansowego w kwocie (0,3) miliona złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2018 pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (12,9) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (22,1) 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 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 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 Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 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 Śródrocznym 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. Najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019		30/06/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	34,4	0,1	478,5
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,1	6,4	1,9	1,5
Jednostki stowarzyszone	0,1	0,2	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,8	294,5	2,9	56,6

	6 miesięcy zakończone 30/06/2018		31/12/2018	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	34,7	1,4	9,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	5,5	7,9	2,6	1,5
Jednostki stowarzyszone	1,4	0,2	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	5,7	351,4	1,9	63,3

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą leasingu nieruchomości, dostawy mediów oraz usług w zakresie medycyny pracy. Na dzień 30 czerwca 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.

Na dzień 30 czerwca 2019 roku oprócz transakcji handlowych Jednostka dominująca posiadała także zobowiązanie z tytułu dywidendy wobec PKP S.A. w kwocie 22,2 milionów złotych.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	30/06/2019	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	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesiące zakończonych 30/06/2018	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesiące zakończonych 30/06/2018
Świadczenia krótkoterminowe	1,3	1,1	2,9	3,8
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,4	0,7	1,3
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	0,1	-
Razem	1,3	1,6	3,7	5,1

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesiące zakończonych 30/06/2018	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesiące zakończonych 30/06/2018
Świadczenia krótkoterminowe	0,6	0,5	0,9	0,5
Razem	0,6	0,5	0,9	0,5

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesiące zakończonych 30/06/2018	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesiące zakończonych 30/06/2018
Świadczenia krótkoterminowe	3,4	3,1	10,3	10,3
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,4	0,4	0,2
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,1	0,1	0,1
Razem	3,5	3,6	10,8	10,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 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

	30/06/2019	31/12/2018
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	843,5	538,4
Razem	843,5	538,4

Na dzień 30 czerwca 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. Na dzień 30 czerwca 2019 roku łączna niezrealizowana wartość umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw wynosiła 17,5 milionów EUR, co stanowi równowartość 74,3 milionów złotych.

Pozostała wartość przyszłych zobowiązań inwestycyjnych na dzień 30 czerwca 2019 roku dotyczyła realizowanych umów zawartych w poprzednich okresach i obejmowała głównie:

- umowy zawarte ze spółką NEWAG S.A. na modernizację 60 lokomotyw serii SM48, z okresem realizacji do maja 2021 roku. Umowa jest w trakcie realizacji, a pozostała do realizacji wartość umowy wynosiła na dzień 30 czerwca 2019 roku 132,4 milionów złotych,
- umowy zawarte ze spółką Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania 38 lokomotyw serii ST44 z okresem realizacji do września 2020 roku. łączna niezrealizowana wartość umowy wynosi 176,3 milionów złotych.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2019	31/12/2018
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	97,2	125,0
Pozostałe zobowiązania warunkowe	114,8	119,8
Razem	212,0	244,8

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 czerwca 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, wadia 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. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach, w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

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

W dniu 31 lipca 2019 roku spółka Trade Trans Finance Sp. z o.o. została przejęta przez spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Połączenie zostało zarejestrowane w KRS.

W sierpniu 2019 do akt rejestrowych został przyjęty złożony przez PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o. („PKP CARGO CL Małaszewicze”) plan połączenia spółek PKP CARGO CL Małaszewicze i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. Wskazane połączenie ma nastąpić w drodze przejęcia przez PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o., jako spółkę przejmującą, spółki PKP CARGO CL Małaszewicze, w wyniku czego PKP CARGO CL Małaszewicze zostanie rozwiązana (przestanie istnieć) z dniem wykreślenia jej z rejestru przedsiębiorców.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 21 sierpnia 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 21 sierpnia 2019 roku

Sprawozdanie Zarządu z działalności
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**
za I półrocze 2019 roku



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO W I PÓŁROCZU 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.	14
3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	15
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	15
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	17
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	17
4.2 Działalność przewozowa	24
4.3 Pozostałe usługi	35
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	36
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	37
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	38
4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	40
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	47
5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	47
5.2 Stanowisko organu zarządzającego wraz z opinią organu nadzorującego emitenta odnoszące się do zastrzeżeń wyrażonych przez firmę audytorską w raporcie z przeglądu lub odmowy wydania raportu z przeglądu sprawozdania finansowego	47
5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	48
5.4 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	57
5.5 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	59
5.6 Informacje o majątku produkcyjnym	59
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	61
6.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	61
6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	61
6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	61
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	61

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	12
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2019 r. do dnia przekazania raportu	14
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	14
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2019 r. oraz na dzień przekazania raportu.....	15
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające.....	15
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	16
Tabela 11 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2018 r. i 2019 r.	32
Tabela 12 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2018 r. i 2019 r.	32
Tabela 13 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2018 r. i 2019 r.....	33
Tabela 14 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w I półroczu 2019 r. w porównaniu do I półrocza 2018 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	37
Tabela 15 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	48
Tabela 16 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	49
Tabela 17 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r.....	55
Tabela 18 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	60

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 30.06.2019 r.	6
Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 30.06.2019 r.	7
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.06.2019 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.....	19
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	21
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mln ton).....	25
Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mld tkm).....	25
Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019	26
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019.....	26
Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I połowie 2019 r.	27
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mln ton).....	28
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mld tkm).....	29
Rysunek 14 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2019	30
Rysunek 15 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2019.....	30
Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I połowie 2019 r. (btkm)	31
Rysunek 17 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w I półroczu i II kwartale 2018 oraz 2019 r.	36
Rysunek 18 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)	50
Rysunek 19 Struktura aktywów – stan na 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	51
Rysunek 20 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2019 r. (w mln zł).....	52
Rysunek 21 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	53
Rysunek 22 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2019 r. (w mln zł).....	53
Rysunek 23 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. (w mln zł)	54
Rysunek 24 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.	59

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

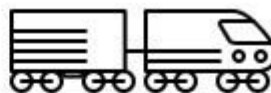
Na wyniki PKP CARGO w pierwszym półroczu 2019 duży wpływ miały zmniejszone przewozy kruszyw w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Utrzymana została tendencja wzrostowa w przewozach intermodalnych, ponadto ten czas wykorzystaliśmy na poprawę efektywności funkcjonowania Grupy PKP CARGO, czego przykładem jest sytuacja spółki AWT, która po raz pierwszy od wejścia w struktury PKP CARGO w 2015 roku wypracowała znaczące zyski na wszystkich poziomach.

Dlatego jeśli porównujemy 2019 rok z okresami wcześniejszymi, to okaże się, że generowana dziś rentowność jest jedną z najwyższych od momentu wejścia spółki na Giełdę Papierów Wartościowych. W I półroczu 2019 roku osiągnęliśmy bowiem rentowność EBIT na poziomie 4,2%, podczas gdy w 2018 roku było to 5,3%, ale w 2017 roku 3,2%, w 2016 -3,0%, a w 2015 roku tylko 1,2%.



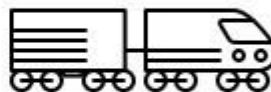
PRZYCHODY

2 447 mln zł



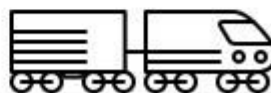
EBITDA

450 mln zł



WYNIK NETTO

48 mln zł



2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

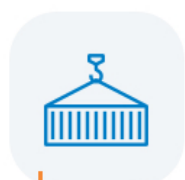
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

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 poszerzenie 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).

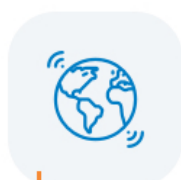
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE:



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:



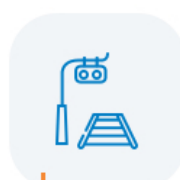
**USŁUGI
INTERMODALNE**



**USŁUGI
SPEDYCYJNE**
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



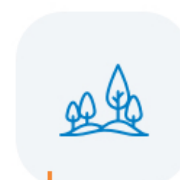
**USŁUGI
TERMINALOWE**



**USŁUGI
BOCZNICOWE
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I
SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
REKULTYWACYJNE**

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

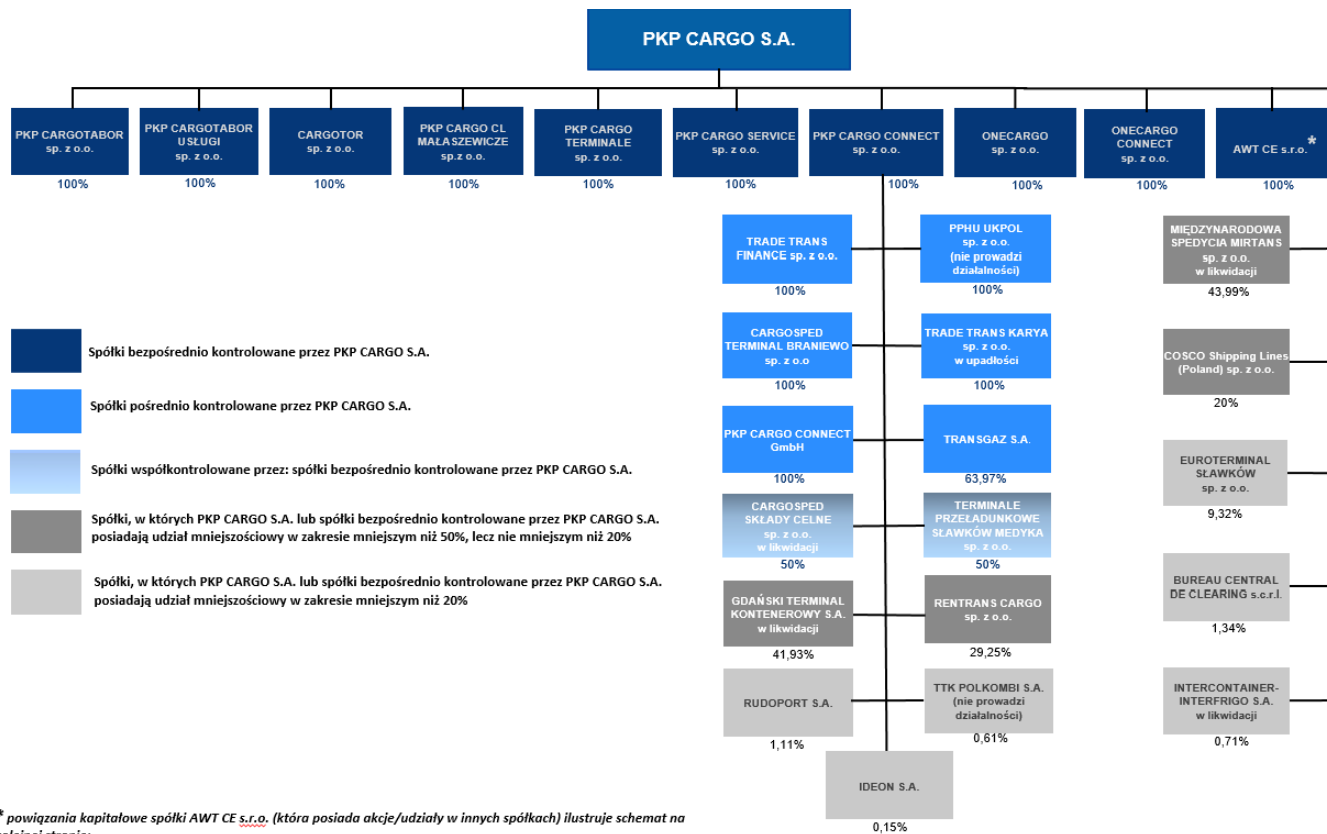
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

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

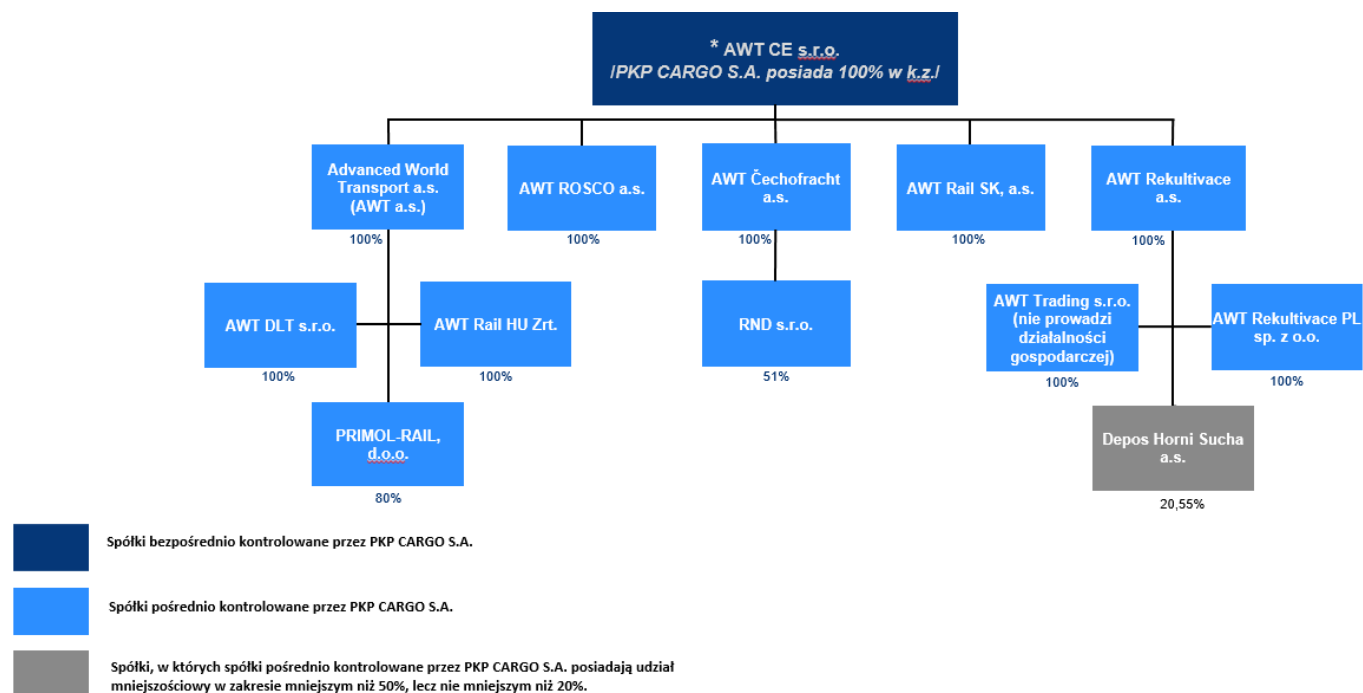
Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 30 czerwca 2019 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 30.06.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 30.06.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

W dniu 29 maja 2019 r. do rejestru przedsiębiorców (KRS) została wpisana nowa firma spółki PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy (dawniej PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy).

Z dniem 1 lipca 2019 r. spółka AWT CE s.r.o. (w której 100% udziałów posiadała PKP CARGO S.A.) została przejęta przez swoją spółkę zależną AWT a.s. (połączenie przez przejęcie). W wyniku powyższego, spółka AWT a.s. stała się spółką zależną bezpośrednio od PKP CARGO S.A., a spółka AWT CE s.r.o. zakończyła swój byt prawny (przestała istnieć).

W dniu 31 lipca 2019 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy KRS, dokonał wpisu połączenia PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – jako spółki przejmującej, z Trade Trans Finance sp. z o.o.- jako spółką przejmowaną.

W sierpniu br. do akt rejestrowych został przyjęty złożony przez PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o. („PKP CARGO CL Małaszewicze”) plan połączenia spółek PKP CARGO CL Małaszewicze i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. Wskazane połączenie ma nastąpić w drodze przejęcia przez PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o., jako spółkę przejmującą, spółki PKP CARGO CL Małaszewicze, w wyniku czego PKP CARGO CL Małaszewicze zostanie rozwiązana (przestanie istnieć) z dniem wykreślenia jej z rejestru przedsiębiorców.

2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 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 TERMINALE 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 (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępnianie 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** Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2019 roku.

3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

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

ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A.;
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 491/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 16 listopada 2013 r. (z późn. zm.) z tekstem jednolitym przyjętym Uchwałą Nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 roku;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. W I półroczu 2019 r. do składania oświadczeń woli był upoważniony Prezes Zarządu samodzielnie lub dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

W dniu 26 czerwca 2019 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę, na podstawie której Spółkę reprezentuje dwóch członków Zarządu działających łącznie lub jeden członek Zarządu działający łącznie z prokurentem. Zmiana została zarejestrowana w KRS w dniu 26 lipca 2019 r.

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

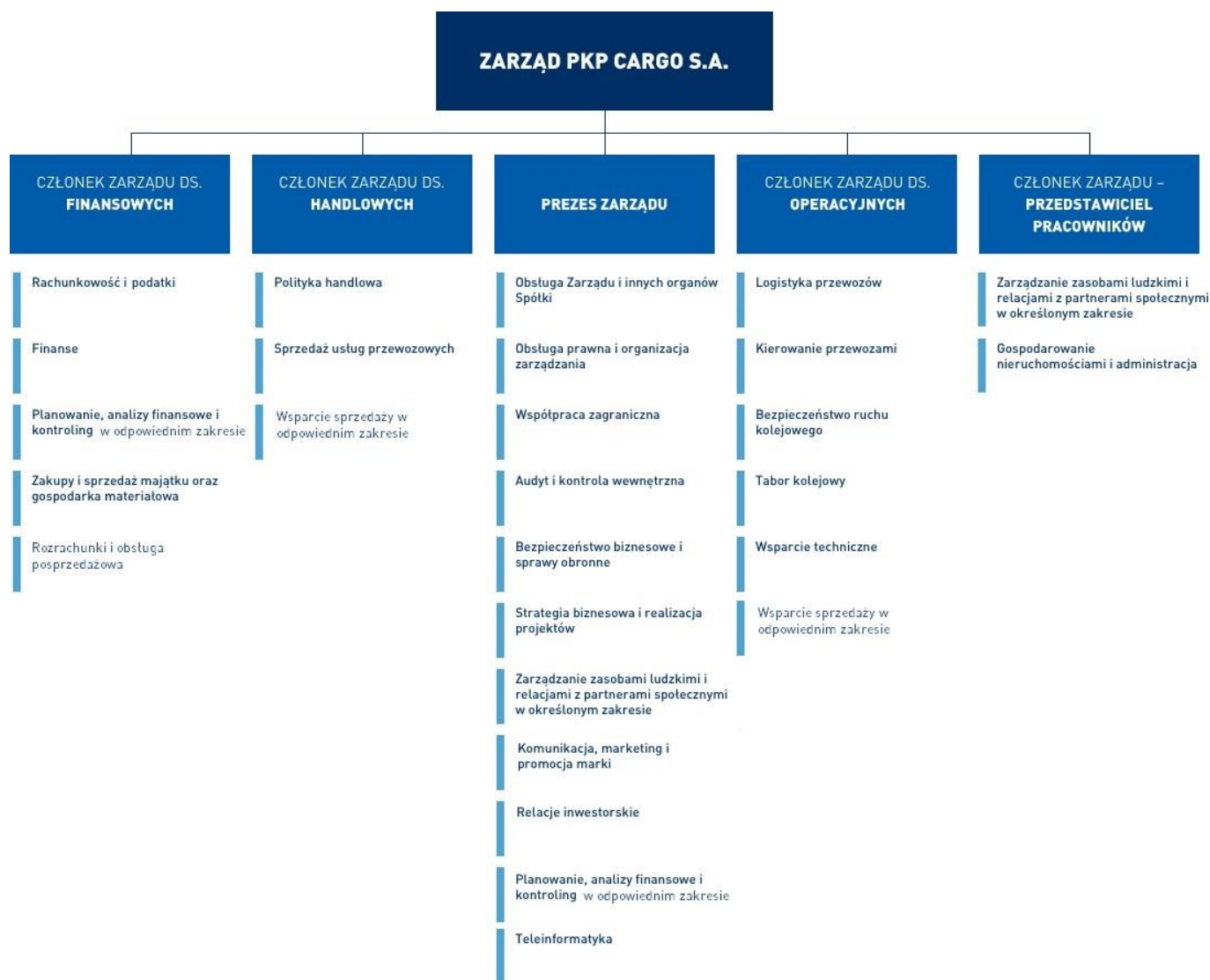
Źródło: Opracowanie własne

W dniu 27 maja 2019 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę w sprawie powołania w skład Zarządu na okres wspólnej VII kadencji:

- Pana Czesława Warszewicza – na stanowisko Prezesa Zarządu,
- Pana Leszka Borowca – na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych,
- Pana Grzegorza Fingasa – na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych,
- Pana Witolda Bawora – na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych,
- Pana Zenona Kozendrę – na stanowisko Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników.

Poniższy schemat prezentuje podział obowiązków i odpowiedzialności Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.06.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu, wynikające z postanowień Regulaminu Zarządu, przedstawiają się następująco:

1. Prezes Zarządu – do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - strategii biznesowej,
 - bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego.

Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu Spółki należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikająca z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.

2. Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - zarządzania finansami,
 - zakupów i sprzedaży majątku.

Do szczególnych kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych należy wypełnianie w imieniu PKP CARGO S.A. obowiązków wynikających z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach.

3. Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - polityki handlowej,
 - sprzedaży usług przewozowych.
4. Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy dbanie o efektywne realizowanie procesów biznesowych i technologicznych Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - realizacji przewozów,
 - utrzymania taboru.
5. Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników - do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - gospodarowania nieruchomościami i administracji,
 - zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi w określonym zakresie.

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej trzyletniej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej ustala PKP S.A. (w VI kadencji – 11 członków). Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A. Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania 3 swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej.

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami KSH lub innych ustaw w I półroczu 2019 r. 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	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	
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.	26.06.2019 r.*
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.*	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji/rozpoczęcie VII kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 26 czerwca 2019 r. – dniu odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. rozpoczęła się VII kadencja Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Komitet Audytu PKP CARGO S.A. powołuje Rada Nadzorcza 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. z 2017 poz.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 zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: *Politykę i Procedurę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO* oraz *Politykę świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.*

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	20.05.2016 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
	Przewodniczący Komitetu	31.05.2016 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	20.05.2016 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
	Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Komitet ds. Nominacji powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. 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. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	27.11.2017 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal

*dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Komitet ds. Strategii powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. 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. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r. – VI kadencji	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r. – VII kadencji	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

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 30 czerwca 2019 r. oraz na dzień przekazania raportu

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

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

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

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym 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 23 maja 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2019 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 9 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 Warsewicz	1 500
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 23.05.2019 r.	
Czesław Warsewicz	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 23 maja 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2019 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 10 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
Dariusz Górski	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
wg stanu na dzień 23.05.2019 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

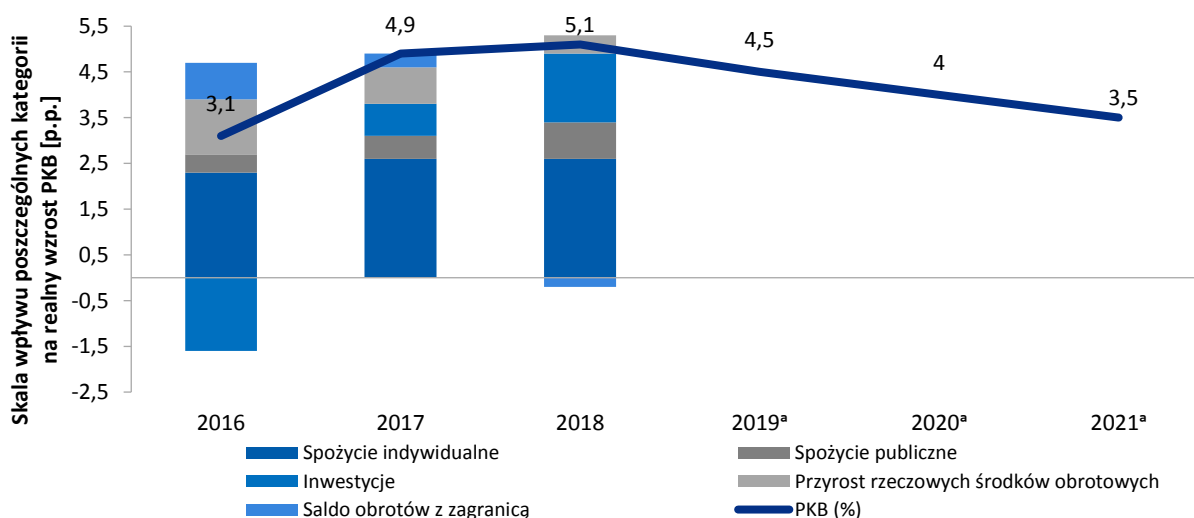
Zgodnie z danymi GUS z maja 2019 r., w I kwartale 2019 r. tempo wzrostu gospodarczego w Polsce obniżyło się do 4,7% r/r z 4,9% r/r w IV kwartale 2018 r.⁴ Jednocześnie wyrównana sezonowo kwartalna dynamika PKB przyspieszyła w tym okresie do 1,5% kw/kw z 0,5% kw/kw w IV kwartale 2018 r., co oznacza, że pomimo obserwowanego w otoczeniu makroekonomicznym spowolnienia fundamenty krajowej gospodarki pozostają solidne, a Polska znajduje się wciąż wśród najszybciej rozwijających się krajów Unii Europejskiej⁵. Projekcje NBP z lipca 2019 r. zakładają utrzymanie tempa wzrostu PKB zbliżonego do 4,7% r/r również w II kwartale 2019 r., co sugerują także aktualnie dostępne dane o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, budownictwo, realna sprzedaż detaliczna) za okres kwiecień-maj 2019 r.⁶

Głównymi czynnikami wzrostu gospodarczego w Polsce w I kwartale 2019 r. były:

- konsumpcja gospodarstw domowych, której dynamika obniżyła się lekko do 3,9% z 4,2% r/r w IV kwartale 2018 r. Mocnemu spożyciu indywidualnego sprzyjały utrzymująca się wysoka dynamika realnych wynagrodzeń, dalszy spadek stopy bezrobocia względem analogicznego okresu 2018 r. oraz dobry sentyment konsumencki⁷;
- inwestycje, których dynamika przyspieszyła do 12,6% r/r z 8,2% r/r w IV kwartale 2018 r., tj. ukształtowała się na najwyższym poziomie od 2015 r. W tym okresie szczególnie zwiększały się nakłady inwestycyjne sektora prywatnego (m.in. na budynki i budowle oraz sprzęt transportowy), podczas gdy sektor publiczny (w tym zwłaszcza jednostki samorządu terytorialnego) cechowała znacznie niższa niż w poprzednich kwartałach dynamika wzrostu⁸.

W I kwartale 2019 r. pozytywnie na tempo wzrostu gospodarczego oddziaływało również saldo handlu zagranicznego. Pomimo, że zarówno eksport, jak i import odnotowały niższą dynamikę wzrostu r/r niż w IV kwartale 2018 r., to w przypadku eksportu skala spowolnienia było niższa. Przyczyniło się to do pozytywnej kontrybucji eksportu netto do PKB w I kwartale 2019 r. Drugi kwartał z rzędu negatywny wkład do PKB wniosły natomiast zapasy⁹.

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 – lipiec 2019 r.; dane bez dekompozycji

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

⁴ Główny Urząd Statystyczny
⁵ Główny Urząd Statystyczny, Eurostat
⁶ Narodowy Bank Polski
⁷ Główny Urząd Statystyczny
⁸ Główny Urząd Statystyczny
⁹ Główny Urząd Statystyczny

Pomimo dobrych danych płynących z realnej gospodarki, wskaźniki koniunktury (GUS, NBP) wskazują na pogorszenie nastrojów w I połowie 2019 r., co wraz ze słabą koniunkturą zagraniczną podtrzymuje rynkowe spekulacje dotyczące stopniowego obniżenia dynamiki PKB w Polsce w horyzoncie kolejnych kwartałów. Jednocześnie mocniejsze dane o inwestycjach prywatnych w I kwartale br., zapowiedź impulsu fiskalnego (m.in. rozszerzenie zakresu świadczenia *Rodzina 500+*) oraz wysoka odporność polskiej gospodarki na obserwowane zagranicą spowolnienie przełożyły się na pozytywną rewizję prognoz krajowego PKB na lata 2019-2021 opracowanych przez ekonomistów NBP¹⁰.

Według zaprezentowanych w lipcu 2019 r. projekcji PKB analitycy NBP oczekują, że w 2019 r. średnioroczna dynamika PKB w Polsce ukształtuje się na poziomie 4,5% (wobec 4,0% zakładanych w projekcji z marca 2019 r), a następnie tempo wzrostu gospodarczego obniży się do średnio 4,0% (wobec 3,7% prognozowanych wcześniej) w 2020 r. i 3,5% (bez zmian w stosunku do wcześniejszych projekcji) w 2021 r.¹¹. Zdaniem ekonomistów NBP, kluczowymi składowymi wzrostu gospodarczego w perspektywie nadchodzących kwartałów będą: spożycie gospodarstw domowych (główne czynniki wzrostu: korzystna sytuacja na rynku pracy, dostępność taniego kredytu konsumpcyjnego oraz rozłożony w czasie wpływ już wprowadzonych i zapowiedzianych przez rząd zmian fiskalnych), spożycie publiczne (główny czynnik wzrostu: zakładany wysoki średnioroczny wskaźnik wzrostu wynagrodzeń w sferze budżetowej na 2020 r.) oraz popyt inwestycyjny (główne czynniki wzrostu: w dalszym ciągu dodatnia dynamika absorpcji funduszy strukturalnych UE w 2019 r., wysoki poziom wykorzystania mocy produkcyjnych, niedobory siły roboczej skłaniające do inwestycji w podniesienie produktywności, możliwość finansowania inwestycji tanim kredytem, silny popyt mieszkaniowy)¹². Według ekonomistów NBP, w horyzoncie projekcji negatywnie na wzrost gospodarczy będzie natomiast oddziaływał eksport netto, z uwagi na spowolnienie w światowym handlu (słabszy eksport) oraz wciąż mocny popyt krajowy (relatywnie wysoka dynamika importu)¹³.

Większy od oczekiwań wzrost cen żywności oraz inflacji bazowej (w tym cen administrowanych oraz usług) w II kwartale 2019 r. wpłynął także na podwyższenie przez ekonomistów NBP przyszłej ścieżki inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce. Analitycy NBP prognozują, że z uwagi na odłożony w czasie proinflacyjny efekt bieżącej presji popytowej i płacowej, podwyżki cen żywności (m.in. mięsa i wędlin w wyniku epidemii ASF w Chinach) oraz spodziewany wzrost cen energii elektrycznej w 2020 r. średnioroczna stopa inflacji CPI wyniesie 2,0% w 2019 r. (według prognoz z marca 2019 r. było to 1,7% r/r), 2,9% w 2020 r. (według prognoz z marca 2019 r. było to 2,7% r/r) i 2,6% w 2021 r. (według prognoz z marca 2019 r. było to 2,5% r/r)¹⁴.



Czeska gospodarka

Według danych Czeskiego Urzędu Statystycznego, w I kwartale 2019 r. tempo wzrostu gospodarczego obniżyło się do 2,8% r/r z 3,1% r/r w IV kwartale 2018 r.¹⁵ W wartościach skorygowanych o wpływ czynników sezonowych, dynamika wzrostu PKB przyspieszyła natomiast lekko do poziomu 2,8% r/r wobec 2,7% r/r w IV kwartale 2018 r., wciąż kształtując się jednak na znacznie niższym poziomie niż w analogicznym kwartale 2018 r. (4,2% r/r)¹⁶.

Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w Czechach w I kwartale 2019 r. pozostał popyt krajowy, w tym przede wszystkim:

- konsumpcja prywatna, której dynamika wzrosła do 2,8% r/r z 2,5% r/r w IV kwartale 2018 r. Pozytywnie na spożycie gospodarstw domowych wpływały m.in. stabilny wzrost wynagrodzeń i zatrudnienia, rekordowo niski poziom stopy bezrobocia oraz wprowadzona na początku 2019 r. podwyżka świadczeń socjalnych (w tym m.in. emerytur)¹⁷;
- nakłady kapitałowe, które odnotowały jednak spadek dynamiki do 3,3% r/r z 6,5% r/r w IV kwartale 2018 r.¹⁸. Wzrost inwestycji był w tym okresie napędzany przede wszystkim przez silny popyt na obiekty mieszkaniowe, zwiększyły się także nakłady infrastrukturalne oraz wydatki na obiekty użyteczności publicznej (współfinansowane w ramach funduszy strukturalnych UE).

¹⁰ Narodowy Bank Polski

¹¹ Narodowy Bank Polski

¹² Narodowy Bank Polski

¹³ Narodowy Bank Polski

¹⁴ Narodowy Bank Polski

¹⁵ Czeski Urząd Statystyczny, dane niewyrównane sezonowo

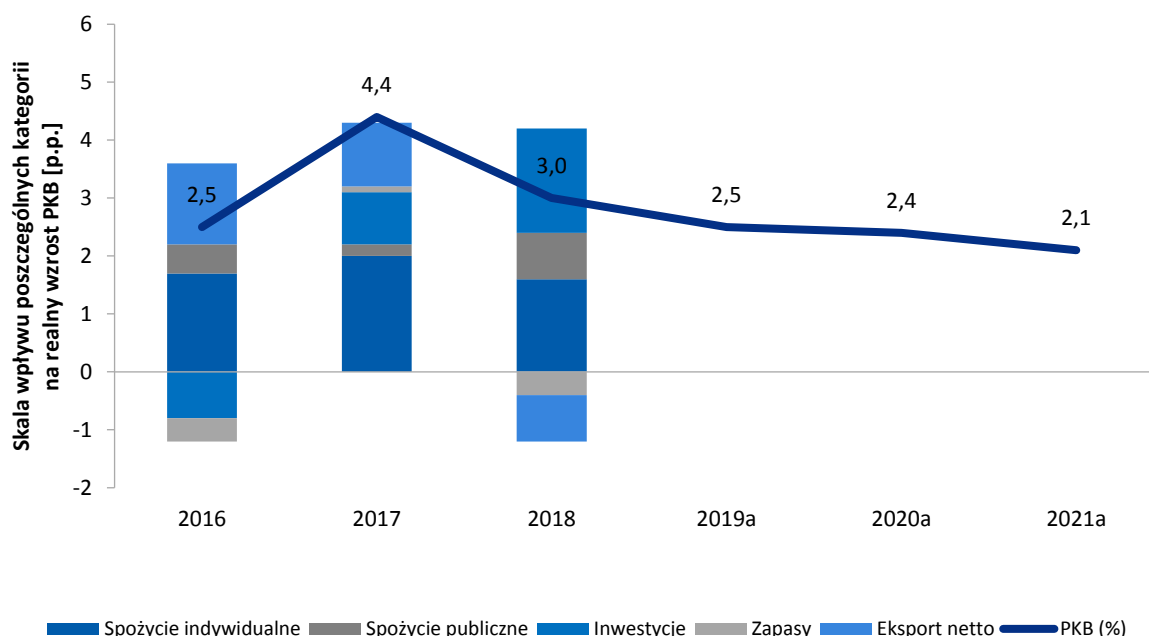
¹⁶ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁸ Czeski Urząd Statystyczny

W I kwartale 2019 r. pozytywnie na wzrost PKB oddziaływały również konsumpcja sektora publicznego oraz saldo handlu zagranicznego (pomimo obserwowanego w otoczeniu makroekonomicznym spowolnienia gospodarczego, przekładającego się na znaczny spadek dynamiki eksportu i importu w ujęciu rok do roku)¹⁹.

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 centralna z ankiety progностycznej Czeskiego Ministerstwa Finansów – Maj 2019 r.; dane bez dekompozycji

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

Zgodnie z wynikami ankiety progностycznej przeprowadzonej przez Czeskie Ministerstwo Finansów w maju 2019 r., analitycy przewidują stopniowy spadek tempa wzrostu gospodarczego w Czechach w latach 2019-2021. Spodziewają się oni, że średnioroczna dynamika PKB ukształtuje się na poziomie 2,5% w 2019 r., 2,4% w 2020 r. i 2,1% w 2021 r., co ogółem pozostaje spójne z opublikowanymi w kwietniu 2019 r. długoterminowymi projekcjami ministerstwa na lata 2019-2020²⁰. Według ankietowanych analityków, w horyzoncie prognozy głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w Czechach pozostanie konsumpcja gospodarstw domowych, wspierana m.in. przez utrzymujący się silny wzrost wynagrodzeń oraz wysoki popyt na pracę. Również spżycie publiczne oraz inwestycje będą - ich zdaniem - pozytywnie oddziaływać na tempo wzrostu PKB, choć dynamika wzrostu tych komponentów PKB będzie kształtować się na znacznie niższych niż w 2018 r. poziomach²¹. W 2019 r. negatywnie na wzrost PKB wpłynie natomiast eksport netto (z uwagi na spowolnienie gospodarcze w strefie euro i związany z tym mocny spadek dynamiki eksportu).

Ankietowani analitycy spodziewają się również wzrostu średniorocznej dynamiki inflacji cen konsumenta z 2,1% w 2018 r. do 2,4% w 2019 r.²² Wyższa ścieżka inflacji na 2019 r. wynika zarówno z czynników bazowych (mocna presja na wzrost wynagrodzeń), jak i podwyżek cen administrowanych oraz droższej żywności. Jednocześnie w kolejnych kwartałach stopa inflacji CPI powinna obniżyć się w kierunku celu inflacyjnego Czeskiego Banku Centralnego (2,0%), osiągając średnio 2,0% w 2020 r. i 1,9% w 2021 r. Do spadku inflacji będą przyczyniały się m.in. słabnąca presja popytowa i płacowa w gospodarce, umocnienie czeskiej korony oraz niższa dynamika cen administrowanych (prąd, ogrzewanie)²³.

¹⁹ Czeski Urząd Statystyczny

²⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²¹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²² Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²³ Czeski Bank Centralny

Przemysł w Polsce

W I półroczu 2019 r. dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem²⁴ wzrosła o 5,1% r/r (wobec +6,2% r/r w analogicznym okresie 2018 r.).²⁵ Jednakże tempo wzrostu produkcji przemysłowej w II kwartale 2019 r. było słabsze niż w I kwartale (+4,1% r/r wobec +6,1% r/r), co pozostaje spójne z obniżeniem wskaźników koniunktury GUS dla sektora w tym okresie. W I półroczu 2019 r. wzrost sektora napędzała gałąź przetwórstwa przemysłowego, która odpowiada za blisko 90% całkowitej produkcji sprzedanej (+5,3% r/r). Zwiększenie produkcji r/r wykazano również dla segmentu górnictwa i wydobywania (+5,7% r/r), wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną (+1,9% r/r) oraz dostaw wody, gospodarowania ściekami i odpadami (+9,6% r/r).²⁶

W I półroczu 2019 r. wzrost produkcji sprzedanej w skali roku odnotowano w 27 (spośród 34) działach przemysłu.²⁷ Wśród najważniejszych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu najwyższą dynamikę wzrostu wykazano w: produkcji wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+7,2%, w tym wyrobów z tworzyw sztucznych +8,2%), produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych (+6,8% r/r), wyrobów z metali (+6,4% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+6,1% r/r, w tym wyrobów z betonu, cementu i gipsu o +7,3% r/r) oraz drewna i wyrobów z drewna (+2,9% r/r). W tym okresie spadek produkcji sprzedanej przemysłu zaobserwowano natomiast w branżach związanych z wydobywaniem węgla kamiennego i brunatnego (-5,9% r/r) oraz produkcją metali (-0,4% r/r).²⁸

Bieżąca wartość wskaźnika koniunktury PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazuje na możliwość dalszego pogorszenia kondycji krajowego sektora przemysłowego w horyzoncie nadchodzących miesięcy. Od listopada 2018 r. wskaźnik kształtuje się poniżej granicy 50,0 pkt, który to poziom jest równoznaczny z techniczną recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. W I półroczu 2019 r. polski PMI obniżył się do 48,5 pkt z 50,4 pkt w II półroczu 2018 r. i z 53,9 pkt w I półroczu 2018 r.²⁹ W II kwartale 2019 r. krajowy indeks PMI wyniósł 48,7 pkt wobec 48,2 pkt. w I kwartale, choć jednocześnie czerwiec 2019 r. przyniósł spadek wskaźnika do poziomu 48,4 pkt. tj. najniższego od lutego 2019 r. W czerwcu ponownie pogorszyły się także prognozy dotyczące przyszłego wolumenu produkcji wśród ankietowanych firm. Kształtują się one obecnie na najniższym poziomie od grudnia 2012 r.³⁰

W I półroczu 2019 r. można było również zaobserwować spadek wskaźnika koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego (do 6,7 pkt. z 7,8 pkt. w II półroczu 2018 r. i z 16,2 pkt w I półroczu 2018 r.).³¹

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



Przemysł górniczy

- spadek wydobywania węgla kamiennego w okresie 6 miesięcy 2019 r. o 1,0 mln ton r/r, tj. o 3,2% r/r (wydobycie na poziomie 30,8 mln ton wobec 31,8 mln ton w okresie styczeń-czerwiec 2018 r.). W okresie 6 miesięcy 2019 r. najlepszym pod względem wolumenu wydobywania miesiącem był marzec z wynikiem 5,4 mln ton, a następnie miesięczne wydobywanie stopniowo obniżyło się do poziomu 4,7 mln ton w czerwcu (był to jednocześnie najniższy poziom wydobywania odnotowany w historii danych publikowanych przez ARP).³²
- od lipca 2017 r. utrzymuje się trend spadkowy w sprzedaży węgla kamiennego r/r (za wyjątkiem letnich miesięcy 2018 r. - lipca i sierpnia), a w maju i czerwcu 2019 r. wolumen sprzedaży był najniższy w historii danych publikowanych przez ARP i wyniósł odpowiednio 4,3 mln ton (-14,7% r/r) i 4,4 mln ton (-12,3% r/r).³³ Od marca 2019 r. sprzedaż węgla przez kopalnie jest niższa od poziomu wydobywania (łącznie w okresie marzec – czerwiec 2019 r. różnica pomiędzy wydobywaniem a sprzedażą osiągnęła poziom 2,0 mln ton). W okresie 6 miesięcy 2019 r. sprzedaż węgla kamiennego wyniosła 29,0 mln ton, tj. spadła o 2,2 mln ton r/r (-7,2% r/r).³⁴
- stan zapasów węgla kamiennego na koniec czerwca 2019 r. był równy 4,0 mln ton i był o 1,7 mln ton wyższy (+77,5% r/r) niż w analogicznym okresie 2018 r. Po serii spadków na przełomie 2018 r. i 2019 r., od marca 2019 r. zapasy znacznie

²⁴ przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

²⁵ Główny Urząd Statystyczny

²⁶ Główny Urząd Statystyczny

²⁷ Główny Urząd Statystyczny

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

²⁹ Markit IHS

³⁰ Markit IHS

³¹ Główny Urząd Statystyczny

³² Agencja Rozwoju Przemysłu

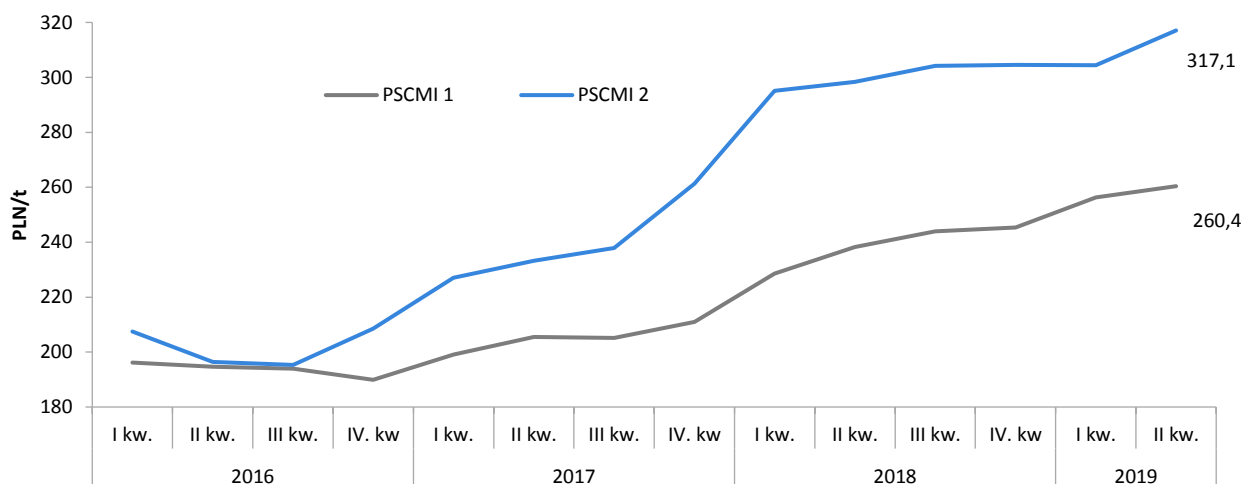
³³ Dane ukazują się od stycznia 2007 r.

³⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

zwiększały się z miesiąca na miesiąc: wyniosły 2,4 mln ton w marcu, 2,8 mln ton w kwietniu, 3,8 mln ton w maju i 4,0 mln ton w czerwcu).³⁵ To najwyższy poziom zapasów na zwałach od sierpnia 2016 r. Na wielkość zwałów przy kopalniach miała wpływ m.in. zmniejszona sprzedaż węgla kamiennego. Zwiększenie stanu zapasów w ostatnich miesiącach było również efektem opóźnienia w odbieraniu zakontraktowanego węgla przez elektrownie (surowca, zapłaconego już przez firmy energetyczne, ale nieodebranego).

- spadek importu węgla kamiennego w okresie 5 miesięcy 2019 r. o 5,2% r/r do poziomu 7,1 mln ton. Surowiec był sprowadzany głównie z Rosji (-5,7% r/r do 4,8 mln ton, stanowił on 66,9% całości importu), Australii (+66,2% r/r do 0,7 mln ton) i Stanów Zjednoczonych (-41,6% r/r do 0,4 mln ton).³⁶ W 2018 r. do Polski sprowadzono rekordową ilość 19,7 mln ton węgla (w tym 13,5 mln ton z Rosji).
- spadek średniej kwartalnej ceny węgla w portach ARA do 73,2 USD/t w I półroczu 2019 r. z 88,6 USD/t w I połowie 2018 r. (-17,3% r/r), w II kwartale 2019 r. średnia cena wyniosła 66,0 USD/t, co wskazuje na spadek zarówno względem I kwartału 2019 r. (-18,1% kw/kw), jak i II kwartału 2018 r. (-26,3% r/r), głównie na skutek utrzymującego się historycznie wysokiego poziomu zapasów surowca w portach³⁷. Na systematyczny spadek cen węgla ARA wpływ miał także zmniejszony popyt na surowiec, który z kolei był efektem zwiększonej produkcji energii ze źródeł odnawialnych oraz gazu (utrzymujące się niskie ceny gazu w Europie).³⁸
- Polski węgiel wbrew światowym trendom drożeje, a krajowe indeksy węglowe dla energetyki zawodowej i przemysłowej pozostają na najwyższych poziomach od 2013 r. W okresie 6 miesięcy 2019 r. węgiel kamienny dla energetyki był średnio o 10,7% droższy niż rok wcześniej (indeks PSCMI 1 wyniósł średnio 258,3 PLN/t). Węgiel kamienny dla ciepłownictwa zdrożał w okresie styczeń-czerwiec 2019 r. średnio o 4,7% r/r (średnia wartość indeksu PSCMI 2 w tym okresie wyniosła 310,8 PLN/t).³⁹
- minimalne zmniejszenie krajowego zużycia energii elektrycznej w I półroczu 2019r. o -0,1% r/r.⁴⁰
- zmniejszenie produkcji energii elektrycznej ogółem w I półroczu 2019r. o 1,0% r/r, w tym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym o -2,1% r/r oraz na węglu brunatnym o 11,4% r/r, przy jednoczesnym znacznym wzroście znaczenia produkcji m.in. z elektrowni wiatrowych o 26,0% r/r oraz elektrowni gazowych o 18,5% r/r.⁴¹
- zmniejszenie udziału węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym do 48,6% w I półroczu 2019 r. z 49,2% w I półroczu 2018 (-0,5 p.p. r/r).⁴²

Rysunek 6 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

³⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁶ Eurostat

³⁷ Wirtualny Nowy Przemysł

³⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴¹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴² Polskie Sieci Elektroenergetyczne



Przemysł budowlany

- zwiększenie produkcji budowlano-montażowej⁴³ o 6,6% r/r w I półroczu 2019 r. wobec wzrostu o 23,7% w I półroczu 2018 r. Dynamika prac inwestycyjnych (6,7% r/r) była w tym okresie wyższa niż remontowych (6,3% r/r).⁴⁴
- wzrost produkcji budowlano-montażowej w I półroczu 2019 r. odnotowano we wszystkich działach budownictwa, w tym najmocniej w przedsiębiorstwach specjalizujących się w robotach budowlanych specjalistycznych (o 8,5% r/r). Jednostki zajmujące się budowami inżynierii lądowej i wodnej zwiększyły produkcję o 7,5% r/r, podczas gdy dział związany z budową budynków wykazał najniższy wzrost produkcji o 4,2% r/r.⁴⁵
- istotnymi czynnikami wzrostu produkcji sprzedanej sektora budowlanego w I półroczu 2019 r. były m.in. inwestycje mieszkaniowe (wzrost wolumenu produkcji dla budowanych domów o 8,3% r/r)⁴⁶ oraz inwestycje infrastrukturalne realizowane w ramach „Krajowego Programu Kolejowego” (sprzedaż produkcji budowlano-montażowej dla infrastruktury kolejowej zwiększyła się o 28,8% r/r)⁴⁷.
- wyhamowanie tempa prac przy prowadzonych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad” inwestycjach drogowych, co wynikało m.in. z zerwania części umów przez GDDKiA oraz podejmowanych przez przedsiębiorstwa prób renegotjacji zawartych w ubiegłych latach kontraktów (z uwagi na znaczące podwyżki kosztów materiałów i wynagrodzeń pracowników, silnie ograniczające marże firm z sektora). W konsekwencji, w okresie 6 miesięcy 2019 r. produkcja budowlano-montażowa dla autostrad, dróg ekspresowych i ulic odnotowała spadek o 1,1% r/r⁴⁸.



Przemysł hutniczy

- zwiększenie produkcji stali na świecie w I półroczu 2019 r. do poziomu 925,1 mln ton (+4,9% r/r).⁴⁹
- wytworzenie przez chiński przemysł hutniczy w I półroczu 2019 r. 492,2 mln ton stali (+9,9% r/r).⁵⁰
- spadek produkcji stali w Unii Europejskiej w I połowie 2019 r. do poziomu 84,7 mln ton (-2,5% r/r).⁵¹
- według World Steel Association globalny popyt na stal w 2019 r. wyniesie 1 735 mln ton (czyli około +1,3% r/r), a w 2020 r. zwiększy się do poziomu 1 752 mln ton (czyli +1,0% r/r)⁵². 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 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 -8,4% r/r do 4,9 mln ton oraz masy wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio -6,5% r/r do 4,9 mln ton, przy jednoczesnym wzroście produkcji rur stalowych o +8,4% r/r do 0,4 mln ton.⁵³
- niewielki spadek realnych przychodów ze sprzedaży metali w I półroczu 2019 r. do poziomu 30,5 mld zł (-0,4% r/r) oraz wzrost całkowitego przychodu ze sprzedaży wyrobów z metali, który wyniósł 54,9 mld zł (+6,4% r/r).⁵⁴
- spadek produkcji koksu w Polsce w I półroczu 2019 r. o -4,5% r/r do 4,5 mln ton.⁵⁵
- odroczenie tymczasowego wstrzymania pracy wielkiego pieca i stalowni w Krakowie (pierwotnie planowane przez ArcelorMittal Poland na wrzesień 2019 r.),
- wysokie ceny surowców, obowiązująca obecnie polityka klimatyczna - rosnące koszty uprawnień do emisji CO2 oraz niewystarczające środki ochrony europejskiego rynku przed napływem stali z krajów spoza Unii Europejskiej (co bezpośrednio przekłada się na ogromny wzrost importu z krajów trzecich). Zauważalny jest spadek popytu na stal w wyniku pogarszania się warunków rynkowych oraz wysokie koszty produkcji wynikające głównie z wysokich cen

⁴³ Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób, Główny Urząd Statystyczny

⁴⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁹ World Steel Association

⁵⁰ Puls Biznesu

⁵¹ World Steel Association

⁵² World Steel Association

⁵³ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁵ Główny Urząd Statystyczny

energii (w Polsce należą do najwyższych w Europie, są np. o 50% wyższe niż w Niemczech). Nadwyżka zdolności produkcyjnych w hutnictwie obecnie wynosi ponad 400 mln ton.⁵⁶

Przemysł w Czechach

W okresie 5 miesięcy 2019 r. produkcja przemysłowa w Czechach zwiększyła się średnio o 1,4% r/r wobec 2,6% r/r w analogicznym okresie 2018 r.⁵⁷ Po tym jak czeski sektor przemysłowy pozostawał blisko stagnacji w I kwartale 2019 r., w kwietniu i maju 2019 r. dynamika wzrostu produkcji przyspieszyła i przekroczyła 3,0% r/r. Poprawa kondycji sektora przemysłowego odzwierciedlała większy napływ nowych zamówień, w tym zwłaszcza z zagranicy (po ich wyhamowaniu w I kwartale 2019 r. z uwagi na obserwowane w strefie euro spowolnienie gospodarcze). Średnio w okresie 5 miesięcy 2019 r. nowe zamówienia zwiększyły się o 4,6% r/r wobec 2,6% r/r w analogicznym okresie 2018 r., w tym zamówienia krajowe wzrosły o 6,4% r/r a eksportowe o 3,8% r/r⁵⁸.

W okresie 5 miesięcy 2019 r. do wzrostu produkcji przyczyniła się gałąź przetwórstwa przemysłowego (+1,3% r/r) oraz dział związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (+3,7% r/r)⁵⁹. Zmniejszyła się natomiast produkcja górnicza i wydobywanie surowców (-3,1% r/r). Jednocześnie w tym czasie spadek produkcji odnotowano w większości z kluczowych (z punktu widzenia przewozów realizowanych przez podmioty z Grupy PKP CARGO) sektorów przemysłu, w tym m.in. w produkcji drewna i wyrobów z drewna (-9,1% r/r), wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-4,3% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-2,9% r/r), metali (-2,1% r/r) czy też chemikaliów i produktów chemicznych (-1,4% r/r). W okresie 5 miesięcy 2019 r. wzrosła natomiast produkcja samochodów (+1,9% r/r) oraz wyrobów z metali (+1,8% r/r)⁶⁰.

Najnowsze wartości przyjmowane przez wskaźnik koniunktury PMI sugerują jednak możliwe pogorszenie sytuacji w czeskim sektorze przemysłowym w perspektywie nadchodzących miesięcy. Indeks PMI dla Czech nieprzerwanie obniża się od lipca 2018 r., w II kwartale 2019 r. wyniósł on średnio 46,4 pkt. wobec 48,3 pkt. w I kwartale 2019 r. i 56,8 pkt. w II kwartale 2018 r.⁶¹. Jednocześnie od grudnia 2018 r. wskaźnik PMI kształtuje się poniżej progu 50,0 pkt. wyznaczającego umowną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym. W czerwcu 2019 r. indeks PMI obniżył się do 45,9 pkt., tj. do najniższego poziomu osiągniętego od lipca 2009 r. Spadek wskaźnika w czerwcu napędzały wszystkie jego główne komponenty, w tym zwłaszcza subindeks bieżącej produkcji (najniższy poziom od grudnia 2012 r.) oraz subindeks nowych zamówień, zarówno krajowych, jak i zagranicznych (największy spadek komponentu od 2009 r.)⁶².

Aktywność Grupy PKP CARGO na czeskim rynku przewozów towarowych skupia się na transporcie węgla kamiennego, koks, kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych, ale także i ładunków intermodalnych (przede wszystkim produktów sektora *automotive*). W konsekwencji, koniunktura panująca w powiązanych gałęziach przemysłu, tj. w przemyśle wydobywczym, budownictwie, hutnictwie, produkcji pojazdów silnikowych – ma silny wpływ na wyniki operacyjne jednostek Grupy PKP CARGO na terytorium Czech. W I półroczu 2019 r. (a w szczególności w II kwartale 2019 r.) najważniejszymi czynnikami determinującymi kondycję wyżej wymienionych gałęzi przemysłu były m.in.:

- kontynuacja trendu spadkowego wydobywania węgla kamiennego (w I połowie 2019 r. spadek wydobywania do poziomu 1,5 mln ton (-27,7% r/r), na który złożyło się zmniejszenie wydobywania surowca w I kw. 2019 o 31,6% r/r do poziomu 0,8 mln ton i w II kw. 2019 r. o 23,2% r/r do poziomu 0,8 mln ton)⁶³;
- w okresie styczeń-maj 2019 r. wzrost importu węgla kamiennego o 11,0% r/r do poziomu 1,6 mln ton (w analogicznym okresie 2018 r. import wyniósł 1,4 mln ton) oraz spadek eksportu tego surowca o 22,8% r/r do poziomu 0,6 mln ton (w analogicznym okresie 2018 r. eksport był równy 0,8 mln ton)⁶⁴;
- zmniejszenie wydobywania węgla brunatnego o 1,6% r/r do poziomu 19,1 mln ton (spadek o 0,3 mln ton r/r)⁶⁵;
- w okresie styczeń-maj 2019 r. spadek importu węgla brunatnego o 24,4% r/r do poziomu 0,1 mln ton (w analogicznym okresie 2018 r. import wyniósł 0,2 mln ton) oraz spadek eksportu tego surowca o -24,8% r/r do poziomu 0,3 mln ton (w analogicznym okresie 2018 r. eksport był równy 0,4 mln ton)⁶⁶;

⁵⁶ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁰ Czeski Urząd Statystyczny

⁶¹ Markit IHS

⁶² Markit IHS

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

- spadek produkcji koksu w I półroczu 2019r. o 3,0% r/r do poziomu 1,2 mln. ton (w I półroczu 2018 r. produkcja wyniosła 1,2 mln ton)⁶⁷;
- spadek produkcji stali (w okresie 6 miesięcy 2019 r. wolumen wytworzonej stali surowej zmniejszył się o -1,3% r/r do poziomu 2,4 mln ton z 2,5 mln ton w analogicznym okresie 2018 r.)⁶⁸;
- produkcja budowlano-montażowa w okresie styczeń-maj 2019 r. zwiększyła się średnio o 6,7% r/r, w tym produkcja budownictwa inżynieryjnego wzrosła w tym okresie o 12,2% r/r a budowa budynków o 4,8% r/r⁶⁹;
- niewielki spadek r/r produkcji sektora *automotive* - czescy producenci w okresie styczeń-maj 2019 r. wytworzyli 622,1 tys. szt. pojazdów wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), tj. o -0,4% mniej niż w analogicznym okresie 2018 r.⁷⁰ (rok 2018 r. był rekordowy pod względem ilości wyprodukowanych maszyn, więc relatywny spadek produkcji r/r w analizowanym okresie 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, zwłaszcza dla spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. oraz AWT a.s.

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W I połowie 2019 r. na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych usługi przewozowe świadczyło 71 operatorów kolejowych (w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.)⁷¹. W tym czasie przewieźli oni w sumie 118,9 mln ton towarów (-4,0% r/r), wykonując przy tym pracę przewozową równą 28,2 mld tkm (-3,1% r/r). Wynik uzyskany w I półroczu 2019 r. był niższy niż w okresie styczeń-czerwiec 2018 r., jednak należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu był on zdecydowanie lepszy zarówno pod względem masy, jak i pracy od I półrocza w latach 2015-2017. Pogorszenie wyników r/r w dużej mierze wynika z efektu wysokiej bazy statystycznej (w 2018 r. odnotowano najwyższy wolumen przewozów od wybuchu kryzysu gospodarczego w 2008 r.). Jednocześnie w I półroczu 2019 r. średnia odległość przewozu towarów wzrosła o 2 km do poziomu 238 km (+0,9% r/r).⁷²

W okresie styczeń-maj 2019 r. zaobserwowano spadek r/r transportowanej przez kolej masy towarowej dla większości grup towarowych⁷³. Głównymi czynnikami, które negatywnie wpłynęły na transport towarów koleją w tym okresie były m.in.:

- spadek przewozów węgla kamiennego o 5,1% r/r do poziomu 37,9 mln ton, który był spowodowany m.in. słabszym popytem na surowiec, utrzymującym się wysokim stanem zapasów na zwalach przy elektrowniach i elektrociepłowniach, znacznym zmniejszeniem importu. Innymi przyczynami były remonty bloków energetycznych elektrociepłowni oraz prace modernizacyjne prowadzone na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ("PKP PLK") (w tym remonty linii kolejowych prowadzących do elektrowni).
- zmniejszenie przewozów kruszywa, piasku i żwiru o 6,7% r/r do poziomu 20,2 mln ton, głównie ze względu na znacznie zmniejszone zapotrzebowanie ze strony kluczowych klientów - wykonawców dużych projektów infrastrukturalnych realizowanych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad do 2023 r.” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Spadek popytu na kruszywa i materiały budowlane był bezpośrednim efektem zerwania części umów przez GDDKiA oraz podejmowanych przez przedsiębiorstwa prób renegotjacji zawartych w ubiegłych latach kontraktów, co wpłynęło na czasowe wstrzymanie realizacji lub opóźnienia niektórych dużych inwestycji infrastrukturalnych.
- zmniejszenie przewozów rudy żelaza o 9,8% r/r do poziomu 4,7 mln ton, m.in. z uwagi na ogólny spadek popytu na stal i wyroby sektora hutniczego oraz tymczasowe problemy natury prawnej pomiędzy PKP a Kolejami Ukraińskimi w I kwartale 2019 r., co doprowadziło do czasowego wstrzymania transportu rud żelaza z Ukrainy.

⁶⁷ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁸ Worldsteel.org

⁶⁹ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

⁷⁰ AutoSAP

⁷¹ Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej

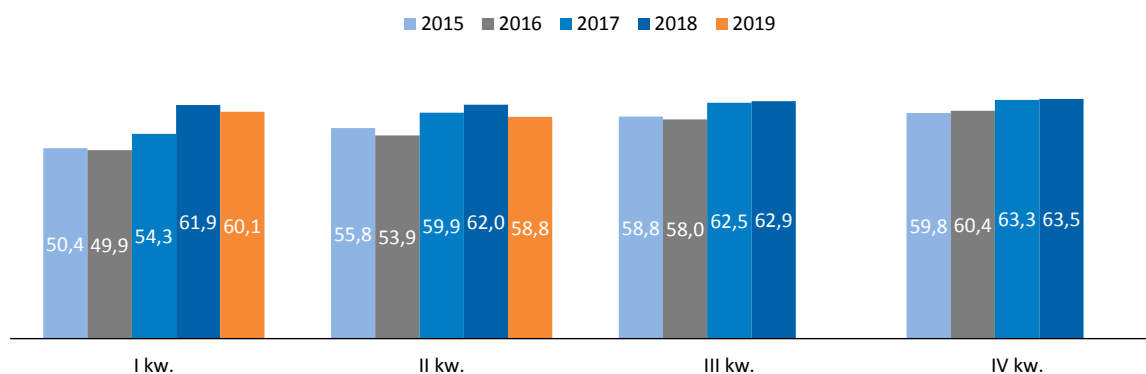
⁷² Urząd Transportu Kolejowego

⁷³ Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2019 r.

W okresie 5 miesięcy 2019 r. wzrosły natomiast r/r:

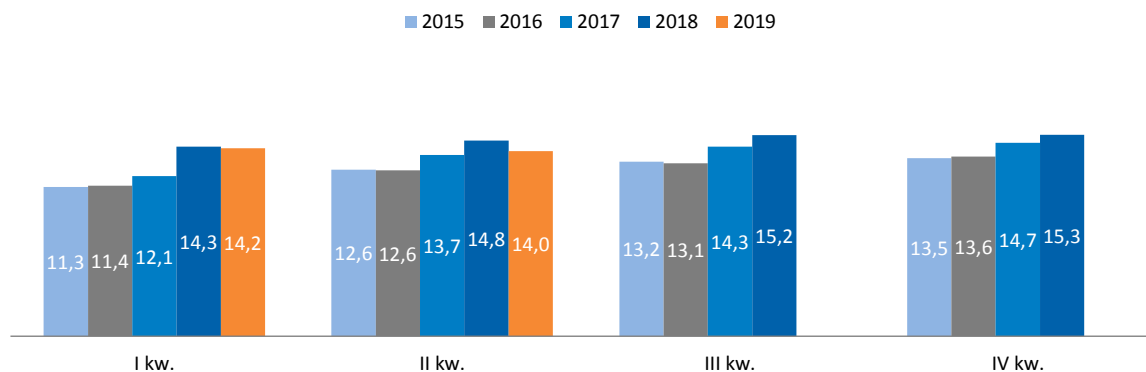
- przewozy chemikaliów i produktów chemicznych, o 5,0% r/r do poziomu 4,3 mln ton, co wynikało m.in. ze wzrostu produkcji sprzedanej tego sektora w Polsce, przede wszystkim nawozów;
- przewozy koksu, brykietów oraz produktów rafinacji ropy naftowej, o 0,8% r/r do poziomu 11,3 mln ton, m.in. ze względu na utrzymujący się wysoki popyt na paliwa płynne w krajowej gospodarce i w rezultacie zwiększony ich obrót;
- przewozy drewna i wyrobów z drewna, o 1,2% r/r do poziomu 0,9 mln ton, spowodowany m.in. wysoką produkcją w działach powiązanych z przemysłem drzewnym i papierniczym

Rysunek 7 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 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mld tkm)

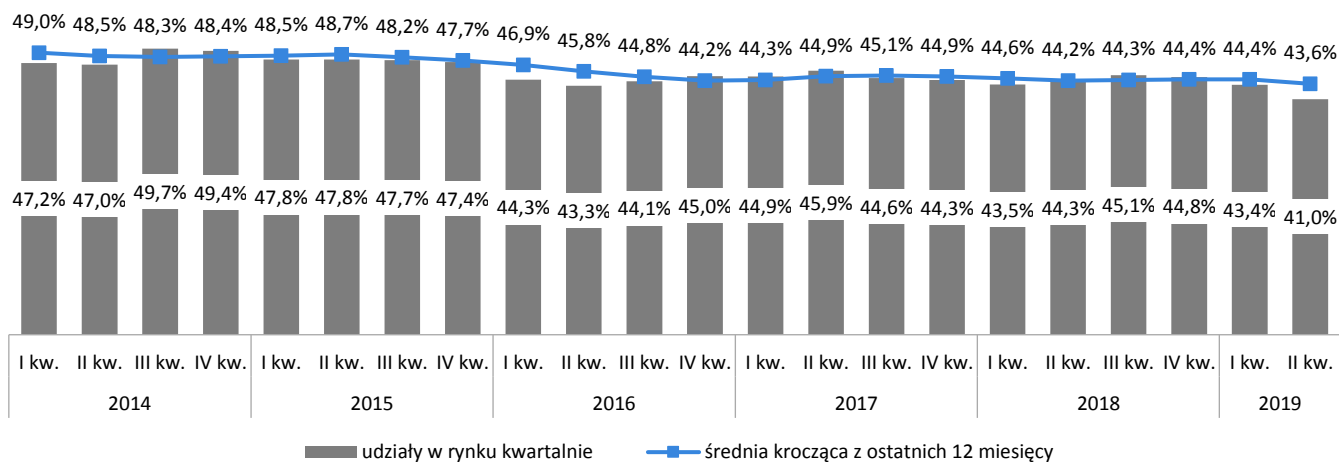


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Polsce

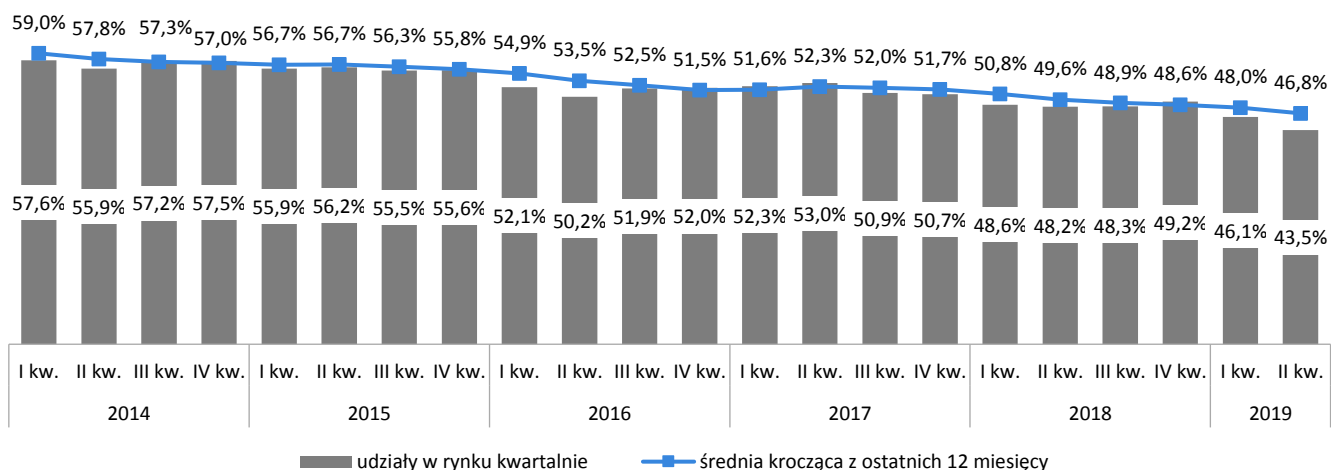
W I półroczu 2019 r. Grupa PKP CARGO⁷⁴ pozostała zdecydowanym liderem rynku kolejowego transportu towarów w Polsce, z udziałem rynkowym równym 42,2% (-1,7 p.p. r/r) wg masy towarowej i 44,8% (-3,6 p.p. r/r) wg pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. wyniosły kolejno 40,8% (-2,2 p.p. r/r) oraz 44,5% (-3,6 p.p. r/r)⁷⁵.

Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019

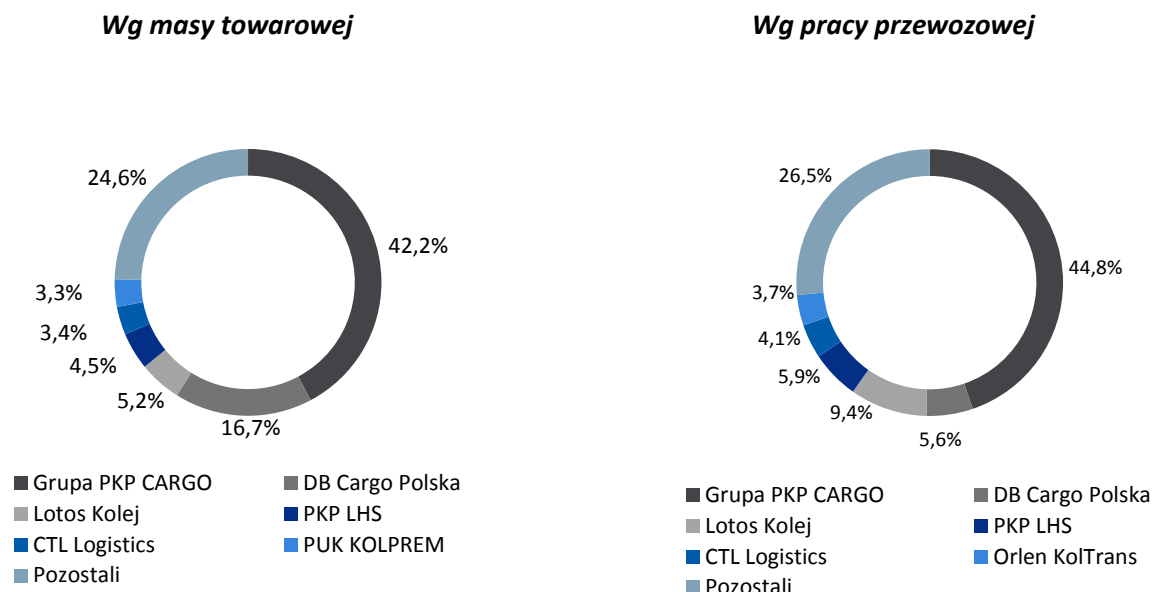


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁷⁴ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również transportowane przez AWT a.s. na terytorium Polski

⁷⁵ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I połowie 2019 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Głównymi konkurentami Grupy PKP CARGO na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych są: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics, PUK Kolprem, Orlen KolTrans oraz Freightliner PL⁷⁶.

W I połowie 2019 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 68,7 mln ton towarów (-1,2% r/r). W tym okresie największym wolumenem przewozu charakteryzowali się operatorzy: DB CARGO Polska (19,9 mln ton, spadek o 6,4% r/r), Lotos Kolej (6,1 mln ton i +0,3% r/r) oraz PKP LHS (5,4 mln ton i -3,7% r/r)⁷⁷.

W I półroczu 2019 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wyniosła 15,6 mld tkm (+3,6% r/r), z czego największy jej wolumen wykazały spółki: Lotos Kolej (2,6 mld tkm i +1,6% r/r), PKP LHS (1,7 mld tkm i -7,5% r/r) oraz DB Cargo Polska (+1,6 mld tkm i -0,8% r/r)⁷⁸. Przy obserwowanym spadku transportowanej masy, wzrost pracy przewozowej konkurencyjnych przewoźników nastąpił na skutek wydłużenia średniej odległości na jaką transportowali oni ładunki. W I połowie 2019 r. średnia odległość przewozu konkurentów Grupy PKP CARGO wzrosła o 10,6 km r/r i wyniosła 227,1 km (+4,9% r/r)⁷⁹.

Największy spadek udziału rynkowego w I półroczu 2019 r. pod względem masy towarowej odnotowali tacy konkurenci Grupy PKP CARGO jak: CTL Logistics (-0,9 p.p. r/r, spadek wolumenu przewozów o ¼ r/r), DB Cargo Polska (-0,4 p.p. r/r) oraz CD Cargo Poland (-0,2 p.p. r/r). Pod względem pracy przewozowej największe spadki udziałów wykazali operatorzy: CTL Logistics (-0,9 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o przeszło 20% r/r), CD Cargo Poland (-0,4 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o blisko 20% r/r) i PKP LHS (-0,3 p.p. r/r)⁸⁰.

Jednocześnie w I półroczu 2019 r. można było zaobserwować kontynuację wzrostowego trendu udziałów w rynku małych operatorów kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%). W okresie 6 miesięcy 2019 r. ich łączny udział w rynku towarowych przewozów kolejowych wyniósł 22,2% (+2,2 p.p. r/r) w ujęciu masy towarowej oraz 19,3% (+4,0 p.p. r/r) w ujęciu pracy przewozowej⁸¹.

⁷⁶ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁸ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸¹ obliczenia własne na podstawie danych UTK, stan na styczeń 2019r

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

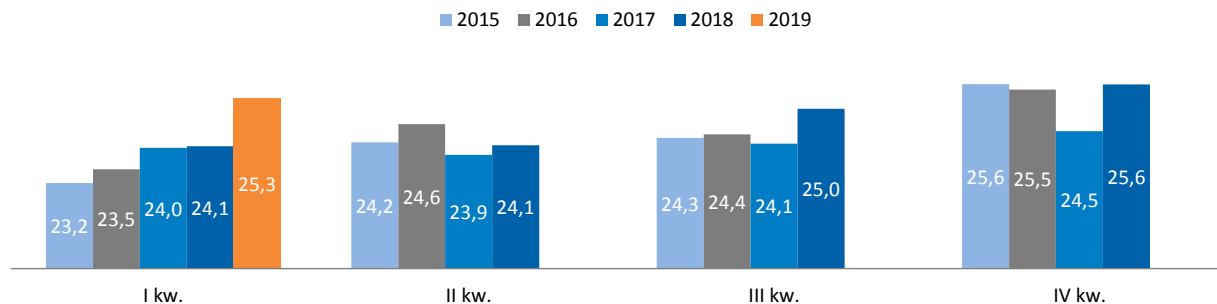
W I kwartale 2019 r. na terytorium Czech przewieziono w sumie 119,5 mln ton towarów (+3,6% r/r) oraz wykonano prace przewozową równą 12,8 mld km (-11,2% r/r)⁸². W tym okresie wzrost przewożonej masy r/r odnotowały wszystkie gałęzie transportu oprócz lotnictwa, podczas gdy praca przewozowa zwiększyła się r/r wyłącznie dla transportu kolejowego oraz wodnego śródlądowego. Zmniejszenie pracy przewozowej całego rynku przy jednoczesnym wzroście transportowanego wolumenu towarów nastąpiło na skutek skrócenia średniej odległości przewozu ładunków do poziomu 106,9 km (-14,3% r/r)⁸³. Przyczynił się do tego przede wszystkim transport drogowy, w przypadku którego średnia odległość przewozu zmniejszyła się w I kwartale 2019 r. aż o 21,5% r/r do poziomu 87,1 km⁸⁴.

W I kwartale 2019 r. transport drogowy utrzymał pozycję zdecydowanego lidera w rynku przewozu towarów w Czechach, ale jego udział rynkowy w ujęciu masy towarowej spadł do poziomu 75,5% (-0,3 p.p. r/r), tj. był najniższy od I kwartału 2017 r.⁸⁵ Jednocześnie z uwagi na wspomniany spadek średniej odległości, udział transportu drogowego mierzony pracą przewozową zmniejszył się w znacznie większym stopniu, tj. do poziomu 61,6% (-5,9 p.p. r/r), i tym samym ukształtował się na najniższym poziomie w historii. Warty odnotowania jest także fakt, że transport samochodowy zarobkowy odnotował w I kwartale 2019 r. spadek r/r zarówno wykonanej pracy przewozowej (większy niż w przypadku transportu drogowego ogółem), jak i przewiezionej masy⁸⁶.

W I kwartale 2019 r. wykonana przez transport kolejowy w Czechach praca przewozowa wyniosła 4,3 mld tkm (+5,8% r/r)⁸⁷. Oznacza to, że kolej była jedyną gałęzią lądowego transportu towarów, która odnotowała w tym okresie wzrost pracy przewozowej r/r. Wzrost pracy przewozowej r/r wynikał ze zwiększenia przewiezionej przez kolej masy do poziomu 25,3 mln ton (+5,0% r/r), przy jednoczesnym wydłużeniu średniej odległości przewozu do 168,4 km (+0,7% r/r). W rezultacie, udział transportu kolejowego w czeskim rynku przewozów zwiększył się w I kwartale 2019 r. do 21,2% (+0,3 p.p. r/r) wg masy towarowej i 33,4% (+5,4 p.p. r/r) wg pracy przewozowej, głównie kosztem transportu drogowego. Udział kolei mierzony pracą przewozową osiągnął tym samym najwyższy poziom w historii.

Wśród gałęzi lądowego transportu towarów w Czechach, transport kolejowy charakteryzuje się zdecydowanie najdłuższą średnią odległością przewozu. W I kwartale 2019 r. była ona prawie dwukrotnie większa niż średni dystans na jaki ładunki przewozi transport drogowy⁸⁸.

Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mln ton)



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁸² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

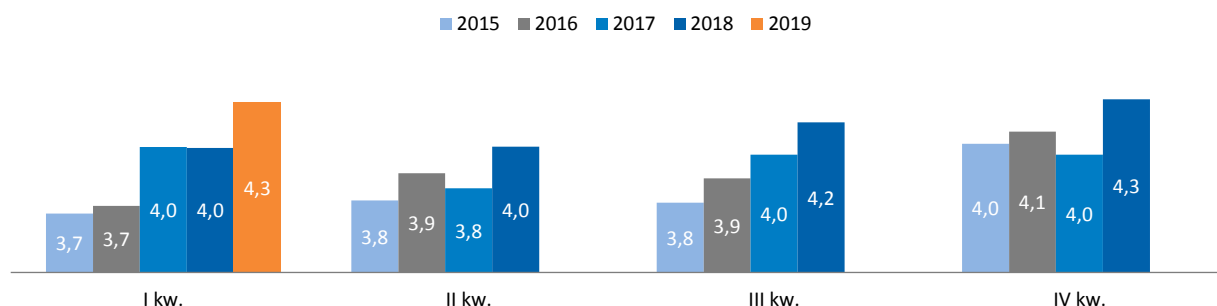
⁸⁵ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mld tkm)



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

4.2.4 Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według danych publikowanych przez SŽDC (czeskiego zarządcę infrastruktury kolejowej), na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa obecnie 105 operatorów świadczących usługi kolejowego transportu ładunków, w tym podmioty należące do Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. i Advanced World Transport a.s. (AWT)⁸⁹.

W I połowie 2019 r. spółka AWT a.s. przetransportowała w sumie 4,9 mln ton towarów (-5,8% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,6 mld tkm (-5,7% r/r)⁹⁰. Średnia odległość na jaką spółka AWT transportuje towary wyniosła w tym okresie 118,1 km i ukształtowała się na analogicznym poziomie jak w I połowie 2018 r. W okresie 6 miesięcy 2019 r. udział AWT a.s. w czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych obniżył się do poziomu 7,2% (-0,6 p.p. r/r) w ujęciu pracy przewozowej, choć jednocześnie pomimo spadku udziału utrzymała ona pozycję trzeciego największego operatora na rynku⁹¹.

Do spadku przewozów r/r spółki AWT a.s. w I połowie 2019 r. przyczyniły się m.in. mniejsze niż w analogicznym okresie 2018 r. przewozy kruszyw (-69,6% do 0,2 mln ton), koks i węgla brunatnego (-14,2% do 0,9 mln ton) oraz ropy i produktów petrochemicznych (-13,4% r/r do 0,3 mln ton)⁹². W okresie 6 miesięcy 2019 r. w dużym stopniu wzrosły natomiast r/r przewozy węgla kamiennego (+13,2% do 2,1 mln ton), co wynikało przede wszystkim ze zwiększonego obrotu surowca w ruchu międzynarodowym (import, eksport i tranzyt) przy jednoczesnej spadającej produkcji krajowej związanej z trwającymi w czeskim sektorze wydobywczym procesami restrukturyzacyjnymi.⁹³ Wzrost przewozów r/r w I połowie 2019 r. odnotowano także m.in. dla metali i wyrobów z metali (+108,7% do 0,1 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (+14,5% do 0,3 mln ton) oraz segmentu ładunków intermodalnych (+3,2% do 0,7 mln ton).⁹⁴

⁸⁹ SŽDC

⁹⁰ statystyka własna AWT a.s.

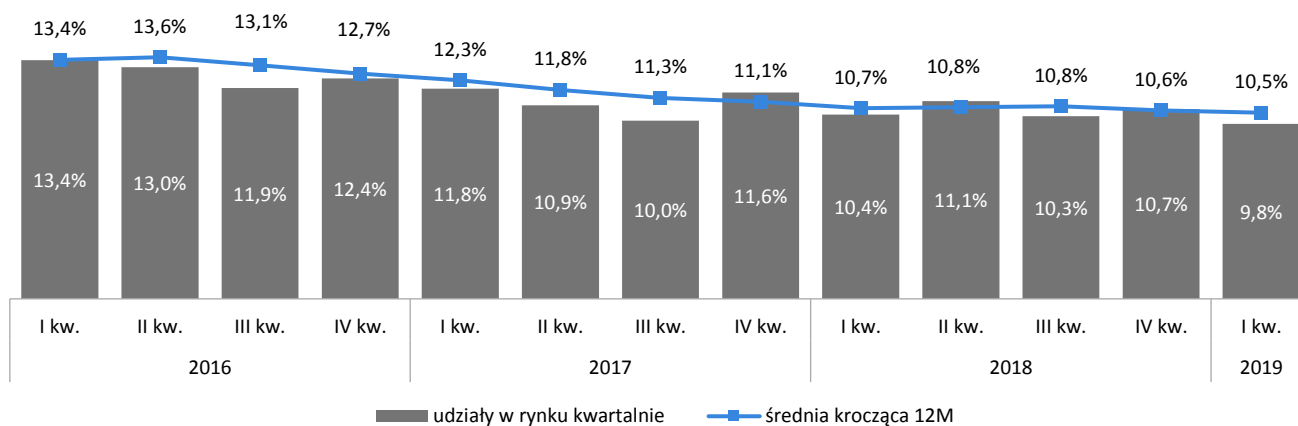
⁹¹ SŽDC

⁹² statystyka własna AWT a.s.

⁹³ statystyka własna AWT a.s.

⁹⁴ statystyka własna AWT a.s.

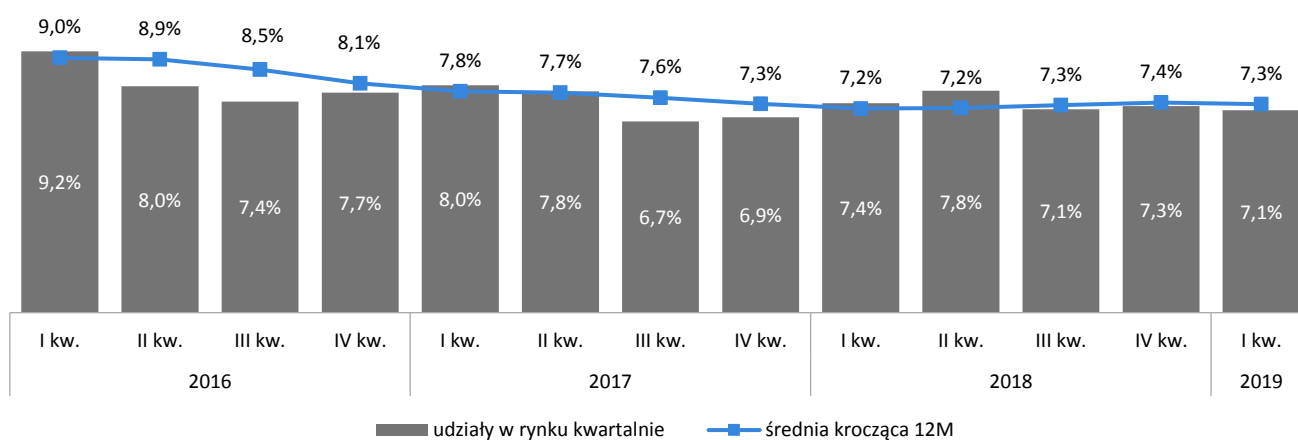
Rysunek 14 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2019



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

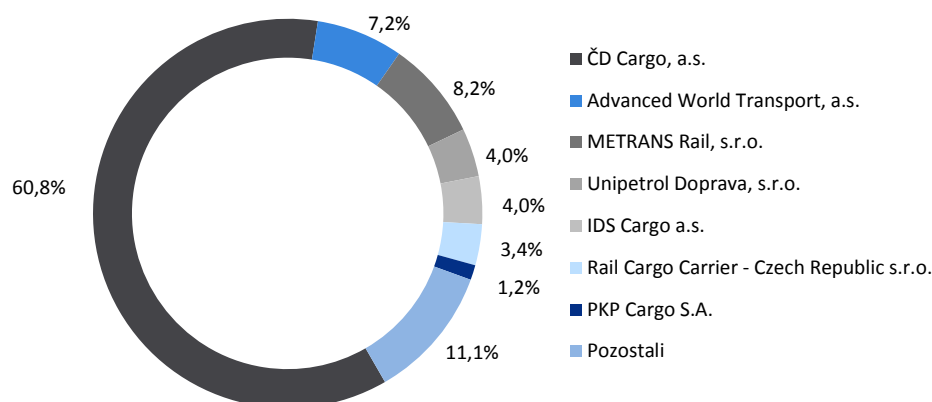
Rysunek 15 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2019



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I połowie 2019 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I półroczu 2019 r. zdecydowanym liderem czeskiego rynku kolejowego transportu towarów pozostała spółka ČD Cargo a.s., jednocześnie jej udział rynkowy obniżył się o 4,6 p.p. r/r do poziomu 60,8%.⁹⁵ W ujęciu rok do roku spadły również udziały rynkowe spółek należących do Grupy PKP CARGO – AWT a.s. (-0,6 p.p. do 7,2%) i PKP CARGO S.A. (-0,2 p.p. do 1,2%). Pozostali wyodrębniani przez SŽDC operatorzy odnotowali w I połowie 2019 r. wzrost udziałów rynkowych r/r, a w największym stopniu zwiększyły się one dla IDS Cargo (+1,3 p.p. do 4,0%) oraz Metrans Rail (+0,7 p.p. do 8,2%), który tym samym umocnił się na pozycji wicelidera całego rynku kolejowych przewozów towarowych w Czechach. Bardzo duży wzrost udziału rynkowego r/r w I połowie 2019 r. odnotowali także pozostali niewyróżnieni przez SŽDC przewoźnicy łącznie (+2,8 p.p. do 9,5%).⁹⁶

Spadek udziału rynkowego spółki PKP CARGO S.A. w czeskim rynku przewozów był bezpośrednim rezultatem zmniejszenia transportowanego wolumenu towarów w ujęciu rok do roku. W I połowie 2019 r. zmniejszyły się r/r m.in. przewozy węgla kamiennego i brunatnego z Polski, rud w tranzycie z Ukrainy oraz polskich portów czy też przewozy intermodalne, przede wszystkim w tranzycie między Słowacją a Rosją, Jednocześnie w tym okresie wzrosły r/r przewozy drewna z portów, m.in. w tranzycie na Słowację.⁹⁷



⁹⁵ SŽDC

⁹⁶ SŽDC

⁹⁷ 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 półrocze 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 Górniczą oraz International Paper.

Tabela 11 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2019	I półrocze 2018	Zmiana I półrocze 2019/ I półrocze 2018		I półrocze 2019	I półrocze 2018	II kw. 2019	II kw. 2018	Zmiana II kw. 2019/ II kw. 2018	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	5 064	5 436	-371	-6,8%	37%	35%	2 350	2 641	-291	-11,0%
z czego węgiel kamienny	4 289	4 665	-376	-8,1%	31%	30%	1 947	2 260	-312	-13,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	2 710	3 383	-674	-19,9%	20%	22%	1 354	1 822	-469	-25,7%
Metale i rudy ³	1 638	1 904	-266	-14,0%	12%	12%	762	952	-190	-19,9%
Produkty chemiczne ⁴	1 075	1 124	-49	-4,4%	8%	7%	549	561	-12	-2,2%
Paliwa płynne ⁵	484	523	-38	-7,4%	4%	3%	239	284	-45	-16,0%
Drewno i płody rolne ⁶	536	688	-152	-22,1%	4%	4%	254	317	-63	-19,9%
Przewozy intermodalne	1 931	1 916	14	0,8%	14%	12%	944	1 014	-70	-6,9%
Pozostałe ⁷	291	371	-80	-21,6%	2%	2%	159	190	-31	-16,6%
Razem	13 728	15 345	-1 617	-10,5%	100%	100%	6 610	7 782	-1 172	-15,1%

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 12 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2019	I półrocze 2018	Zmiana I półrocze 2019/ I półrocze 2018		I półrocze 2019	I półrocze 2018	II kw. 2019	II kw. 2018	Zmiana II kw. 2019/ II kw. 2018	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	26,8	28,1	-1,3	-4,7%	49%	47%	12,6	13,8	-1,2	-8,5%
z czego węgiel kamienny	24,1	25,3	-1,2	-4,7%	44%	43%	11,3	12,5	-1,2	-9,6%
Kruszywa i materiały budowlane ² *	10,3	12,1	-1,9	-15,3%	19%	20%	5,3	6,6	-1,3	-19,9%
Metale i rudy ³	5,4	6,4	-1,1	-16,8%	10%	11%	2,5	3,2	-0,8	-23,2%
Produkty chemiczne ⁴	3,3	3,5	-0,2	-5,1%	6%	6%	1,6	1,7	-0,1	-3,6%
Paliwa płynne ⁵	1,7	1,8	-0,1	-3,5%	3%	3%	0,8	1,0	-0,1	-15,5%
Drewno i płody rolne ⁶	1,9	1,9	0,0	1,8%	4%	3%	0,9	0,9	0,0	0,9%
Przewozy intermodalne	4,7	4,4	0,3	6,5%	8%	7%	2,3	2,3	0,0	-1,0%
Pozostałe ⁷	1,1	1,3	-0,2	-15,6%	2%	2%	0,6	0,7	-0,1	-14,0%
Razem	55,2	59,6	-4,4	-7,4%	100%	100%	26,6	30,1	-3,6	-11,8%

Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2019 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 249 km (-3,4% r/r).

Tabela 13 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2019	I półrocze 2018	Zmiana		II kw. 2019	II kw. 2018	Zmiana	
	(km)		I półrocze 2019/ I półrocze 2018	%	(km)		II kw. 2019/ II kw. 2018	%
Paliwa stałe ¹	189	193	-4	-2,2%	186	191	-5	-2,7%
z czego węgiel kamienny	178	184	-6	-3,5%	172	180	-9	-4,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	264	279	-15	-5,4%	257	277	-20	-7,2%
Metale i rudy ³	305	296	10	3,4%	306	293	12	4,2%
Produkty chemiczne ⁴	321	319	2	0,7%	336	331	5	1,5%
Paliwa płynne ⁵	284	296	-12	-4,0%	296	297	-2	-0,6%
Drewno i płody rolne ⁶	277	362	-85	-23,5%	274	345	-71	-20,6%
Przewozy intermodalne	413	436	-24	-5,4%	419	446	-26	-5,9%
Pozostałe ⁷	261	281	-20	-7,1%	275	283	-8	-2,9%
Razem	249	258	-9	-3,4%	249	258	-10	-3,7%

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.

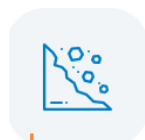
⁶ Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 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;
- remonty elektrociepłowni i elektrowni oraz infrastruktury kolejowej i rozładunkowej u klientów;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- liczne zamknięcia torowe związane z remontami głównych szlaków kolejowych – kontynuacja prac z 2018 r.;
- 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 spowolnienie realizacji kontraktów z powodu wzrostu cen materiałów budowlanych i robocizny oraz pogorszenia płynności finansowej firm;
- brak porozumienia inwestora z wykonawcami fragmentów dróg A1, S3, S5, S7, żądającymi waloryzacji kontraktów - zerwanie umów przez GDDKiA;
- 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 wydobywaniem przez kopalnie OKD;
- ograniczenia związane z przepustowością linii kolejowych;

- mniejsza odległość przewozu wynika ze zmiany struktury przewozów kruszyw (wzrost udziału przewozów na krótsze odległości).


**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 oraz wywrotnicy u jednego z kluczowych klientów i problemy produkcyjne w hucie na Ukrainie;
- wstrzymanie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją ArcelorMittal Poland o wygaszeniu wielkiego pieca – decyzja zawieszona w lipcu 2019 r.;
- niższe przewozy żużłu 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), wysokie zapasy złomu;
- brak wysyłek z Huty Częstochowa – zgłoszenie do sądu wniosku o upadłość.


**PRZEWOZY
INTERMODALNE**

- większy udział przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. drewna w postaci wiórów i zrębek, węgla bitumicznego, metali, papieru);
- realizacja przewozów pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju;
- okresowe zamknięcia u odbiorców zrębki przewożonej w kontenerach;
- dywersyfikacja przewozów części samochodowych w kontenerach – zlecenie części przewozów konkurencji;
- wzrost przewozów grupy AWT – realizacja nowych przewozów m.in. z Niemiec do Czech i z Polski do Słowenii;
- ograniczenie obsługi połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku” związane z niższą dynamiką wzrostu gospodarki w Chinach.


**PRODUKTY
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu;
- mniejszy eksport siarki (problemy sprzedażowe klienta) częściowo zrekompensowany wyższymi przewozami siarki w kraju;
- mniejszy eksport wodorotlenku sodu do portów morskich z powodu problemów produkcyjnych klienta;
- zakończenie napraw instalacji produkcyjnej sody po awarii w grudniu 2018 r.


**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);
- niższe przewozy w imporcie - remont rafinerii na Słowacji;
- spadek średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych grupy AWT - zmniejszony udział przewozów z Niemiec.


**DREWNO I
PŁODY ROLNE**

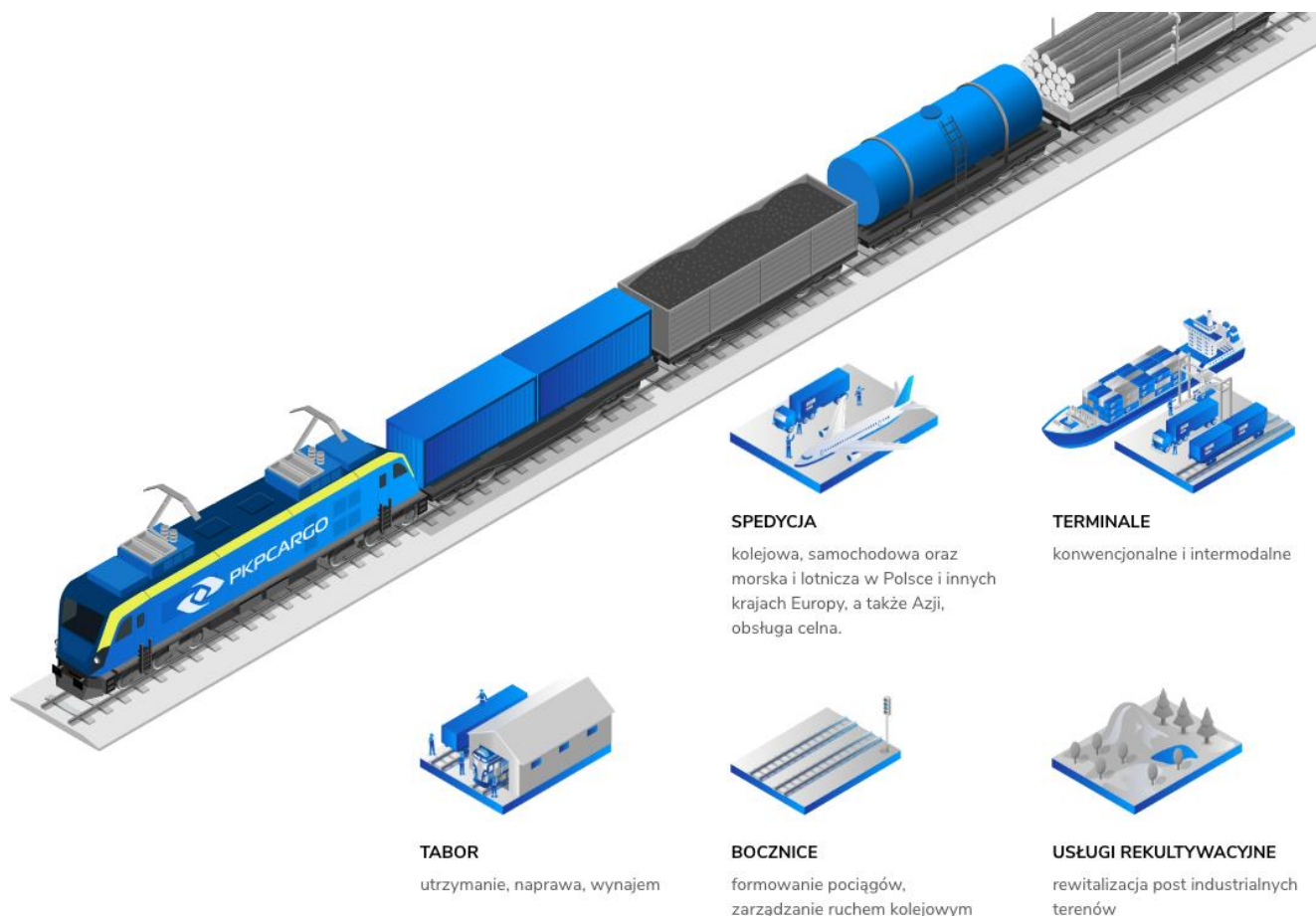
- wzrost importu zrębek drewna z Białorusi;
- wzrost importu drewna przez porty morskie spowodowany wprowadzonym przez Białoruś zakazem eksportu drewna, co przyczyniło się do spadku średniej odległości;
- wyższe przewozy produktów rolnych: wzrost przewozów melasy do Czech i cukru w eksporcie do Rumunii;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


POZOSTALE

- 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;
- rezygnacja z transportu kolejowego przez koncern samochodowy PSA - Opel.

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 Śródrocznym 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 6 miesięcy 2019 r. oraz 2018 r.

Rysunek 17 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w I półroczu i II kwartale 2018 oraz 2019 r.



4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 552,0 mln zł, tj. więcej o 82,4% w stosunku do analogicznego okresu 2018 r. powyższe nakłady przeznaczone były 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). Dodatkowo w tym okresie Grupa PKP CARGO pozyskała prawa do użytkowania aktywów o wartości 51,1 mln zł wynikające z wejścia w życie MSSF 16. Łączne nakłady Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. wyniosły 603,1 mln zł.

W tym okresie Grupa PKP CARGO największą część nakładów inwestycyjnych przeznaczyła 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 529,0 mln zł (tj. 95,8 % nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i wartości niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 4,4 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 9,1 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 9,5 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 51,1 mln zł, w tym głównie na tabor kolejowy w wysokości 41,2 mln zł.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO w I półroczu 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 14 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w I półroczu 2019 r. w porównaniu do I półroczu 2018 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2018	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	9,1	18,7	-9,6	-51,3%
Modernizacja lokomotyw	169,1	17,2	151,9	883,1%
Zakup wagonów	47,4	1,4	46,0	3285,7%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	7,2	2,9	4,3	148,3%
Teleinformatyzacja	4,4	3,4	1,0	29,4%
Pozostałe	2,3	0,4	1,9	475,0%
Komponenty w remontach, w tym:	312,5	258,7	53,8	20,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	84,2	63,3	20,9	33,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	228,3	195,4	32,9	16,8%
Razem	552,0	302,7	249,3	82,4%
Prawo do użytkowania aktywów, w tym w obszarze:	51,1			
<i>Nieruchomości</i>	2,1			
<i>Lokomotyw</i>	30,0			
<i>Wagonów</i>	11,2			
<i>Pozostałych praw</i>	7,8			
Ogółem	603,1			

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 Spółki

luty

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

marzec

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

kwiecień

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

maj

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

czerwiec

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

lipiec

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

sierpień

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



4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych

Polska i Czechy są istotnymi podmiotami europejskiej i globalnej wymiany handlowej. W ostatnich latach można zaobserwować postępujące umiędzynarodowienie gospodarek – zgodnie z szacunkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) około 70% europejskiego eksportu jest zintegrowane w ramach międzynarodowego łańcucha dostaw (jest to znacznie większy udział niż w przypadku m.in. USA czy krajów azjatyckich)⁹⁸. W konsekwencji, oprócz makroekonomicznych czynników krajowych także sytuacja panująca w otoczeniu międzynarodowym ma bezpośrednie przełożenie na koniunkturę gospodarczą i kondycję sektora przemysłowego w Polsce i Czechach, a tym samym na wyniki przewozowe Grupy PKP CARGO.

W I półroczu 2019 r. bilans ryzyk dla gospodarki światowej pogorszył się. Znalazło to odzwierciedlenie w opublikowanych w kwietniu 2019 r. prognozach MFW dla gospodarki światowej, wedle których tempo wzrostu globalnego PKB w 2019 r. i 2020 r. ukształtuje się zauważalnie poniżej wartości z 2018 r.⁹⁹. Czynniki ryzyka, mogącymi zauważalnie wpłynąć na dynamikę PKB na świecie i tym samym w Polsce i Czechach, są m.in.

- spowolnienie globalnego przemysłu (zbiorczy indeks PMI dla światowego sektora przemysłowego wskazuje na najmocniejsze spowolnienie od 2012 r., a w czerwcu 2019 r. recesyjne (poniżej poziomu 50,0 pkt.) odczyty wykazano dla 18 z 30 badanych krajów, m.in. dla Chin, Japonii, Niemiec czy Rosji¹⁰⁰;
- możliwość eskalacji wojny handlowej pomiędzy USA a Chinami i UE. W maju 2019 r. USA zdecydowały o podniesieniu ceł na chińskie towary z 10% do 25% (towary o łącznej wartości ok. 200 mld dolarów)¹⁰¹. W konsekwencji, Chiny nałożyły cła odwetowe. Pomimo iż po roboczym spotkaniu w ramach G20 pod koniec czerwca br. przedstawiciele USA i Chin poinformowali o zawieszeniu na okres trzech miesięcy dalszych podwyżek ceł i zadeklarowali powrót do negocjacji mających na celu wypracowanie kompromisu, to ostateczne rezultaty rozmów są trudne do przewidzenia¹⁰². Jednocześnie w maju 2019 r. USA poinformowały, że ewentualne cła na import samochodów i części do nich (mogące silnie uderzyć w gospodarkę krajów UE, zwłaszcza Niemiec) zostaną wprowadzone nie wcześniej niż w połowie października 2019 r.¹⁰³;
- możliwość nieuporządkowanego wyjścia Wielkiej Brytanii z UE (tzw. „hard brexit”). W kwietniu 2019 r. Wielka Brytania uzyskała zgodę UE na odroczenie terminu opuszczenia Wspólnoty do 31 października 2019 r. Jednocześnie przeprowadzone w maju 2019 r. wybory przyniosły zdecydowane zwycięstwo partii Brexit, opowiadającej się za szybkim wyjściem Wielkiej Brytanii z UE;
- wzrost napięcia geopolitycznego na świecie (m.in. konflikt pomiędzy USA a Iranem w otoczeniu Cieśniny Ormuz, mogący potencjalnie mieć duży wpływ na podaż i ceny ropy naftowej, a w rezultacie także innych surowców)¹⁰⁴;
- ograniczenia podaży pracy w Polsce i Czechach, co w obliczu umiarkowanego wzrostu produktywności znacząco zacieśnia przestrzeń do dynamicznego zwiększania produkcji. Niedobory siły roboczej mogą jeszcze nasilić się po przegłosowanej w czerwcu 2019 r. przez Bundestag ustawie, która poczynając od 2020 r. umożliwi obywatelom krajów spoza Unii Europejskiej podjęcie legalnej pracy w Niemczech. Pomimo utrzymującego się wysokiego popytu na pracę, zatrudnienie w Polsce odnotowało w maju 2019 r. największy miesięczny spadek od 2012 r., kiedy gospodarka polska zmagą się z silnym spowolnieniem gospodarczym¹⁰⁵.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Kluczową rolę w przewozach Grupy PKP CARGO odgrywają towary masowe, m.in. węgiel kamienny, koks, kruszywa czy też rudy żelaza. W ciągu 4 miesięcy 2019 r. ich łączny udział w całkowitym wolumenie przetransportowanych przez Grupę PKP CARGO ładunków w ujęciu masy towarowej wyniósł ponad 70%¹⁰⁶. Koniunktura panująca w sektorze wydobywczym, hutniczym czy

⁹⁸ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁰⁰ Markit PMI, portal bankier.pl

¹⁰¹ Portal money.pl

¹⁰² Portal bankier.pl

¹⁰³ Portal wnp.pl

¹⁰⁴ Portal nettg.pl

¹⁰⁵ Portal bankier.pl

¹⁰⁶ Statystyka własna Grupy PKP CARGO

budownictwie ma w rezultacie bezpośrednie przełożenie na wolumeny dostępne do przewozu przez Grupę PKP CARGO, a w rezultacie na jej wyniki operacyjne i finansowe.

Do czynników mogących niekorzystnie wpływać na sytuację w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO gałęziach przemysłu w perspektywie nadchodzących kwartałów zaliczają się m.in.:

- prognozowany spadek udziału węgla kamiennego w polskim miksie energetycznym (wzrost zapotrzebowania na energię ma zostać pokryty przez energetykę gazową, OZE i inne nośniki energii)¹⁰⁷;
- restrykcyjna polityka klimatyczna UE (m.in. systematyczny wzrost opłat za emisję CO₂, obniżający konkurencyjność węgla kamiennego jako źródła energii)¹⁰⁸;
- brak rozbudowy mocy węglowych (po planowanym oddaniu do użytku bloku energetycznego w Elektrowni Ostrołęka w 2023 r., ewentualne inwestycje mają jedynie przyczynić się do utrzymania mocy wytwórczych już istniejących bloków)¹⁰⁹;
- problemy z podażą węgla kamiennego (w Polsce inwestycje w ściany wydobywcze mają przede wszystkim charakter odtworzeniowy, a obecny plan restrukturyzacji sektora wydobywczego w Czechach zakłada stopniowe wygaszanie działalności kopalni węgla kamiennego należących do OKD);
- kumulacja inwestycji infrastrukturalnych prowadzonych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad” i „Krajowego Programu Kolejowego”, wynikająca ze zrywania uprzednio zawartych kontraktów przez GDDKiA i obecnych trudności w rozstrzyganiu nowych przetargów¹¹⁰. Kumulacja inwestycji może doprowadzić m.in. do trudności w dostarczeniu odpowiedniej ilości kruszyw i innych materiałów budowlanych na place budów, a w konsekwencji przełożyć się na dalsze opóźnienia;
- utrzymujące się niskie marże przedsiębiorstw branży budowlanej (wynikające z rosnących cen materiałów budowlanych oraz kosztów pracy), mogące mieć wpływ na ich płynność finansową i w rezultacie tempo realizacji inwestycji infrastrukturalnych¹¹¹;
- ponowne urynkwienie cen prądu dla średnich i dużych firm (w czerwcu 2019 r. Sejm uchwalił nowelizację ustawy zamrażającej ceny prądu, zgodnie z którą średnie i duże firmy będą zmuszone kupować prąd po cenach rynkowych poczynając od lipca 2019 r.). W rezultacie może to spowodować skokowy wzrost ich kosztów działalności, zwłaszcza w energochłonnych gałęziach przemysłu (przemysł hutniczy, chemiczny, produkcja cementu). Pomimo iż nowelizacja zakłada możliwość ubiegania się o dopłatę do zużytej przez przedsiębiorstwa energii elektrycznej, to dozwolona przez UE pomoc ma ograniczony charakter¹¹²;
- spadek produkcji wyrobów krajowego i europejskiego sektora hutniczego, związany m.in. ze spowolnieniem gospodarczym oraz wzrostem cen energii elektrycznej¹¹³. W połączeniu z restrykcyjną polityką klimatyczną UE rosnące ceny energii zmniejszają konkurencyjność i pogarszają rentowność europejskich producentów stali, co przy zwiększeniu importu stali z krajów trzecich (m.in. z WNP) prawdopodobnie wpłynie na ograniczenie produkcji stali i wyrobów stalowych, a tym samym zmniejszy również popyt na koks.

W obliczu powyższych ryzyk Grupa PKP CARGO przyjęła długofalową strategię rozwoju i podejmuje działania umożliwiające sprawne reagowanie na zmieniającą się sytuację rynkową i trendy panujące na rynku przewozów. Grupa PKP CARGO dąży do systematycznej dywersyfikacji przewozów (np. poprzez inwestycje w specjalistyczny tabor przeznaczony do przewozów intermodalnych) oraz dalszej optymalizacji procesu przewozowego (co pomimo konieczności stosowania objazdów i niższej prędkości eksploatacyjnej na sieci PKP PLK umożliwia terminową realizację kontraktów).

¹⁰⁷ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.

¹⁰⁸ Portal bankier.pl, portal wysokienapiecie.pl

¹⁰⁹ Portal wnp.pl

¹¹⁰ Portal rynekinfrastruktury.pl

¹¹¹ Portal money.pl

¹¹² Portal forbes.pl

¹¹³ Portal wnp.pl

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Pomimo, że rynek transportu towarów kolejną w Polsce jest rynkiem regulowanym, panuje na nim relatywnie duża konkurencja. W I połowie 2019 r. na rynku kolejowym funkcjonowało 71 licencjonowanych przewoźników towarowych, w tym spółki z Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.¹¹⁴ Dodatkowo, usługi przewozowe na rynku polskim mogą także świadczyć podmioty korzystające z licencji międzynarodowej (zalicza się do nich m.in. wchodząca w skład Grupy PKP CARGO spółka AWT a.s.).

Od lat liczba podmiotów działających na krajowym rynku systematycznie zwiększa się, na co wpływa m.in. liberalizacja przepisów regulujących działalność podmiotów na nim obecnych. Jednocześnie można zaobserwować dekoncentrację rynku - w ostatnim czasie rynkowe znaczenie dużych operatorów maleje, głównie na rzecz drobnych spółek (o jednostkowym udziale w rynku nieprzekraczającym 2%). W okresie 5 miesięcy 2019 r. ich łączny udział rynkowy wzrósł do 21,7% (+2,0 p.p. r/r) wg masy towarowej oraz do 19,0% (+4,1 p.p. r/r) wg pracy przewozowej¹¹⁵.

Segmentem rynku, który w ostatnich kwartałach cechuje najwyższy wzrost, są przewozy intermodalne. Liczba działających w tym sektorze operatorów dynamicznie rośnie, a dodatkowo silnie inwestują oni w tabor oraz rozbudowę terminali (inwestycje są współfinansowane w ramach funduszy strukturalnych UE)¹¹⁶. W rezultacie, można spodziewać się dalszego zaostrzenia walki konkurencyjnej w tym segmencie rynku (uważanym za jeden z najbardziej perspektywicznych dla transportu kolejowego). Dodatkowo, również w pozostałych sektorach rynku pojawiają się nowe spółki, m.in. należące do grup kapitałowych z sektora budowlanego (Budokrusz, Budimex), czy też świadczące usługi przewozu innych towarów masowych¹¹⁷. W horyzoncie najbliższych lat nie można zatem wykluczyć dalszego zwiększenia ilości operatorów na polskim rynku, w tym również wejścia na rynek krajowy kolejnych firm działających w ramach posiadanej licencji międzynarodowej.

Z uwagi na rosnącą konkurencję na rynku kolejowym w Polsce i Czechach, działania podejmowane przez Grupę PKP CARGO zakładają stałe podnoszenie jakości świadczonych usług przewozowych (m.in. rozwijanie współpracy transgranicznej w kluczowych korytarzach transportowych, czy też dalsze inwestycje w specjalistyczny tabor) oraz oferowanie kompleksowej obsługi logistycznej dla przedsiębiorstw działających w różnych gałęziach przemysłu.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Dominującą rolę w przewozach towarowych w Polsce odgrywa transport drogowy, odpowiadający za przeszło 85% całkowitej transportowanej masy towarowej i ponad 80% wykonanej pracy przewozowej¹¹⁸. Podczas gdy w 2018 r. transport kolejowy odnotował wzrost przewozów o 4,1% r/r w ujęciu masy towarowej, wolumen przewozów transportu drogowego zwiększył się w jeszcze większym stopniu, tj. o 7,2% r/r. W ujęciu pracy przewozowej transport kolejowy i drogowy cechowała identyczna dynamika wzrostu r/r (+8,4% r/r). Udział transportu drogowego w rynku przewozów towarowych w Polsce zwiększył się w tym okresie do 85,5% (+0,4 p.p. r/r) wg masy towarowej i do 80,9% (+0,7 p.p. r/r) wg pracy przewozowej¹¹⁹.

W ostatnich latach transport drogowy obsługuje większość z pojawiającej się na polskim i czeskim rynku masy towarowej, co wpływa na systematyczny wzrost jego udziału w całkowitym transportowanym wolumenie ładunków w tych krajach. Wzrost znaczenia drogowego transportu towarów wynika m.in. z istniejących przewag konkurencyjnych względem pozostałych gałęzi transportu, do których można zaliczyć m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia i koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności. Licencja na przewóz rzeczy jest przyznawana przez Ministerstwo Infrastruktury na wniosek przedsiębiorcy - oprócz warunków jakościowych (brak wyroków skazujących, posiadanie stałej siedziby na terytorium UE, a także certyfikatu poświadczającego kompetencje zawodowe), wnioskodawca jest zobowiązany do wykazania zabezpieczenia finansowego w minimalnej wysokości 9000 EUR (przy posiadaniu jednego pojazdu)¹²⁰;
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematycznie zwiększająca się sieć dróg wysokiej jakości w Polsce („Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad do 2023 r.”) i Czechach. Zgodnie z danymi GDDKiA, w 2019 r. zostało oddanych do użytku w Polsce 60 km dróg ekspresowych, a dalszych 360 km powinno zostać ukończonych do końca br.¹²¹ W kolejnych latach sieć autostrad i dróg ekspresowych powinna w dalszym ciągu systematycznie powiększać się, osiągając docelowo długość 2000 km w przypadku autostrad (wobec 1620 km ukończonych obecnie) oraz 5650 km dróg ekspresowych

¹¹⁴ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁵ Obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹¹⁶ Centrum Unijnych Projektów Transportowych

¹¹⁷ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁸ obliczenia własne na podstawie danych GUS

¹¹⁹ obliczenia własne na podstawie danych GUS

¹²⁰ Portal money.pl

¹²¹ Obliczenia własne na podstawie danych GDDKiA, stan na 1 lipca 2019 r.

(wobec 2040 km już ukończonych).¹²² Również w Czechach trwa program rozbudowy dróg wysokiej jakości, przy współudziale środków otrzymanych w ramach funduszy strukturalnych UE. Dotychczas ukończono łącznie 1266 km autostrad, a kolejnych 64 km jest w fazie budowy. Docelowo sieć autostrad w Czechach ma osiągnąć łączną długość 2 117 km, tj. wzrosnąć o blisko 70% względem bieżącego stanu¹²³;

- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (system poboru opłat ViaToll obowiązuje tylko na zdecydowanej mniejszości dróg zarządzanych przez GDDKiA);
- możliwość płynnego dopasowywania wolumenu, a tym samym realizacji zarówno krótkich, jak i długich przewozów. Transport samochodowy jest rentowny już przy relatywnie niewielkich wolumenach transportowanych ładunków (niskie koszty stałe). W rezultacie, opłacalny staje się także transport na relatywnie małe odległości, co pozostaje biznesowo nieosiągalne w przypadku innych środków transportu;
- wysoka (w porównaniu do pozostałych gałęzi transportu) szybkość transportu towarów i możliwość realizacji przewozów *door-to-door*.

Dodatkowo, w ostatnich latach dynamicznie rośnie wolumen przewozów, a w rezultacie udział rynkowy transportu drogowego nawet w gałęziach tradycyjnie zdominowanych przez transport kolejowy, takich jak m.in. przewozy węgla kamiennego czy koksu. Pomimo iż udział tych grup towarowych w całkowitym wolumenie transportowanych przez ciężarówki ładunków pozostaje marginalny (nie przekracza 1-1,5%), to w wartościach bezwzględnych są to istotne liczby (ok. 20% węgla kamiennego czy 30% koksu transportowanego w Polsce).¹²⁴

Podejmowane przez Grupę PKP CARGO działania dążą do uzyskania przez transport kolejowy pozycji komplementarnego, wobec transportu drogowego, środka transportu (m.in. transport dużych wolumenów towarów masowych na długie odległości, przy ich jednoczesnej obsłudze przez ciężarówki na punktach krańcowych - tzw. „ostatnia mila”). Grupa PKP CARGO intensywnie rozwija się też w sektorach, które dominują w przewozach kolejowych w krajach Europy Zachodniej oraz cechują się dużym potencjałem wzrostu (m.in. przewozy intermodalne). Dodatkowo pozycja konkurencyjna transportu kolejowego powinna zauważalnie poprawić się po ukończeniu prac modernizacyjnych na sieci PKP PLK prowadzonych w ramach „Krajowego Programu Kolejowego”. Obecne prace na infrastrukturze kolejowej wymuszają często konieczność stosowania objazdów, oraz obniżają średnią prędkość eksploatacyjną pociągów (niższa terminowość, wolniejszy obrót taboru).



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

W chwili obecnej PLK S.A. wdraża Krajowy Program Kolejowy, który ma na celu m.in. zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych koleją. Nowe inwestycje pozwolą na podniesienie prędkości i przepustowości na szlakach, poprawę dostępu kolejowego do portów morskich oraz umożliwią rozwój transportu towarów. Prace obejmą modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Powyższe prace mogą spowodować czasowe opóźnienia w dostawie towarów do kontrahentów PKP CARGO S.A.

Ryzyko zmian regulacji prawnych

Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności Hałas (TSI NOI)

W dniu 31 stycznia 2019 r. państwa członkowskie UE na posiedzeniu Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei przyjęły zmiany do TSI Hałas; w toku prac Polska wynegocjowała tzw. szczególny przypadek umożliwiający dalszą eksploatację wagonów z kołami obręczowanymi, które stanowią znaczną część floty wagonów PKP CARGO S.A.; pojazdy te będą mogły być wykorzystywane w ruchu krajowym niezależnie od statusu linii do końca 2036 r.; będą mogły także bez ograniczeń wjeżdżać do Czech i Słowacji do końca 2026 r.; pozwoli to uniknąć znacznych kosztów związanych z dostosowaniem do nowych wymagań.

Wspomniane zmiany wprowadzono do porządku prawnego UE w dniu 16 czerwca 2019 r. w związku z przyjęciem Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz.Urz.UE.L Nr 1391, str. 89).

¹²² GDDKiA

¹²³ Obliczenia własne na podstawie danych z portalu motorway.cz

¹²⁴ Główny Urząd Statystyczny, dane za 2017 r. – transport drogowy zarobkowy (przewozy komercyjne)

Ustawa o transporcie kolejowym

Spółka monitoruje projekty zmiany ustawy o transporcie kolejowym w kwestii związanej z implementacją Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową tj. rozstrzygnięcia sprawy związanej z dywidendą ze spółki zależnej będącej zarządcą infrastruktury.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)

Rosnące ceny uprawnień do emisji CO₂ były jedną z przyczyn decyzji ArcelorMittal Poland (AMP) o zaplanowaniu tymczasowego wstrzymania we wrześniu 2019 r. pracy części surowcowej huty AMP w Krakowie, czyli wielkiego pieca i stalowni. Zostało ono jednak odłożone w czasie, z uwagi na konieczność przeprowadzenia analizy i oceny całej sytuacji.

Warunki prowadzenia ruchu i sygnalizacji

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

Świadectwa maszynisty

Z dniem 1 stycznia 2019 r. weszły w życie postanowienia Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. 2014 poz. 212 z późn. zm.), dotyczące szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu trakcyjnego. W rezultacie Biuro Kierowania Przewozami Centrali Spółki dostosowało postanowienia przepisów wewnętrznych dotyczących szkoleń pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Przyjęto również do stosowania zasady organizacji i prowadzenia szkoleń maszynistów z wykorzystaniem symulatorów pojazdów kolejowych, które realizowane są przez zewnętrzny podmiot świadczący usługi szkolenia z wykorzystaniem symulatorów.

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

Dominującą rolę w przewozach Grupy PKP CARGO w dalszym ciągu odgrywają towary masowe, a głównymi odbiorcami są klienci działający w kilku gałęziach przemysłu: energetyce, przemyśle wydobywczym, hutnictwie czy budownictwie. Powyższe sektory przemysłu cechuje jednocześnie duża koncentracja produkcji (m.in. z uwagi na wysokie koszty stałe). Jednocześnie umowy handlowe zawierane przez Grupę PKP CARGO mają przeważnie długoterminowy charakter i umożliwiają z wyprzedzeniem zaplanowanie przewozów dużych wolumenów towarów masowych. W określonych przypadkach jest także możliwa zmiana zakontraktowanej masy przewozowej, jej redukcja czy też ewentualne zwiększenie. W rezultacie, może to oznaczać zarówno potrzebę uzyskania dodatkowych zasobów w celu transportu ponadprogramowej masy ładunków, jak i wpłynąć na zmniejszenie skali faktycznie zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów. W obliczu dużej skali kontraktowanych wolumenów i rosnącej konkurencji na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie kontrahentów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych lecz niezrealizowanych przewozach.

Na wyniki operacyjne i finansowe Grupy PKP CARGO wpływ mają także przekształcenia w strukturze podmiotów korzystających z jej usług. Mogą one m.in. przejawiać się w powstawaniu spółek zależnych, których działalność opiera się na kolejowym transporcie produkowanych przez firmę towarów. Obecnie na polskim rynku działa kilkunastu takich przewoźników, m.in. w segmencie paliw, rud, chemikaliów, węgla oraz w budownictwie. W większości przypadków ich potencjał taborowy obecnie nie wystarcza, aby w pełni zaspokoić potrzeby transportowe spółki – matki. Nie można jednak wykluczyć, że w kolejnych latach ich znaczenie będzie stopniowo rosnąć, co może spowodować ograniczenie wolumenów zleczanych do przewozu podmiotom zewnętrznym – w tym Grupie PKP CARGO. Jednocześnie spółki zależne mogą rozwinąć działalność konkurencyjną na krajowym rynku (świadcząc usługi na rzecz podmiotów spoza własnej grupy kapitałowej), korzystając z sektorowego know-how oraz dopasowania taborowego, a w rezultacie również i na tym polu wpłynąć na zmniejszenie wolumenów dostępnych do przewozu przez Grupę PKP CARGO.

Długoterminowa strategia Grupy PKP CARGO jest nakierowana na systematyczne podnoszenie jakości, efektywności oraz konkurencyjności oferowanych usług przewozowych. Dzięki podejmowanym działaniom ryzyko potencjalnej dywersyfikacji przewoźników przez kluczowych klientów jest ograniczane. Jednocześnie Grupa PKP CARGO podejmuje działania prowadzące do dywersyfikacji przewozów (m.in. dynamicznie rozwija działalność w segmencie ładunków intermodalnych) oraz uzyskania pozycji kompleksowego operatora logistycznego.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu w Spółce poddawane jest stałemu monitoringowi. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby osób posiadających wymagane kompetencje, co sprzyja realizacji procesów biznesowych.

Kontynuowane są działania wynikające z realizacji programu adaptacji zawodowej, który jest dostosowany do potrzeb i oczekiwań różnych grup stanowisk: pracowników administracyjnych, pracowników zatrudnionych w zakładach Spółki na stanowiskach innych niż administracyjne oraz kadry menedżerskiej. Dla pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z realizacją procesu przewozowego prowadzone są szkolenia, umożliwiające uzyskanie wymaganych kwalifikacji zawodowych.

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Cel ten osiągnięty jest poprzez obowiązkowe szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów, a od 2019 r. także szkoleń z wykorzystaniem symulatorów pojazdów kolejowych. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego jest nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu.

Dodatkowo, w Spółce kontynuowane i rozwijane są szkolenia organizowane w formie e-learningu, szkolenia rozwijające kompetencje miękkie oraz szkolenia w zakresie znajomości języków obcych.

Wszystkie te działania sprawiają, że ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu zostało zminimalizowane.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Prowadzenie przez Zarząd PKP CARGO S.A. partnerskiego dialogu społecznego ze Związkami Zawodowymi a także dokonanie wspólnych ustaleń w czerwcu br. sprawiło, że w I półroczu 2019 r. strona społeczna nie inicjowała w Spółce sporów zbiorowych i strajku. W konsekwencji prowadzonych działań ryzyko wystąpienia tego typu zdarzeń w kolejnych sześciu miesiącach roku obrotowego zostało ograniczone do minimum.

Ryzyko wzrostu płac

W dniu 19 czerwca 2019 r. Zarząd PKP CARGO S.A. porozumiał się ze Związkami Zawodowymi działającymi w Spółce w kwestii wdrożenia z dniem 1 sierpnia 2019 r. podwyżki wynagrodzeń dla pracowników Spółki, tym niemniej biorąc pod uwagę bieżącą sytuację Spółki oraz jej wyniki finansowe Strony Porozumienia podejmą we wrześniu br. rozmowy na temat możliwości dodatkowych wypłat dla pracowników w 2019 r.



Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych).

W I półroczu 2019 r. płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym

Informacja o niewykorzystanych na dzień 30 czerwca 2019 r. liniach kredytowych została przedstawiona w **Nocie 4.1** do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 30 czerwca 2019 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

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

zmian przepływów pieniężnych. Transakcje zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur i podpisania odpowiednich dokumentacji.

Ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. oraz Spółki zależne narażone są na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności PKP CARGO S.A. wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności do 2031 r.

Zgodnie z obowiązującą w Grupie PKP CARGO Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, PKP CARGO S.A. i PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. stosowały w II kw. 2019 r. transakcje zabezpieczające dla ryzyka walutowego w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Do zarządzania ryzykiem walutowym na lata 2019-2021 zastosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu FX Forward. PKP CARGO S.A. i PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. stosowały w II kw. 2019 r. rachunkowość zabezpieczeń w zakresie przepływów pieniężnych EUR/PLN z tytułu kredytów inwestycyjnych w EUR oraz zawartych transakcji terminowych typu FX Forward. Wskutek powyższego działania nie są generowane przychody lub koszty finansowe (dodatnie lub ujemne różnice kursowe) z tytułu zmiany wartości wyceny (ograniczenie zmienności wyniku finansowego).

Ryzyko stopy procentowej

Większość środków pieniężnych lokowana jest w lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres 1-3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe.

W II kw. 2019 r. odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M, EURIBOR 6M oraz PRIBOR 3M.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

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

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

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 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).

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

Zasady rachunkowości oraz metody wyliczeń przyjęte do przygotowania Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku 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 Leasing opisanych w **Nocie 1.3** Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 roku.

5.2 Stanowisko organu zarządzającego wraz z opinią organu nadzorującego emitenta odnoszące się do zastrzeżeń wyrażonych przez firmę audytorską w raporcie z przeglądu lub odmowy wydania raportu z przeglądu sprawozdania finansowego

Firma audytorska wydała raport z przeglądu niezawierający żadnych zastrzeżeń.

5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 15 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN ¹²⁵		w mln EUR	
	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2018*	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2018*
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2880	4,2395
Przychody z działalności operacyjnej	2 446,8	2 509,9	570,6	592,0
Zysk / strata na działalności operacyjnej	101,9	133,2	23,8	31,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	68,0	112,8	15,9	26,6
Zysk / strata netto	47,9	89,6	11,2	21,1
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	45,0	78,1	10,5	18,4
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	1,10	2,00	0,26	0,47
Zysk / strata rozwodniony na akcję	1,10	2,00	0,26	0,47
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	355,5	392,8	82,9	92,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-305,6	-482,2	-71,3	-113,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-170,0	-165,8	-39,6	-39,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-120,1	-255,2	-28,0	-60,2
	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2520	4,3000
Aktywa trwałe	6 176,8	5 187,2	1 452,7	1 206,3
Aktywa obrotowe	1 311,9	1 619,1	308,5	376,5
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	5,2	-	1,2	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	526,6	520,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 464,1	3 483,5	814,7	810,1
Zobowiązania długoterminowe	2 624,5	1 969,1	617,2	457,9
Zobowiązania krótkoterminowe	1 405,3	1 353,7	330,5	314,8

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2019 roku sporządzone według MSSF UE.

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 SSF¹²⁶](#)

¹²⁵ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

¹²⁶ Za każdym razem, gdy w „Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO” będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

Tabela 16 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2018	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2880	4,2395
Przychody z działalności operacyjnej	1 839,1	1 888,8	428,9	445,5
Zysk / strata na działalności operacyjnej	66,4	144,3	15,5	34,0
Zysk / strata przed opodatkowaniem	70,8	157,1	16,5	37,1
Zysk / strata netto	57,1	129,2	13,3	30,5
Całkowite dochody	54,6	101,7	12,7	24,0
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	1,27	2,88	0,30	0,68
Zysk / strata rozwodniony na akcję	1,27	2,88	0,30	0,68
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	325,6	348,9	75,9	82,3
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-266,8	-449,3	-62,2	-106,0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-147,5	-146,2	-34,4	-34,5
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-88,7	-246,6	-20,7	-58,2
	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2520	4,3000
Aktywa trwałe	5 707,1	4 902,5	1 342,2	1 140,1
Aktywa obrotowe	836,2	1 079,8	196,7	251,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,7	-	1,1	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	526,6	520,8
Kapitał własny	3 302,4	3 314,6	776,7	770,8
Zobowiązania długoterminowe	2 164,3	1 652,6	509,0	384,3
Zobowiązania krótkoterminowe	1 081,3	1 015,1	254,3	236,1

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2019 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. oraz Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2019 r. do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

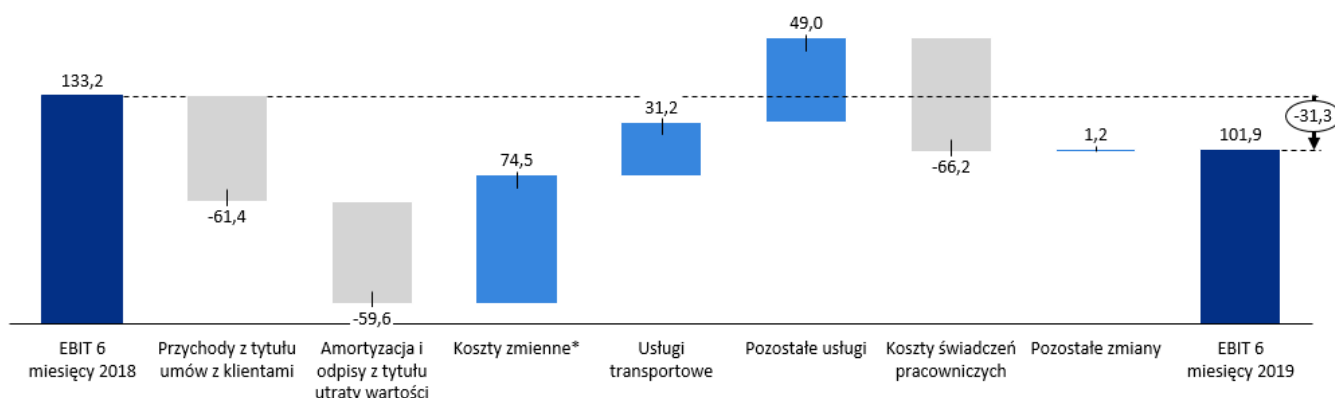
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.06.2019 – 4,2520 PLN/EUR, 31.12.2018 - 4,3000 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.06.2019 - 4,2880 PLN/EUR, 01.01 - 30.06.2018 - 4,2395 PLN/EUR.

5.3.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2019 r. wynik EBIT wyniósł 101,9 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 31,3 mln zł (-23,5%).

Rysunek 18 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

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

Wdrożenie MSSF 16 ma wpływ na strukturę sprawozdania z wyniku. W okresie 6 miesięcy 2019 roku w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 54,3 mln zł, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 8,6 mln zł, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 6,1 mln zł. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż wynik EBITDA jest wyższy o około 62,9 mln zł (**Nota 1.3 SSF**).

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 6 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2018 r. zostały opisane poniżej:

- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał głównie ze spadku przewozów (spadek masy towarowej o 7,4%), przy wzroście stawek przewozowych, rekompensujących częściowo spadek masy towarowej. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 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 efektu ujęcia standardu koszty amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości rosły o 5,3 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 10,5% oraz obniżenia przez PKP PLK cennika dla rozkładu jazdy pociągów na lata 2018/2019. Dodatkowo Jednostka dominująca ujęła w wyniku czerwca 2019 r. efekt rekompensaty z tytułu wyższych cen energii elektrycznej w kwocie 34,9 mln zł. Spadek kosztów paliwa trakcyjnego był spowodowany spadkiem pracy przewozowej, przy rosnącym koszcie jednostkowym paliwa trakcyjnego;
- spadek kosztów usług transportowych w związku z większym wykorzystaniem własnych zasobów oraz spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług głównie w pozycji kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru w związku z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16, a także mniejszych opłat za pobyt wagonów na skutek spadku o 7,4% masy towarowej;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO (mająca największy wpływ na koszty świadczeń pracowniczych podwyżka została przyznana w dniu

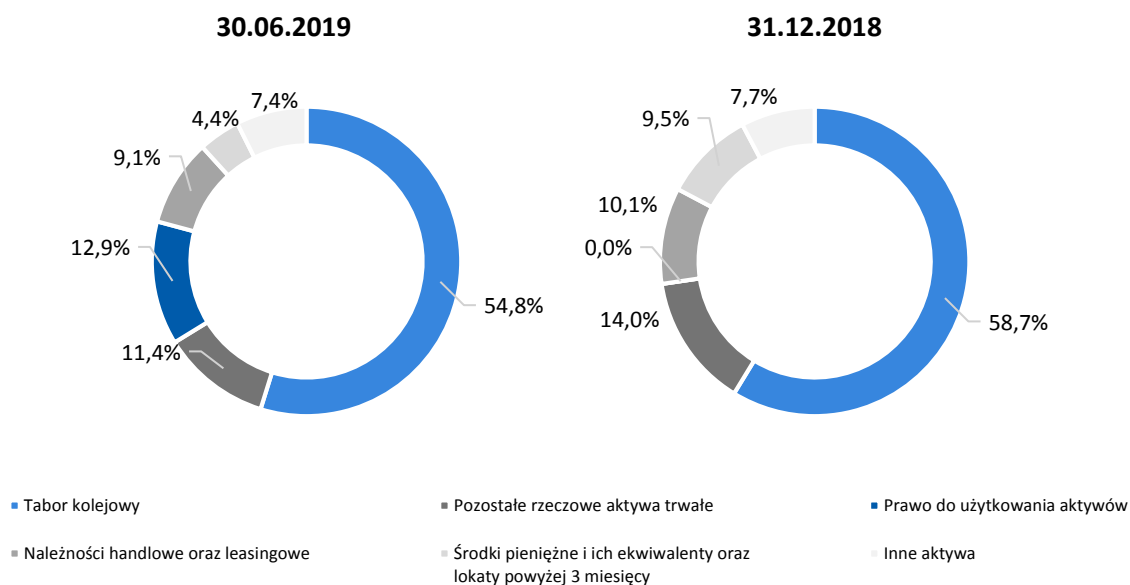
1 września 2018 r.). Planowane od 1 sierpnia 2019 r. podwyżki oraz zmiany założeń aktuarialnych wpłynęły również na wzrost rezerw na świadczenia pracownicze o 4,8 mln zł. Jednocześnie Grupa PKP CARGO zanotowała wzrost przeciętnego zatrudnienia o 409 etatów. Ma to związek z długoterminowym podejściem do zatrudniania 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**.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

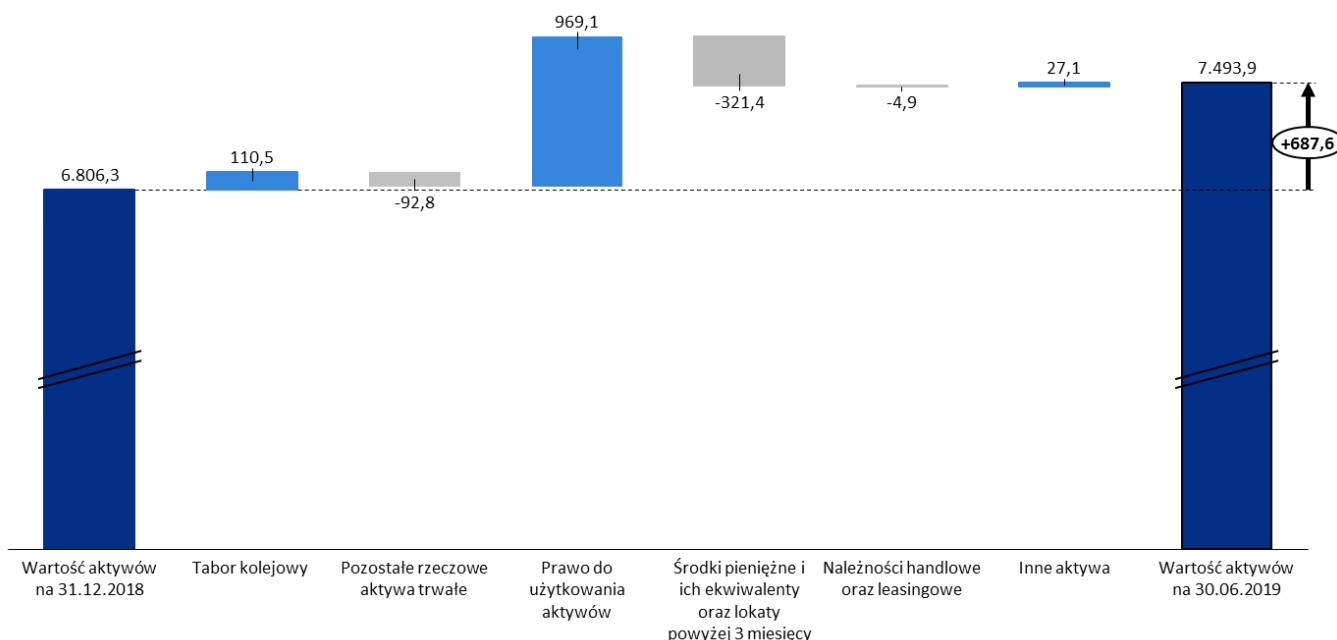
AKTYWA

Największy udział w strukturze aktywów na dzień 30.06.2019 r. posiadał tabor kolejowy, który stanowił 54,8% sumy aktywów wobec 58,7% na dzień 31.12.2018 r. Istotną zmianą w strukturze aktywów w porównaniu do 31.12.2018 r. jest pozycja prawo do użytkowania aktywów, która stanowiła na dzień 30.06.2019 r. 12,9% sumy aktywów. Należności handlowe oraz leasingowe stanowiły 9,1% sumy aktywów na dzień 30.06.2019 r., wobec 10,1% na 31.12.2018 r. i są one istotnym elementem aktywów obrotowych.

Rysunek 19 Struktura aktywów – stan na 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2019 r. (w mln zł)


Źródło: Opracowanie własne

Wdrożenie MSSF 16 ma również wpływ na strukturę sprawozdania z sytuacji finansowej. W wyniku implementacji MSSF 16 z efektem wdrożenia na dzień 01.01.2019 r. (dla aktywów z dnia 31.12.2018 r.) istotnej zmianie uległy m.in. pozycje: taboru kolejowego (prezentacyjne przesunięcie o 160,9 mln zł do pozycji prawo do użytkowania aktywów) oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych (prezentacyjne przesunięcie o 50,0 mln zł do pozycji prawo do użytkowania aktywów). Ponadto całość aktywów wynikających z zastosowania MSSF 16 została ujęta w pozycji prawo do użytkowania aktywów w wysokości 1 002,8 mln zł. Wzrostowi wartości z dniem 01.01.2019 r. uległa również pozycja zobowiązań z tytułu zadłużenia o 701,5 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wpływu MSSF 16 na sprawozdanie z sytuacji finansowej opisano w [Nocie 1.3 SSF](#).

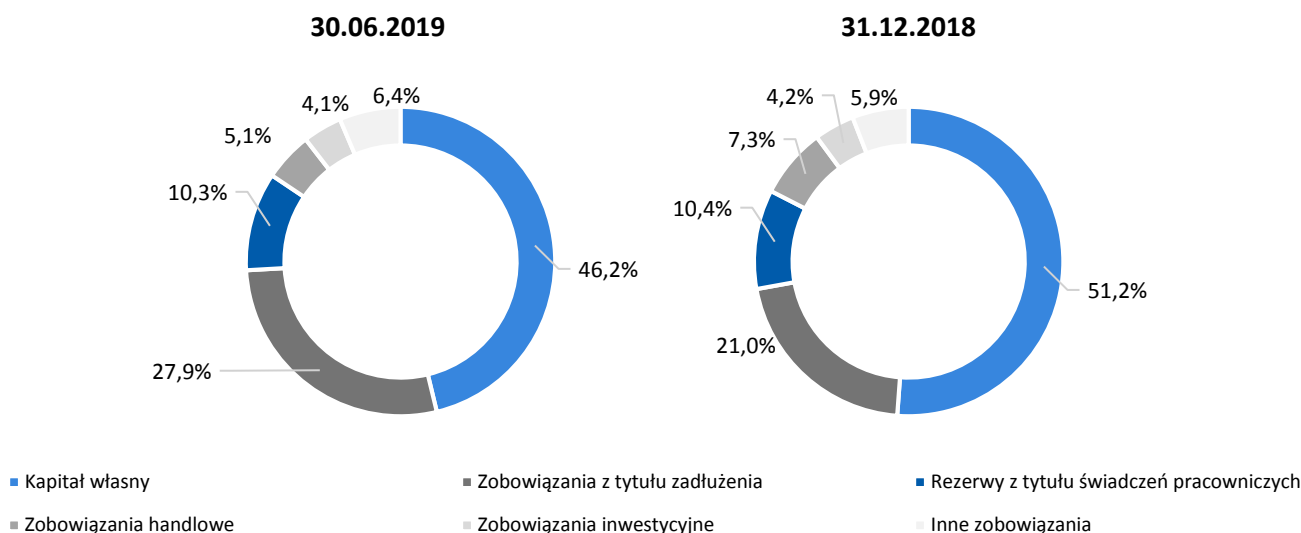
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.06.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego o 110,5 mln zł był związany z realizacją inwestycji taborowych (głównie naprawy okresowe taboru P4 i P5, przeglądy okresowe taboru P3 oraz modernizacja lokomotyw). Łączne nakłady inwestycyjne dotyczące inwestycji taborowych wyniosły 529,0 mln zł. Amortyzacja taboru kolejowego w okresie 6 miesięcy 2019 r. wyniosła 239,0 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian pozycji taboru kolejowego w wyniku wdrożenia MSSF 16 opisano powyżej oraz w [Nocie 5.1. SSF](#);
- spadek wartości pozostałych rzeczowych aktywów trwałych o 92,8 mln zł jest związany głównie z wpływem wdrożenia MSSF 16 (zmiana prezentacyjna opisana powyżej) oraz amortyzacji pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w okresie 6 miesięcy 2019 r. w wysokości 45,0 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian pozycji pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w wyniku wdrożenia MSSF 16 opisano powyżej oraz w [Nocie 5.1. SSF](#);
- pozycja prawo do użytkowania aktywów w wysokości 969,1 mln zł na dzień 30.06.2019 była efektem ujęcia od dnia 1 stycznia 2019 r. MSSF 16. Szczegóły dotyczące zmian pozycji prawa do użytkowania aktywów w wyniku wdrożenia MSSF 16 opisano powyżej oraz w [Nocie 5.2. SSF](#);
- spadek środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz lokat powyżej 3 miesięcy o 321,4 mln zł był związany głównie z wydatkami z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych oraz zobowiązań z tytułu kredytów;
- wzrost wartości innych aktywów o 27,1 mln zł wynikał ze wzrostu należności z tytułu podatku dochodowego o 18,7 mln zł, zaliczek na zakup niefinansowych aktywów trwałych o 14,5 mln zł oraz kosztów rozliczanych w czasie dotyczących Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych o 9,6 mln zł oraz świadczeń przejazdowych o 7,9 mln zł, przy jednoczesnym spadku wartości rozrachunków z tytułu VAT o 24,7 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

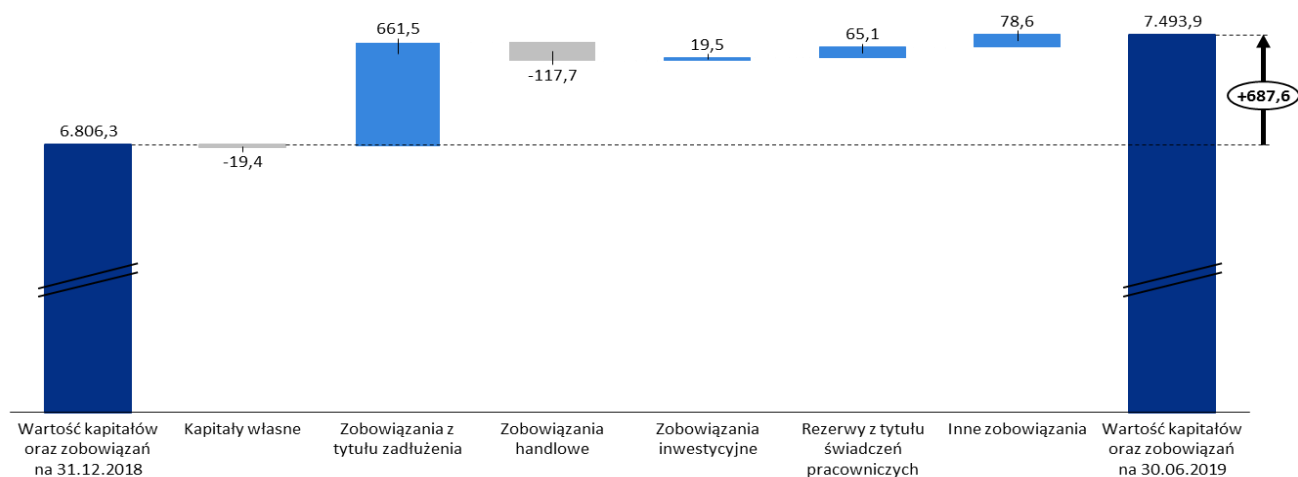
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy posiadał kapitał własny, który na dzień 30.06.2019 r. stanowił 46,2% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 51,2% na dzień 31.12.2018 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 27,9% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 21,0% na 31.12.2018 r., co jest związane z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16.

Rysunek 21 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 30.06.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

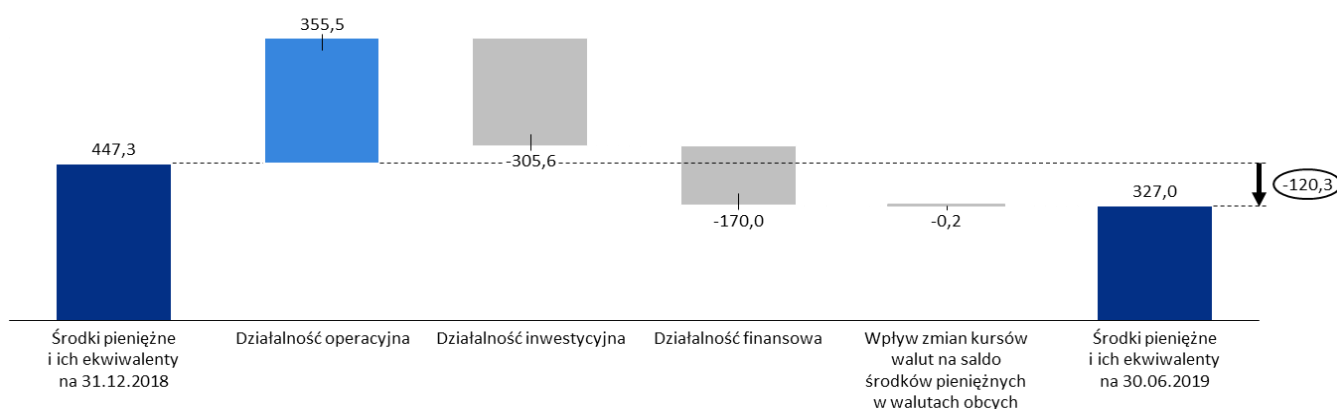
- spadek kapitałów własnych głównie z tytułu uchwały Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Jednostki dominującej dotyczącej wypłaty dywidendy za 2018 r. w wysokości 67,2 mln zł, przy jednoczesnym osiągnięciu dodatniego wyniku finansowego za okres 6 miesięcy 2019 r. w wysokości 47,9 mln zł;

- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia o 661,5 mln zł, głównie na skutek wdrożenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16, przy zmniejszeniu zadłużenia w zakresie spłaty kapitału kredytów bankowych, pożyczek i leasingów w kwocie 185,6 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w **Nocie 1.3. SSF**;
- spadek zobowiązań handlowych o 117,7 mln zł wynikał głównie ze spadku wartości kosztów operacyjnych. Istotny wpływ na obniżenie zobowiązań handlowych miało również ujęcie szacunkowego efektu rekompensaty wzrostu cen energii elektrycznej. W wyniku korekty z tego tytułu zobowiązania handlowe Jednostki dominującej uległy zmniejszeniu o kwotę 36,2 mln zł. Szczegóły dotyczące rekompensaty cen energii elektrycznej zaprezentowano w **Nocie 1.5. SSF**;
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych o 19,5 mln zł. Zmiana wartości wynikała ze wzrostu zobowiązań z tytułu taboru kolejowego o 61,6 mln zł, przy jednoczesnym spadku zobowiązań z tytułu zakupu i modernizacji nieruchomości o 17,0 mln zł oraz pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 25,1 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych o 65,1 mln zł, głównie w wyniku aktualizacji rezerw aktuarialnych na skutek zmiany parametrów kalkulacji rezerw (obniżenie stopy dyskonta z 3,0% do 2,7%, wzrost stawek wynagrodzeń będących podstawą kalkulacji rezerw i wzrost zatrudnienia) oraz wzrostu wartości rezerw na niewykorzystane urlopy;
- wzrost wartości innych zobowiązań głównie w związku z zobowiązaniem dotyczącym wypłaty dywidendy za 2018 r. w wysokości 67,2 mln zł.

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2019 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2018 r. spadła o 120,3 mln zł.

Rysunek 23 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 68,0 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 348,2 mln zł. Ponadto największą zmianą wpływającą na zmniejszenie przepływów z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu wzrostu poziomu wartości kapitału obrotowego o 49,6 mln zł. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej wpłynął także zapłacony podatek dochodowy na poziomie 23,6 mln zł.
- Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej mają bezpośredni związek z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 522,7 mln zł. Dodatni wpływ na wartość przepływów pieniężnych z działalności inwestycyjnej miało zakończenie inwestycji dotyczącej lokat bankowych powyżej 3 miesięcy o wartości 200,0 mln zł.
- Przepływy pieniężne z działalności finansowej w okresie 6 miesięcy 2019 r. wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek, wydatków z tytułu leasingu oraz zapłaconych odsetek od leasingu finansowego w wysokości 212,2 mln zł. Dodatkowo na wartość przepływów pieniężnych z działalności finansowej wpłynęły dotacje do taboru kolejowego w kwocie 45,5 mln zł.

5.3.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 17 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r.¹²⁷

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2018*	Zmiana	Tempo zmian
			2019 - 2018	2019/2018
Marża EBITDA ¹	18,4%	16,8%	1,6 p.p.	9,5%
Marża wyniku netto ²	2,0%	3,6%	-1,6 p.p.	-45,2%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,5	1,2	0,3	32,0%
Skorygowany o wpływ MSSF16 wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,1	1,2	-0,1	-5,0%
ROA ⁴	1,9%	2,3%	-0,4 p.p.	-17,3%
ROE ⁵	4,1%	4,5%	-0,4 p.p.	-8,4%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	227,9	250,8	-22,9	-9,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 448,0	1 455,0	-7,0	-0,5%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	14,8	15,7	-0,9	-5,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	579,6	659,3	-79,7	-12,1%

Źródło: Opracowanie własne

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

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 najlepszy sposób 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 dotyczą rentowności oraz efektywności operacyjnej i pozwalają analizować na wielu poziomach zmiany

¹²⁷ 1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej.

2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.

3. Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA 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 prognozy EBITDA na 2019 r. (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości). Skorygowany o wpływ MSSF 16 wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA obliczony został na bazie definicji powyżej z uwzględnieniem eliminacji zarówno w zakresie pozycji wynikowych, jak i bilansowych wpływu MSSF 16. Dodatkowo wynik EBITDA pokazano za ostatnie 12 miesięcy. Szczegóły dotyczące kalkulacji wskaźników 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. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)

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

8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).

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

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 wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r na skutek pogorszenia się wyników finansowych opisanych w rozdziale **5.3.2 Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO**. Poprawę zanotowano w przypadku wskaźnika marży EBITDA w wyniku implementacji od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16, oczyszczając wyniki o wpływ standardu również zanotowano pogorszenie się wskaźnika. Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA skorygowany o wpływ MSSF 16 poprawił się na skutek wzrostu poziomu wyniku EBITDA.
- Pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw, średniego tonażu pociągów brutto oraz średniodobowego czasu pracy lokomotyw na skutek spadku przewozów oraz spadku prędkości handlowej (zamknięcia torowe i utrudnienia na sieci PKP PLK).
- Spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił na skutek spadku pracy przewozowej o 10,5% r/r, przy wzroście zatrudnienia o 1,8% r/r.



5.4 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.
- Obecnie na całą branżę transportu towarów (w tym transport towarów koleją) 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 przewozów

- Spadek przewozu kruszyw, węgla oraz rud i wyrobów metalowych. Jest to wynik wstrzymania lub opóźnienia części dużych inwestycji infrastrukturalnych, mniejsze przewozy węgla wynikają ze sporych zapasów surowca i remontów części bloków energetycznych, wyhamowała również produkcja w branży stalowej. Oczekuje się przyspieszenia robót przy budowie dróg i linii kolejowych, a branża energetyczna będzie musiała odbudować zapasy węgla. Niewiadomą pozostają przewozy dla klientów z sektora metalowego.



Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

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



Stan infrastruktury kolejowej

- Wykorzystywana w Polsce sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością.
- Utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.
- Duża liczba zamknięć torowych, które miały i w najbliższych latach będą miały bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji.



Opłaty za dostęp do infrastruktury

- W I półroczu 2019 r. stanowiły ok. 12,3% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.
- W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższego kwartału nie przewiduje się znaczących zmian.



Poziom cen energii

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



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 przewozowego.



Restrukturyzacja OKD a.s.

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



Poziom cen złomu

- Rynek złomu jest niestabilny i trudno przewidzieć, jaki poziom osiągną ceny w kolejnych kwartałach.
- W II kwartale 2019 r. zaobserwowano spadek cen złomu. Prawdopodobnie w III kwartale ceny utrzymają się na dotychczasowym poziomie z uwagi na okres wakacyjny - odbiorcy złomu oraz huty mają przerwy technologiczne.
- 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.



Finansowanie nakładów inwestycyjnych

- Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne częściowo poprzez wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt inwestycyjny lub inne formy finansowania oraz ze środków własnych.
- Dnia 14 maja 2019 r. Spółka zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy o kredyt inwestycyjny do łącznej kwoty 250 mln zł (WIBOR 1M + marża), a 20 maja 2019 r. z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowy o kredyt inwestycyjny do łącznej kwoty 250 mln zł (WIBOR 1M + marża). Kredyty dostępne są do 31 grudnia 2019 r.



Kursy walut

- Jednostka dominująca oraz spółki z Grupy Kapitałowej narażone są na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych.



Prowadzenie dialogu społecznego

- Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wyływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego.
- Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy.



Wewnętrzne regulacje dotyczące wynagrodzeń

- Dnia 19 czerwca 2019 r. zawarte zostało porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. Na mocy Porozumienia, Strony postanowiły, że z dniem 1 sierpnia 2019 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2019 r. koszt podwyżki wyniesie około 45 mln zł.

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

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

5.6 Informacje o majątku produkcyjnym

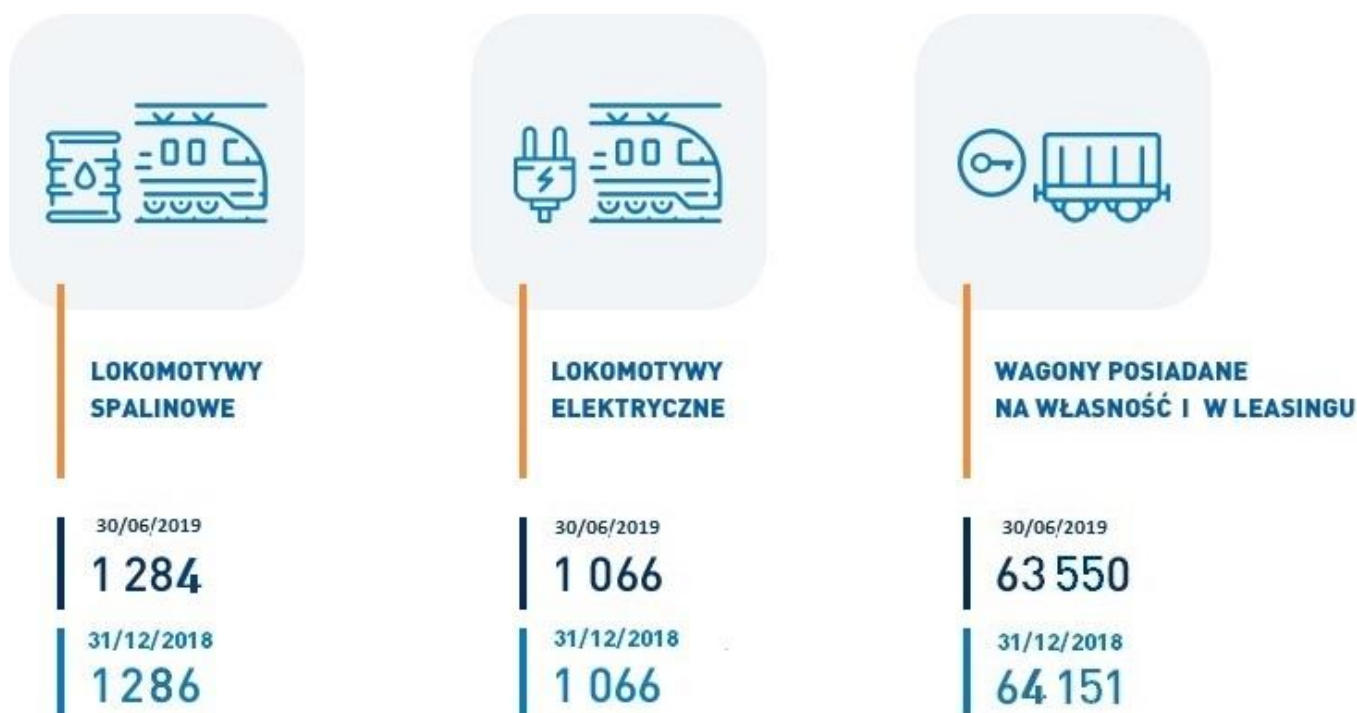
5.6.1 Tabor

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 iloścach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak kasacja i sprzedaż taboru oraz zakup taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw, które nie mają wpływu na ogólny bilans taboru, natomiast mają wpływ na zmianę struktury wiekowej i w niektórych przypadkach powodują zmianę ilości w poszczególnych seriach, gdy w wyniku modernizacji zmienia się seria lokomotywy i przeznaczenie.

W okresie 6 miesięcy 2019 r. nastąpił znaczny spadek wagonów w Grupie. Spadek ten jest bezpośrednio związany ze sprzedażą przez PKP CARGO S.A. części wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Przeznaczone do sprzedaży wagony, ze względu na ich aktualny stan techniczny, a także na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii za- i wyładunku nie są już dzisiaj wykorzystywane przez Spółkę.

Rysunek 24 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.*



* w związku z wejściem w życie MSSF 16 zmianie uległ sposób prezentacji ilościan wagonów – ilościan wagonów posiadanych na własność oraz leasingowanych / dzierżawionych prezentowany jest łącznie

5.6.2 Nieruchomości

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

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2019 r.

Tabela 18 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2019 r. oraz 31.12.2018 r.

Wyszczególnienie	30/06/2019	31/12/2018	Zmiana 2019-2018
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 460	1 479	-19
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	731 015	738 392	-7 377

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.



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 pozostałych rezerwach ([Nota 5.9 SSF](#)) oraz zobowiązaniach warunkowych ([Nota 7.3 SSF](#)).

6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w I półroczu 2019 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

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

6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

PKP CARGO S.A. lub jednostka od niej zależna nie udzieliła poręczeń kredytu lub pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których równowartość 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 Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO zostało sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki

Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 21 sierpnia 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