

# RAPORT KWARTALNY Q3 2019



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



Kwartalne skrócone skonsolidowane  
sprawozdanie finansowe  
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**  
za okres 9 miesięcy zakończony  
dnia 30 września 2019 roku

Sporządzone według MSSF  
w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



**Spis treści**

<b>KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>2</b>
<b>KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ</b>	<b>3</b>
<b>KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM</b>	<b>4</b>
<b>KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH</b>	<b>5</b>
<b>1. Informacje ogólne</b>	<b>6</b>
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Korekty błędów poprzednich okresów	14
1.5 Istotne szacunki oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	15
<b>2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>16</b>
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	16
2.2 Koszty operacyjne	19
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	20
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	20
<b>3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania</b>	<b>21</b>
3.1 Podatek dochodowy	21
<b>4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia</b>	<b>23</b>
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	23
4.2 Kapitał własny	26
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	26
<b>5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej</b>	<b>27</b>
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	27
5.2 Prawo do użytkowania aktywów	29
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	29
5.4 Zapasy	30
5.5 Należności handlowe	30
5.6 Pozostałe aktywa	30
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	31
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	31
5.9 Pozostałe rezerwy	31
5.10 Pozostałe zobowiązania	32
<b>6. Instrumenty finansowe</b>	<b>32</b>
6.1 Instrumenty finansowe	32
<b>7. Noty pozostałe</b>	<b>36</b>
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	36
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	37
7.3 Zobowiązania warunkowe	38
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	38
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	38

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW**

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018	
Przychody z tytułu umów z klientami	3 616,6	1 191,3	3 805,2	1 318,5	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(430,2)	(150,3)	(448,9)	(159,9)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(431,6)	(142,1)	(543,2)	(188,3)	
Usługi transportowe	(287,2)	(83,7)	(341,6)	(107,9)	
Pozostałe usługi	(284,5)	(103,5)	(363,2)	(132,2)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 284,9)	(403,5)	(1 200,3)	(385,1)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(210,2)	(68,9)	(214,6)	(67,8)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	25,1	23,7	7,2	1,5	<i>Nota 2.3</i>
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>713,1</b>	<b>263,0</b>	<b>700,6</b>	<b>278,8</b>	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(530,3)	(182,1)	(425,9)	(137,3)	<i>Nota 2.2</i>
<b>Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>182,8</b>	<b>80,9</b>	<b>274,7</b>	<b>141,5</b>	
Przychody i (koszty) finansowe	(55,2)	(20,6)	(28,4)	(10,1)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	1,4	0,7	(1,1)	1,0	<i>Nota 5.3</i>
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>129,0</b>	<b>61,0</b>	<b>245,2</b>	<b>132,4</b>	
Podatek dochodowy	(30,3)	(10,2)	(50,9)	(27,7)	<i>Nota 3.1</i>
<b>ZYSK NETTO</b>	<b>98,7</b>	<b>50,8</b>	<b>194,3</b>	<b>104,7</b>	
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>					
Wycena instrumentów zabezpieczających	(11,7)	(20,8)	(18,5)	16,5	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	2,2	3,9	3,5	(3,2)	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	7,4	7,1	12,9	(7,1)	
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(2,1)</b>	<b>(9,8)</b>	<b>(2,1)</b>	<b>6,2</b>	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(14,3)	(0,3)	(4,0)	-	
Podatek dochodowy	2,7	-	0,8	-	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	-	-	-	
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(10,9)</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(3,2)</b>	<b>-</b>	
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>(13,0)</b>	<b>(10,1)</b>	<b>(5,3)</b>	<b>6,2</b>	
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>85,7</b>	<b>40,7</b>	<b>189,0</b>	<b>110,9</b>	
Zysk netto przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej	98,7	50,8	194,3	104,7	
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom Jednostki dominującej	85,7	40,7	189,0	110,9	
<b>Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)</b>					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	<b>2,20</b>	<b>1,13</b>	<b>4,34</b>	<b>2,34</b>	

Dane za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ**

	30/09/2019	31/12/2018	30/09/2018	
<b>AKTYWA</b>				
Tabor kolejowy	4 201,2	3 997,0	3 812,1	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	862,9	949,9	921,6	<i>Nota 5.1</i>
Prawo do użytkowania aktywów	965,7	-	-	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	37,9	47,3	51,4	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	1,8	0,7	1,4	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	11,2	-	-	
Pozostałe aktywa	49,1	56,7	53,9	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	116,5	135,6	140,9	<i>Nota 3.1</i>
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>6 246,3</b>	<b>5 187,2</b>	<b>4 981,3</b>	
Zapasy	167,6	161,7	155,7	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	663,1	684,6	739,7	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,7	-	-	
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	201,1	403,3	
Pozostałe aktywa	148,2	124,4	106,5	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	187,1	447,3	262,6	<i>Nota 4.3</i>
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1 166,7</b>	<b>1 619,1</b>	<b>1 667,8</b>	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	1,7	-	1,5	
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>7 414,7</b>	<b>6 806,3</b>	<b>6 650,6</b>	
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>				
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	781,4	628,2	628,2	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(64,6)	(44,2)	(32,7)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	83,2	75,8	72,8	
Zyski zatrzymane	465,5	584,4	594,8	
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 504,8</b>	<b>3 483,5</b>	<b>3 502,4</b>	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 757,3	1 156,5	1 223,1	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	1,1	0,5	0,6	
Zobowiązania inwestycyjne	168,7	109,8	4,1	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	608,1	591,5	574,5	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	4,5	20,5	22,2	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	89,9	88,5	99,4	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	0,9	1,8	1,2	<i>Nota 5.10</i>
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>2 630,5</b>	<b>1 969,1</b>	<b>1 925,1</b>	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	379,5	270,5	276,2	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	378,4	499,4	466,2	
Zobowiązania inwestycyjne	74,9	177,6	43,1	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	130,7	115,5	128,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	45,5	56,9	49,2	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	270,4	233,8	260,3	<i>Nota 5.10</i>
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1 279,4</b>	<b>1 353,7</b>	<b>1 223,1</b>	
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>3 909,9</b>	<b>3 322,8</b>	<b>3 148,2</b>	
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>7 414,7</b>	<b>6 806,3</b>	<b>6 650,6</b>	

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

## KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem	
			Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających				
<b>31/12/2018</b>	<b>2 239,3</b>	<b>628,2</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(32,8)</b>	<b>1,5</b>	<b>75,8</b>	<b>584,4</b>	<b>3 483,5</b>	
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8	<i>Nota 1.3</i>
<b>1/01/2019</b>	<b>2 239,3</b>	<b>628,2</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(32,8)</b>	<b>1,5</b>	<b>75,8</b>	<b>587,2</b>	<b>3 486,3</b>	
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	98,7	98,7	
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	0,7	(11,6)	(9,5)	7,4	-	(13,0)	
<b>Całkowite dochody razem</b>	-	-	0,7	(11,6)	(9,5)	7,4	98,7	85,7	
Dywidendy	-	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)	<i>Nota 4.2</i>
Pozostałe zmiany za okres	-	153,2	-	-	-	-	(153,2)	-	
<b>30/09/2019</b>	<b>2 239,3</b>	<b>781,4</b>	<b>(12,2)</b>	<b>(44,4)</b>	<b>(8,0)</b>	<b>83,2</b>	<b>465,5</b>	<b>3 504,8</b>	
<b>1/01/2018</b>	<b>2 239,3</b>	<b>619,3</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(22,1)</b>	<b>20,5</b>	<b>59,9</b>	<b>409,4</b>	<b>3 313,4</b>	
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	194,3	194,3	
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(3,2)	(15,0)	12,9	-	(5,3)	
<b>Całkowite dochody razem</b>	-	-	-	(3,2)	(15,0)	12,9	194,3	189,0	
Pozostałe zmiany za okres	-	8,9	-	-	-	-	(8,9)	-	
<b>30/09/2018 (przekształcone)</b>	<b>2 239,3</b>	<b>628,2</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(25,3)</b>	<b>5,5</b>	<b>72,8</b>	<b>594,8</b>	<b>3 502,4</b>	

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

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH**

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	
<b>Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej</b>			
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>129,0</b>	<b>245,2</b>	
<b>Korekty</b>			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	530,3	425,9	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	39,7	12,8	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	1,2	4,0	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(38,1)	(57,1)	
Zmiany w kapitale obrotowym	(76,9)	(10,8)	
Pozostałe korekty	(21,9)	(14,2)	
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>563,3</b>	<b>605,8</b>	
<b>Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej</b>			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(816,6)	(509,5)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	15,0	23,0	
Wpływy ze sprzedaży pozostałych aktywów finansowych	1,0	5,3	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	2,4	1,1	
Spłata udzielonych pożyczek	-	0,3	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	(149,0)	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	10,2	7,2	
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>(588,0)</b>	<b>(621,6)</b>	
<b>Przepływy pieniężne z działalności finansowej</b>			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(95,9)	(37,1)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	99,3	0,4	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(186,1)	(181,6)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(40,0)	(23,3)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	57,5	3,0	
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli	(67,2)	-	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,9)	(1,6)	
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>(236,3)</b>	<b>(240,2)</b>	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(261,0)	(256,0)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	447,3	516,8	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,8	1,8	
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:</b>	<b>187,1</b>	<b>262,6</b>	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>43,0</i>	<i>33,2</i>	



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

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

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 30 września 2019 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za III kwartał 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:



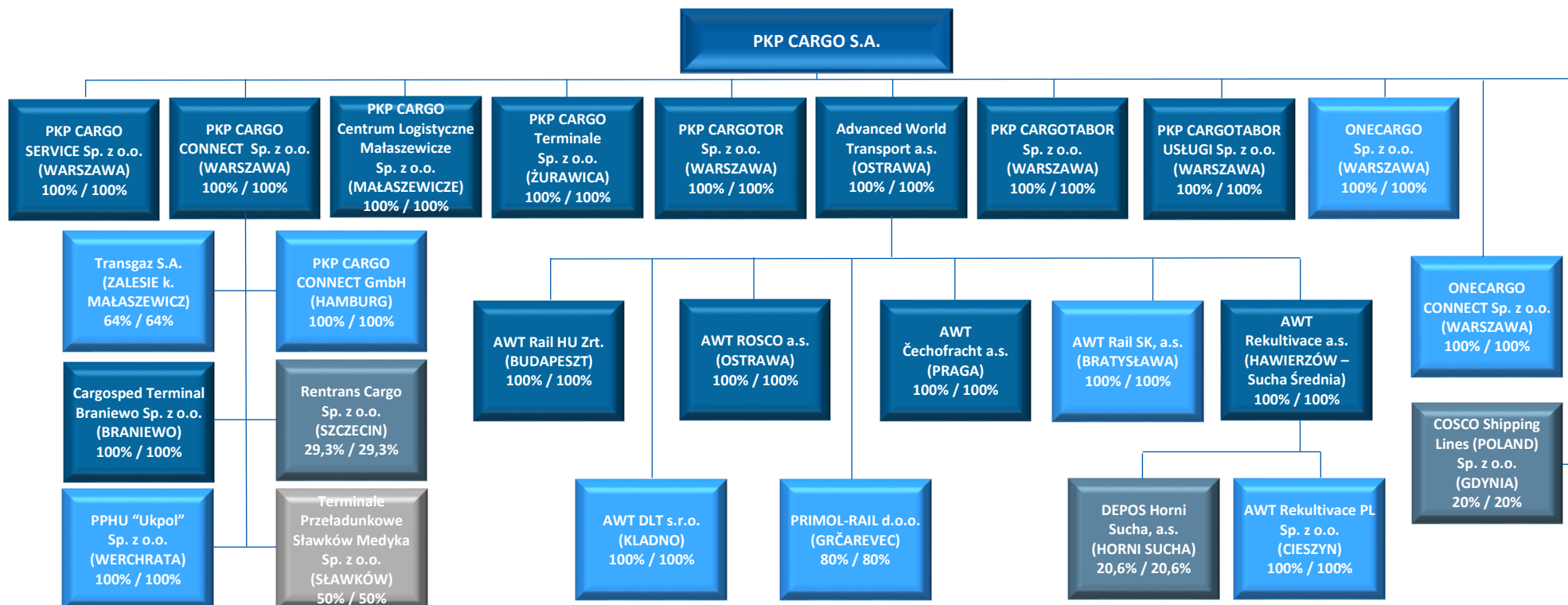
Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 22 spółki zależne. Ponadto Grupa posiadała udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.



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 września 2019 roku przedstawiają się następująco:



 Jednostki zależne – konsolidowane metodą pełną  
 Jednostki stowarzyszone wchodzące w skład Grupy

 Pozostałe jednostki zależne wchodzące w skład Grupy  
 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach wchodzące w skład Grupy

### 1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

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

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. (dalej: TTF) została przejęta przez spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Połączenie zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W dniu 27 sierpnia 2019 roku na podstawie zawartej umowy spółka AWT Čechofracht a.s. zbyła swoje udziały w spółce RND s.r.o. W wyniku powyższego spółka RND s.r.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.

Z dniem 2 października 2019 roku spółka Advanced World Transport a.s. zmieniła nazwę na PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

W dniu 31 października 2019 roku nastąpiło połączenie spółki PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. ze spółką PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. przez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej, tj. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. na rzecz PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. jako spółki przejmującej.

W dniu 12 listopada 2019 roku Jednostka dominująca zawarła umowę sprzedaży 50% udziałów w spółce ONECARGO Sp. z o.o. na rzecz PKP S.A.

### 1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Kwartalne 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 Kwartalne 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 Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Sprawozdania Finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego.

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

Niniejsze Kwartalne 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.

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

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 września 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	
	30/09/2019	31/12/2018	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018
EUR	4,3736	4,3000	4,3086	4,2535
CZK	0,1693	0,1673	0,1675	0,1662
HUF	0,0131	0,0134	0,0133	0,0133
CHF	4,0278	3,8166	3,8620	3,7081

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu 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.

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym niektóre pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2019 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 16. Dane na dzień 31 grudnia 2018 roku zostały zaprezentowane w oparciu o MSR 17 Leasing. Niektóre pozycje sprawozdania z wyniku i całkowitych dochodów za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2018 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów.

Efekt przekształcenia w związku z wdrożeniem MSSF 16 oraz korektą błędów poprzednich okresów został przedstawiony odpowiednio w **Notach 1.3** oraz **1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 listopada 2019 roku.

## 1.3 Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

### Oświadczenie o zasadach rachunkowości

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

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

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

### Istotne zasady rachunkowości

#### Grupa jako leasingobiorca

Prawo do użytkowania składnika aktywów na dzień początkowego ujęcia wycenia się według kosztu, który obejmuje zobowiązanie z tytułu leasingu w wysokości wartości bieżącej opłat leasingowych pozostających do zapłaty w tej dacie, wszelkie opłaty leasingowe zapłacone w dacie rozpoczęcia lub przed tą datą, pomniejszone o wszelkie otrzymane zachęty leasingowe, wszelkie początkowe koszty 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.

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

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. 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.

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 bazowy 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 pożytków 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 leasingowych 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.

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

#### Wpływ zastosowania nowego standardu

Grupa wybrała opcję wdrożenia standardu określoną 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 przed dniem 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 MSSF 16,
- 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 innych 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

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

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

- waluta umowy,
- okres umowy.

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



**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:

Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej:

	31/12/2018	Wpływ zmian	1/01/2019
<b>AKTYWA</b>			
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
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>5 187,2</b>	<b>792,1</b>	<b>5 979,3</b>
Należności leasingowe	-	0,4	0,4
Pozostałe aktywa	124,4	(1,8)	122,6
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1 619,1</b>	<b>(1,4)</b>	<b>1 617,7</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>6 806,3</b>	<b>790,7</b>	<b>7 597,0</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>			
Zyski zatrzymane	584,4	2,8	587,2
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 483,5</b>	<b>2,8</b>	<b>3 486,3</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 156,5	701,5	1 858,0
Pozostałe rezerwy	20,5	(1,3)	19,2
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>1 969,1</b>	<b>700,2</b>	<b>2 669,3</b>
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
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1 353,7</b>	<b>87,7</b>	<b>1 441,4</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>3 322,8</b>	<b>787,9</b>	<b>4 110,7</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>6 806,3</b>	<b>790,7</b>	<b>7 597,0</b>

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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku w związku z implementacją nowego standardu nastąpił wzrost amortyzacji o 84,2 milionów złotych, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 13,1 milionów złotych, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 11,6 milionów złotych. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż miernik EBITDA jest wyższy o około 97,3 milionów złotych.

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:

<b>Kwota przyszłych minimalnych opłat leasingowych z tytułu nieodwoływalnego leasingu operacyjnego</b>	<b>190,7</b>
<b>Zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku w pozycji zobowiązań handlowych</b>	<b>9,0</b>
<b>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego ujęte na dzień 31 grudnia 2018 roku</b>	<b>95,2</b>
<b>Korekty</b>	<b>860,6</b>
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
<b>Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 31 grudnia 2018 roku, po korektach</b>	<b>1 155,5</b>
Dyskonto	(256,6)
<b>Zobowiązania z tytułu leasingu na dzień 1 stycznia 2019 roku</b>	<b>898,9</b>
w tym: efekt ujęcia MSSF 16	803,7

### 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 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 oraz 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 września 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
Poprawki do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnienie informacji” oraz MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena”	1 stycznia 2020 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2021 roku



#### 1.4 Korekty błędów poprzednich okresów

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

W celu zapewnienia porównywalności prezentowanych danych w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupa dokonała przekształcenia danych za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2018 roku. Efekt przekształcenia sprawozdania z sytuacji finansowej i sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów został zaprezentowany poniżej. Powyższa korekta błędów poprzednich okresów nie miała wpływu na sprawozdanie z przepływów pieniężnych. Odpowiednio przekształcono również informacje prezentowane w dodatkowych notach objaśniających do niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

#### KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	9 miesięcy zakończone 30/09/2018 (przekształcone)
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 199,3)	(1,0)	(1 200,3)
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>701,6</b>	<b>(1,0)</b>	<b>700,6</b>
<b>Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>275,7</b>	<b>(1,0)</b>	<b>274,7</b>
Przychody i (koszty) finansowe	(29,4)	1,0	(28,4)
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>245,2</b>	-	<b>245,2</b>
<b>ZYSK NETTO</b>	<b>194,3</b>	-	<b>194,3</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>189,0</b>	-	<b>189,0</b>

#### KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/09/2018 (opublikowane)	Korekty błędów poprzednich okresów	30/09/2018 (przekształcone)
<b>AKTYWA</b>			
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	136,8	4,1	140,9
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>4 977,2</b>	<b>4,1</b>	<b>4 981,3</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>6 646,5</b>	<b>4,1</b>	<b>6 650,6</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>			
Pozostałe składniki kapitału własnego	(26,3)	(6,4)	(32,7)
Zyski zatrzymane	605,9	(11,1)	594,8
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 519,9</b>	<b>(17,5)</b>	<b>3 502,4</b>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	557,4	17,1	574,5
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>1 908,0</b>	<b>17,1</b>	<b>1 925,1</b>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	123,6	4,5	128,1
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1 218,6</b>	<b>4,5</b>	<b>1 223,1</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>3 126,6</b>	<b>21,6</b>	<b>3 148,2</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>6 646,5</b>	<b>4,1</b>	<b>6 650,6</b>



### 1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 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. Rezerwy zostały skalkulowane przy zastosowaniu stopy dyskonta na poziomie 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%. Efekt przeliczenia na dzień 30 września 2019 roku został przedstawiony w **Nocie 5.8** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.
- rezerwy na zobowiązania z tytułu VAT - w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku Grupa dokonała rozwiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT za okres od kwietnia 2013 roku do lipca 2013 roku w wysokości 24,4 milionów złotych. Decyzja o rozwiązaniu rezerwy została podjęta na podstawie otrzymanego wyniku kontroli wydanego przez Mazowiecki Urząd Celno-Skarbowy w Warszawie.
- 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.



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

### 2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

9 miesięcy zakończony 30/09/2019	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	317,8	0,8	793,0	1 867,2	<b>2 978,8</b>
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,9	-	1,7	117,1	<b>119,7</b>
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	8,2	90,8	108,0	<b>207,4</b>
Przychody przeładunkowe	0,9	-	0,4	114,5	<b>115,8</b>
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	63,5	<b>63,5</b>
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	1,8	40,2	<b>42,0</b>
Pozostałe przychody	1,1	7,1	8,3	72,9	<b>89,4</b>
<b>Razem</b>	<b>321,1</b>	<b>16,1</b>	<b>896,0</b>	<b>2 383,4</b>	<b>3 616,6</b>
<b>Termin ujmowanie przychodów</b>					
W określonym momencie	-	-	1,8	49,3	<b>51,1</b>
Przez okres	321,1	16,1	894,2	2 334,1	<b>3 565,5</b>
<b>Razem</b>	<b>321,1</b>	<b>16,1</b>	<b>896,0</b>	<b>2 383,4</b>	<b>3 616,6</b>

3 miesiące zakończony 30/09/2019	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	105,2	0,2	248,6	611,4	<b>965,4</b>
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,1	-	0,7	41,9	<b>42,7</b>
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	3,4	30,7	36,3	<b>70,4</b>
Przychody przeładunkowe	0,4	-	0,1	41,5	<b>42,0</b>
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	23,7	<b>23,7</b>
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	1,8	15,0	<b>16,8</b>
Pozostałe przychody	0,3	2,3	2,9	24,8	<b>30,3</b>
<b>Razem</b>	<b>106,0</b>	<b>5,9</b>	<b>284,8</b>	<b>794,6</b>	<b>1 191,3</b>
<b>Termin ujmowanie przychodów</b>					
W określonym momencie	-	-	1,8	18,1	<b>19,9</b>
Przez okres	106,0	5,9	283,0	776,5	<b>1 171,4</b>
<b>Razem</b>	<b>106,0</b>	<b>5,9</b>	<b>284,8</b>	<b>794,6</b>	<b>1 191,3</b>

**2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)**

9 miesięcy zakończony 30/09/2018	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	330,4	3,4	716,9	2 143,1	<b>3 193,8</b>
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,9	0,5	1,6	134,9	<b>137,9</b>
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	5,4	75,5	105,4	<b>186,3</b>
Przychody przeładunkowe	0,5	-	0,4	94,5	<b>95,4</b>
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	1,9	-	64,6	<b>66,5</b>
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	40,2	<b>40,2</b>
Pozostałe przychody	1,1	7,0	3,5	73,5	<b>85,1</b>
<b>Razem</b>	<b>332,9</b>	<b>18,2</b>	<b>797,9</b>	<b>2 656,2</b>	<b>3 805,2</b>
<b>Termin ujmowanie przychodów</b>					
W określonym momencie	-	-	-	55,3	<b>55,3</b>
Przez okres	332,9	18,2	797,9	2 600,9	<b>3 749,9</b>
<b>Razem</b>	<b>332,9</b>	<b>18,2</b>	<b>797,9</b>	<b>2 656,2</b>	<b>3 805,2</b>

3 miesiące zakończony 30/09/2018	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	96,0	0,9	250,4	753,4	<b>1 100,7</b>
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	0,2	0,7	46,2	<b>47,4</b>
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	1,9	24,8	35,0	<b>61,7</b>
Przychody przeładunkowe	0,2	-	0,3	38,6	<b>39,1</b>
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	1,2	-	23,5	<b>24,7</b>
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,5	<b>13,5</b>
Pozostałe przychody	0,3	1,2	1,1	28,8	<b>31,4</b>
<b>Razem</b>	<b>96,8</b>	<b>5,4</b>	<b>277,3</b>	<b>939,0</b>	<b>1 318,5</b>
<b>Termin ujmowanie przychodów</b>					
W określonym momencie	-	-	-	21,5	<b>21,5</b>
Przez okres	96,8	5,4	277,3	917,5	<b>1 297,0</b>
<b>Razem</b>	<b>96,8</b>	<b>5,4</b>	<b>277,3</b>	<b>939,0</b>	<b>1 318,5</b>

## 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:

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Polska	2 590,7	852,8	2 703,4	950,2
Czechy	434,7	146,9	454,5	152,7
Niemcy	218,5	72,3	208,8	75,0
Słowacja	89,6	24,9	114,4	39,6
Pozostałe kraje	283,1	94,4	324,1	101,0
<b>Razem</b>	<b>3 616,6</b>	<b>1 191,3</b>	<b>3 805,2</b>	<b>1 318,5</b>

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

	30/09/2019	31/12/2018
Polska	5 307,2	4 310,7
Czechy	798,3	727,7
Pozostałe kraje	3,7	4,9
<b>Razem</b>	<b>6 109,2</b>	<b>5 043,3</b>

### Informacje o wiodących klientach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku oraz 9 miesięcy zakończonym 30 września 2018 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekraczają 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

### Aktywa z tytułu umów z klientami

	30/09/2019	30/09/2018
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>37,1</b>	<b>43,6</b>
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	43,0	68,3
Reklasyfikacja do należności	(37,1)	(43,4)
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>43,0</b>	<b>68,5</b>

### Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	30/09/2019	30/09/2018
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>1,6</b>	<b>5,2</b>
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(1,6)	(5,2)
Ze zobowiązań z tytułu umów z klientami ujętego w trakcie okresu	(0,3)	(0,3)
Zapłała otrzymana lub należna z góry	1,9	3,1
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>1,6</b>	<b>2,8</b>



## 2.2 Koszty operacyjne

### Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Zużycie paliwa trakcyjnego	(132,7)	(40,4)	(149,3)	(53,8)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(297,5)	(109,9)	(299,6)	(106,1)
<b>Razem</b>	<b>(430,2)</b>	<b>(150,3)</b>	<b>(448,9)</b>	<b>(159,9)</b>

### Pozostałe usługi

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Usługi remontowe	(33,4)	(14,7)	(35,0)	(14,2)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(65,2)	(25,0)	(154,4)	(55,9)
Usługi telekomunikacyjne	(4,8)	(1,6)	(4,7)	(1,5)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(10,6)	(3,6)	(10,2)	(3,8)
Usługi informatyczne	(33,4)	(11,1)	(33,0)	(11,2)
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	(28,8)	(9,6)	(22,1)	(7,8)
Usługi przeładunkowe	(11,0)	(3,1)	(11,7)	(4,2)
Usługi rekultywacyjne	(56,5)	(22,0)	(51,6)	(20,4)
Pozostałe usługi	(40,8)	(12,8)	(40,5)	(13,2)
<b>Razem</b>	<b>(284,5)</b>	<b>(103,5)</b>	<b>(363,2)</b>	<b>(132,2)</b>

### Koszty świadczeń pracowniczych

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Wynagrodzenia	(966,0)	(325,6)	(898,5)	(309,8)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(204,0)	(67,9)	(192,8)	(65,3)
Koszty odpisów na ZFŚS	(20,1)	(6,2)	(19,8)	(6,6)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(33,9)	(11,2)	(29,6)	(7,9)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(4,1)	(1,3)	(5,0)	(1,7)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(56,8)	8,7	(54,6)	6,2
<b>Razem</b>	<b>(1 284,9)</b>	<b>(403,5)</b>	<b>(1 200,3)</b>	<b>(385,1)</b>

### Pozostałe koszty

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(20,6)	(6,6)	(20,6)	(4,9)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(26,3)	(5,6)	(25,8)	(3,7)
Zużycie materiałów	(68,4)	(21,7)	(76,1)	(26,7)
Podatki i opłaty	(26,3)	(9,0)	(24,2)	(9,5)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(27,4)	(12,0)	(24,3)	(8,7)
Podróże służbowe	(24,5)	(8,2)	(24,9)	(8,5)
Pozostałe	(16,7)	(5,8)	(18,7)	(5,8)
<b>Razem</b>	<b>(210,2)</b>	<b>(68,9)</b>	<b>(214,6)</b>	<b>(67,8)</b>

### Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Amortyzacja taboru kolejowego	(370,1)	(131,1)	(335,7)	(113,4)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(59,9)	(14,9)	(58,9)	(19,7)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(90,3)	(32,7)	-	-
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(10,0)	(3,4)	(13,3)	(4,3)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	-	-	(18,0)	0,1
<b>Razem</b>	<b>(530,3)</b>	<b>(182,1)</b>	<b>(425,9)</b>	<b>(137,3)</b>

### 2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
<b>Zyski ze zbycia</b>				
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	5,5	2,5	3,9	2,4
<b>Rozwiązane odpisy aktualizujące</b>				
Należności handlowe	4,0	(0,6)	8,5	1,5
<b>Pozostałe</b>				
Kary i odszkodowania	12,8	4,4	12,0	5,7
Rozwiązanie pozostałych rezerw <sup>[1]</sup>	25,4	24,6	0,7	0,3
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	2,1	0,7	3,8	1,6
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	-	1,6	(2,1)
Inne	5,2	1,9	3,6	1,5
<b>Pozostałe przychody operacyjne razem</b>	<b>55,0</b>	<b>33,5</b>	<b>34,1</b>	<b>10,9</b>
<b>Utworzone odpisy aktualizujące</b>				
Należności handlowe	(9,2)	(3,6)	(8,1)	(2,5)
<b>Pozostałe</b>				
Kary i odszkodowania	(6,0)	(1,8)	(6,9)	(2,4)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(3,9)	(1,9)	(3,2)	(1,9)
Utworzone pozostałe rezerwy	(5,9)	(1,9)	(4,6)	(1,2)
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(0,5)	1,0	-	-
Inne	(4,4)	(1,6)	(4,1)	(1,4)
<b>Pozostałe koszty operacyjne razem</b>	<b>(29,9)</b>	<b>(9,8)</b>	<b>(26,9)</b>	<b>(9,4)</b>
<b>Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne</b>	<b>25,1</b>	<b>23,7</b>	<b>7,2</b>	<b>1,5</b>

<sup>[1]</sup> W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku pozycja rozwiązanych rezerw dotyczy głównie rozwiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu VAT w kwocie 24,4 milionów złotych, co opisano w **Nocie 1.5** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

### 2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Przychody odsetkowe	4,2	0,8	8,0	2,7
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	0,3	-	0,2	0,2
Pozostałe	1,2	(0,5)	5,1	0,1
<b>Przychody finansowe razem</b>	<b>5,7</b>	<b>0,3</b>	<b>13,3</b>	<b>3,0</b>
Koszty odsetkowe <sup>(1)</sup>	(43,8)	(14,1)	(22,9)	(7,2)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(13,3)	(4,5)	(14,3)	(4,8)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(1,5)	(1,5)	(1,3)	0,2
Inne	(2,3)	(0,8)	(3,2)	(1,3)
<b>Koszty finansowe razem</b>	<b>(60,9)</b>	<b>(20,9)</b>	<b>(41,7)</b>	<b>(13,1)</b>
<b>Przychody i (koszty) finansowe</b>	<b>(55,2)</b>	<b>(20,6)</b>	<b>(28,4)</b>	<b>(10,1)</b>

<sup>(1)</sup> Wzrost kosztów odsetkowych w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku jest głównie efektem ujęcia kosztów odsetek od leasingu w wysokości 23,5 milionów złotych wynikających z wejścia w życie MSSF 16.

Dane za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2018 roku zostały przekształcone w związku z korektą błędów poprzednich okresów, co opisano w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

### 3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

#### 3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
<b>Bieżący podatek dochodowy</b>				
Bieżące obciążenie podatkowe	(5,8)	(1,6)	(57,5)	(20,3)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,7)	-	(1,6)	(0,4)
<b>Odroczony podatek dochodowy</b>				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(23,8)	(8,6)	8,2	(7,0)
<b>Podatek dochodowy ujęty w wyniku</b>	<b>(30,3)</b>	<b>(10,2)</b>	<b>(50,9)</b>	<b>(27,7)</b>

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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	2,2	3,9	3,5	(3,2)
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	2,7	-	0,8	-
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach <sup>(1)</sup>	(0,9)	(0,8)	(1,9)	1,1
<b>Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach</b>	<b>4,0</b>	<b>3,1</b>	<b>2,4</b>	<b>(2,1)</b>

<sup>(1)</sup> Pozycja prezentowana w ramach kapitału własnego jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	30/09/2019	31/12/2018
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	116,5	135,6
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(89,9)	(88,5)
<b>Razem</b>	<b>26,6</b>	<b>47,1</b>

### 3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	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	30/09/2019
<b>Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:</b>							
Niefinansowe aktywa trwałe	(133,4)	11,9	(121,5)	(30,8)	-	(0,9)	<b>(153,2)</b>
Prawo do użytkowania aktywów i zobowiązań z tytułu leasingu	-	(9,5)	(9,5)	3,7	-	(0,1)	<b>(5,9)</b>
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	5,2	-	-	<b>14,6</b>
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	0,2	-	-	<b>(3,9)</b>
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,8)	-	-	<b>(2,5)</b>
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(1,1)	-	-	<b>2,5</b>
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	2,7	2,7	-	<b>139,4</b>
Pozostałe	0,3	-	0,3	(1,5)	2,2	0,1	<b>1,1</b>
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	(1,4)	-	-	<b>34,5</b>
<b>Razem</b>	<b>47,1</b>	<b>(0,7)</b>	<b>46,4</b>	<b>(23,8)</b>	<b>4,9</b>	<b>(0,9)</b>	<b>26,6</b>

Na dzień 30 września 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 40,3 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 września 2019 roku ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jest niskie.

9 miesięcy zakończonych 30/09/2018	1/01/2018	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/09/2018
<b>Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:</b>					
Niefinansowe aktywa trwałe	(144,1)	5,2	-	(2,1)	<b>(141,0)</b>
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	9,5	8,7	-	-	<b>18,2</b>
Zapasy	(1,9)	(3,2)	-	-	<b>(5,1)</b>
Należności handlowe	4,7	(1,8)	-	-	<b>2,9</b>
Rezerwy na świadczenia pracownicze	129,8	2,0	0,8	0,1	<b>132,7</b>
Pozostałe	(4,3)	(1,1)	3,5	-	<b>(1,9)</b>
Niewykorzystane straty podatkowe	37,2	(1,6)	-	0,1	<b>35,7</b>
<b>Razem</b>	<b>30,9</b>	<b>8,2</b>	<b>4,3</b>	<b>(1,9)</b>	<b>41,5</b>

#### 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:

	30/09/2019	31/12/2018
AWT CE s.r.o.	-	20,2
AWT Rail HU Zrt.	21,8	22,1
AWT Čechofracht a.s.	12,8	9,2
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	1,6	1,6
<b>Razem</b>	<b>43,7</b>	<b>60,6</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku w związku z połączeniem spółek AWT CE s.r.o. i Advanced World Transport a.s. została utracona możliwość rozliczenia strat podatkowych w wysokości 20,2 milionów złotych.



### 3.1 Podatek dochodowy (cd.)

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

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,8	4,3	9,2	6,4	7,0	13,0	<b>43,7</b>

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

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	<b>60,6</b>

## 4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

### 4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Na dzień 30 września 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

30/09/2019	W walucie funkcjonalnej	W walucie obcej		Razem
	PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	682,5	570,7	-	<b>1 253,2</b>
Leasing	701,6	133,8	48,2	<b>883,6</b>
<b>Razem</b>	<b>1 384,1</b>	<b>704,5</b>	<b>48,2</b>	<b>2 136,8</b>
Zobowiązania zmiennoprocentowe	729,8	493,8	-	<b>1 223,6</b>
Zobowiązania stałoprocentowe	654,3	210,7	48,2	<b>913,2</b>
<b>Razem</b>	<b>1 384,1</b>	<b>704,5</b>	<b>48,2</b>	<b>2 136,8</b>

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

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

**4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)**

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
<b>31/12/2018</b>	<b>1 331,8</b>	<b>95,2</b>	<b>1 427,0</b>
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	803,7	<b>803,7</b>
<b>1/01/2019</b>	<b>1 331,8</b>	<b>898,9</b>	<b>2 230,7</b>
Zaciągnięcie zadłużenia	99,3	85,7	<b>185,0</b>
Koszty transakcyjne	1,7	-	<b>1,7</b>
Naliczenie odsetek	16,2	25,8	<b>42,0</b>
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			-
Spłaty kapitału	(186,1)	(95,9)	<b>(282,0)</b>
Zapłacone odsetki	(16,9)	(23,1)	<b>(40,0)</b>
Koszty transakcyjne	(1,7)	-	<b>(1,7)</b>
Pozostałe	-	(10,4)	<b>(10,4)</b>
Wycena walutowa	7,8	1,6	<b>9,4</b>
Różnice kursowe z przeliczenia	1,1	1,0	<b>2,1</b>
<b>30/09/2019</b>	<b>1 253,2</b>	<b>883,6</b>	<b>2 136,8</b>
Długoterminowe	1 009,8	747,5	<b>1 757,3</b>
Krótkoterminowe	243,4	136,1	<b>379,5</b>
<b>Razem</b>	<b>1 253,2</b>	<b>883,6</b>	<b>2 136,8</b>

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019
<b>Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego</b>	Przychody z tytułu umów z klientami	31,5
<b>Przychody odsetkowe z tytułu leasingu finansowego</b>	Przychody finansowe	0,4
<b>Koszty z tytułu:</b>		
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(30,9)
Leasingu aktywów o niskiej wartości	Pozostałe usługi	(5,0)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(2,4)

9 miesięcy zakończonych 30/09/2018	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Razem
<b>1/01/2018</b>	<b>1 562,3</b>	<b>139,1</b>	<b>1 701,4</b>
Zaciągnięcie zadłużenia	0,4	0,8	<b>1,2</b>
Koszty transakcyjne	1,2	-	<b>1,2</b>
Naliczenie odsetek	19,5	3,4	<b>22,9</b>
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(181,6)	(37,1)	<b>(218,7)</b>
Zapłacone odsetki	(19,9)	(3,4)	<b>(23,3)</b>
Koszty transakcyjne	(1,2)	-	<b>(1,2)</b>
Wycena walutowa	12,2	1,0	<b>13,2</b>
Różnice kursowe z przeliczenia	1,9	0,7	<b>2,6</b>
<b>30/09/2018</b>	<b>1 394,8</b>	<b>104,5</b>	<b>1 499,3</b>
Długoterminowe	1 146,3	76,8	<b>1 223,1</b>
Krótkoterminowe	248,5	27,7	<b>276,2</b>
<b>Razem</b>	<b>1 394,8</b>	<b>104,5</b>	<b>1 499,3</b>

#### 4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

##### Dług netto

	30/09/2019	31/12/2018
Kredyty bankowe i pożyczki	1 253,2	1 331,8
Leasing	883,6	95,2
<b>Razem dług</b>	<b>2 136,8</b>	<b>1 427,0</b>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(187,1)	(447,3)
Lokaty powyżej 3 miesięcy	-	(201,1)
<b>Razem dług netto</b>	<b>1 949,7</b>	<b>778,6</b>
<b>EBITDA</b>	<b>925,0</b>	<b>907,0</b>
<b>Dług netto/EBITDA</b>	<b>2,1</b>	<b>0,9</b>

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 września 2019 roku został skalkulowany w oparciu o prognozowaną wartość EBITDA za 2019 rok w wysokości 925,0 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 września 2019 roku szacunkowa wartość skonsolidowanego wskaźnika dług netto/EBITDA, skalkulowanego po eliminacji wpływu MSSF 16 w oparciu o EBITDA za ostatnie 12 miesięcy, wyniosła 1,4.

##### Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/09/2019	31/12/2018
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	22,6	70,7
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	31/12/2019	PLN	100,0	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	31/12/2019	PLN	99,8	-
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	-	0,7
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2020	PLN	100,0	100,0
<b>Razem</b>				<b>572,4</b>	<b>171,4</b>

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. Do dnia 30 września 2019 roku w ramach w/w umów Grupa wykorzystwała kwotę 50,2 milionów złotych. Pozostała część kredytów dostępna jest 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 września 2019 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

## 4.2 Kapitał własny

### Kapitał zakładowy

	30/09/2019	31/12/2018
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 września 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku oraz w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2018 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.**

### Kapitał zapasowy

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 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 Kwartalnego 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).

Dywidenda została wypłacona w dniu 10 lipca 2019 roku.

## 4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

### Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/09/2019	31/12/2018
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	130,6	204,6
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	56,5	242,7
<b>Razem</b>	<b>187,1</b>	<b>447,3</b>
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>43,0</i>	<i>39,6</i>

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

Na dzień 30 września 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

9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
<b>Wartość brutto</b>							
<b>31/12/2018</b>	<b>6 471,2</b>	<b>943,7</b>	<b>432,1</b>	<b>98,2</b>	<b>41,1</b>	<b>71,9</b>	<b>1 587,0</b>
Efekt wdrożenia MSSF 16	(217,4)	(42,8)	(6,3)	(10,7)	-	-	(59,8)
<b>1/01/2019</b>	<b>6 253,8</b>	<b>900,9</b>	<b>425,8</b>	<b>87,5</b>	<b>41,1</b>	<b>71,9</b>	<b>1 527,2</b>
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	457,0	457,0
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	343,0	343,0
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	6,2	-	-	6,2
Rozliczenie środków trwałych w budowie	763,2	16,4	18,0	3,3	1,5	(802,4)	(763,2)
Dotacja do aktywów trwałych	(57,8)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(16,4)	-	(0,4)	(1,4)	-	-	(1,8)
Likwidacja	(260,4)	(2,1)	(1,2)	(0,1)	(0,1)	(0,2)	(3,7)
Przeklasyfikowanie do APS	(28,8)	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe	9,5	1,8	0,4	0,1	-	0,3	2,6
Pozostałe	(3,5)	3,7	0,2	2,8	-	(0,2)	6,5
<b>30/09/2019</b>	<b>6 684,9</b>	<b>920,6</b>	<b>442,8</b>	<b>98,4</b>	<b>42,5</b>	<b>69,4</b>	<b>1 573,7</b>
<b>Skumulowane umorzenie</b>							
<b>31/12/2018</b>	<b>(2 263,4)</b>	<b>(234,1)</b>	<b>(301,1)</b>	<b>(60,8)</b>	<b>(33,9)</b>	-	<b>(629,9)</b>
Efekt wdrożenia MSSF 16	56,5	1,1	1,9	6,8	-	-	9,8
<b>1/01/2019</b>	<b>(2 206,9)</b>	<b>(233,0)</b>	<b>(299,2)</b>	<b>(54,0)</b>	<b>(33,9)</b>	-	<b>(620,1)</b>
<i>(Zwiększenia) / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	(370,1)	(29,3)	(24,1)	(4,1)	(2,4)	-	(59,9)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	(4,6)	-	-	(4,6)
Sprzedaż	14,9	-	0,4	1,3	-	-	1,7
Likwidacja	253,5	1,7	1,2	0,1	-	-	3,0
Przeklasyfikowanie do APS	18,5	0,1	-	-	-	-	0,1
Różnice kursowe	(2,2)	(0,3)	(0,2)	(0,1)	-	-	(0,6)
Pozostałe	23,4	(1,2)	(0,2)	(22,3)	-	-	(23,7)
<b>30/09/2019</b>	<b>(2 273,5)</b>	<b>(262,0)</b>	<b>(322,1)</b>	<b>(83,7)</b>	<b>(36,3)</b>	-	<b>(704,1)</b>
<b>Skumulowana utrata wartości</b>							
<b>1/01/2019</b>	<b>(210,8)</b>	<b>(2,8)</b>	<b>(1,7)</b>	-	-	<b>(2,7)</b>	<b>(7,2)</b>
<i>(Zwiększenia) / (zmniejszenia):</i>							
Sprzedaż	0,1	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	0,7	0,4	-	-	-	0,1	0,5
Przeklasyfikowanie do APS	1,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(1,9)	-	-	-	-	-	-
<b>30/09/2019</b>	<b>(210,2)</b>	<b>(2,4)</b>	<b>(1,7)</b>	-	-	<b>(2,6)</b>	<b>(6,7)</b>
<b>Wartość netto</b>							
<b>1/01/2019</b>	<b>3 836,1</b>	<b>665,1</b>	<b>124,9</b>	<b>33,5</b>	<b>7,2</b>	<b>69,2</b>	<b>899,9</b>
<b>30/09/2019</b>	<b>4 201,2</b>	<b>656,2</b>	<b>119,0</b>	<b>14,7</b>	<b>6,2</b>	<b>66,8</b>	<b>862,9</b>

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

9 miesięcy zakończone 30/09/2018	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
<b>Wartość brutto</b>							
<b>1/01/2018</b>	<b>6 024,6</b>	<b>914,6</b>	<b>405,9</b>	<b>100,5</b>	<b>39,5</b>	<b>41,2</b>	<b>1 501,7</b>
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	415,6	<b>415,6</b>
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	58,2	<b>58,2</b>
Leasing finansowy	-	-	0,8	-	-	-	<b>0,8</b>
Rozliczenie środków trwałych w budowie	427,8	13,0	6,9	1,0	1,2	(449,9)	<b>(427,8)</b>
Dotacja	-	-	-	-	-	(6,9)	<b>(6,9)</b>
Sprzedaż	(0,4)	(0,3)	(1,1)	(2,3)	-	-	<b>(3,7)</b>
Likwidacja	(243,1)	(0,6)	(1,0)	(0,1)	(0,1)	-	<b>(1,8)</b>
Przeklasyfikowanie do APS	(30,3)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	15,3	2,6	0,7	0,8	-	0,3	<b>4,4</b>
Pozostałe	-	-	0,6	-	(0,7)	-	<b>(0,1)</b>
<b>30/09/2018</b>	<b>6 193,9</b>	<b>929,3</b>	<b>412,8</b>	<b>99,9</b>	<b>39,9</b>	<b>58,5</b>	<b>1 540,4</b>
<b>Skumulowane umorzenie</b>							
<b>1/01/2018</b>	<b>(2 129,5)</b>	<b>(195,7)</b>	<b>(270,7)</b>	<b>(60,4)</b>	<b>(31,6)</b>	-	<b>(558,4)</b>
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(335,7)	(27,3)	(24,5)	(5,0)	(2,1)	-	<b>(58,9)</b>
Sprzedaż	0,3	0,1	1,0	2,2	-	-	<b>3,3</b>
Likwidacja	237,2	0,5	0,9	0,1	0,1	-	<b>1,6</b>
Przeklasyfikowanie do APS	8,6	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(3,0)	(0,3)	(0,2)	(0,2)	-	-	<b>(0,7)</b>
Pozostałe	-	-	(0,6)	-	0,6	-	-
<b>30/09/2018</b>	<b>(2 222,1)</b>	<b>(222,7)</b>	<b>(294,1)</b>	<b>(63,3)</b>	<b>(33,0)</b>	-	<b>(613,1)</b>
<b>Skumulowana utrata wartości</b>							
<b>1/01/2018</b>	<b>(144,7)</b>	<b>(2,7)</b>	<b>(0,3)</b>	-	-	<b>(2,7)</b>	<b>(5,7)</b>
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(18,0)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	0,5	-	-	-	-	-	-
Przeklasyfikowanie do APS	3,4	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(0,9)	-	-	-	-	-	-
<b>30/09/2018</b>	<b>(159,7)</b>	<b>(2,7)</b>	<b>(0,3)</b>	-	-	<b>(2,7)</b>	<b>(5,7)</b>
<b>Wartość netto</b>							
<b>1/01/2018</b>	<b>3 750,4</b>	<b>716,2</b>	<b>134,9</b>	<b>40,1</b>	<b>7,9</b>	<b>38,5</b>	<b>937,6</b>
<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>
<b>30/09/2018</b>	<b>3 812,1</b>	<b>703,9</b>	<b>118,4</b>	<b>36,6</b>	<b>6,9</b>	<b>55,8</b>	<b>921,6</b>
<i>w tym leasing finansowy</i>	<i>180,6</i>	<i>-</i>	<i>7,6</i>	<i>4,2</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>11,8</i>

## 5.2 Prawo do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

9 miesięcy zakończony 30/09/2019	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
<b>Wartość brutto</b>						
Efekt wdrożenia MSSF 16	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
<b>1/01/2019</b>	<b>310,1</b>	<b>729,2</b>	<b>14,6</b>	<b>14,0</b>	<b>1,2</b>	<b>1 069,1</b>
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	74,7	1,8	0,8	8,0	0,4	85,7
Naprawy okresowe taboru	3,2	-	-	-	-	3,2
Zwrot przedmiotu leasingu	(5,1)	(1,8)	-	-	-	(6,9)
Wykup przedmiotu leasingu	(25,3)	-	-	(6,2)	-	(31,5)
Pozostałe	2,0	(6,9)	-	-	-	(4,9)
Różnice kursowe z przeliczenia	1,6	0,5	0,2	0,1	-	2,4
<b>30/09/2019</b>	<b>361,2</b>	<b>722,8</b>	<b>15,6</b>	<b>15,9</b>	<b>1,6</b>	<b>1 117,1</b>
<b>Skumulowane umorzenie</b>						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
<b>1/01/2019</b>	<b>(56,5)</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(1,9)</b>	<b>(6,8)</b>	-	<b>(66,3)</b>
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(41,2)	(43,2)	(2,2)	(3,4)	(0,3)	(90,3)
Zwrot przedmiotu leasingu	1,6	0,1	-	-	-	1,7
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	4,6	-	9,2
Pozostałe	(2,6)	(2,5)	(0,1)	-	-	(5,2)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,4)	(0,1)	-	-	-	(0,5)
<b>30/09/2019</b>	<b>(94,5)</b>	<b>(46,8)</b>	<b>(4,2)</b>	<b>(5,6)</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(151,4)</b>
<b>Wartość netto</b>						
<b>1/01/2019</b>	<b>253,6</b>	<b>728,1</b>	<b>12,7</b>	<b>7,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1 002,8</b>
<b>30/09/2019</b>	<b>266,7</b>	<b>676,0</b>	<b>11,4</b>	<b>10,3</b>	<b>1,3</b>	<b>965,7</b>

## 5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/09/2019	31/12/2018
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,9	0,8
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	20,1	19,5
Transgaz S.A.	6,1	6,3
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	-	8,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	7,8	8,1
PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.	-	-
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,5	1,0
AWT Rail SK a. s.	2,5	3,5
<b>Razem</b>	<b>37,9</b>	<b>47,3</b>

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	9 miesięcy zakończony 30/09/2019	9 miesięcy zakończony 30/09/2018
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>47,3</b>	<b>53,6</b>
Połączenie pod wspólną kontrolą <sup>(1)</sup>	(7,7)	-
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	1,4	(1,1)
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(3,3)	(1,4)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,2	0,3
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>37,9</b>	<b>51,4</b>

<sup>(1)</sup> W dniu 31 lipca 2019 roku nastąpiło połączenie spółek TTF i PKP CARGO Connect Sp. z o.o., co opisano w **Nocie 1.1** niniejszego Kwartalnego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. Do dnia połączenia spółka TTF wyceniana była metodą praw własności. Zgodnie z Polityką rachunkowości Grupy PKP CARGO połączenia pod wspólną kontrolą rozliczane są metodą łączenia udziałów zdefiniowaną w Ustawie o rachunkowości. Z uwagi na nieistotny wpływ połączenia na skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PKP CARGO dane porównawcze nie zostały przekształcone.

## 5.4 Zapasy

### Struktura zapasów

	30/09/2019	31/12/2018
Zapasy strategiczne	34,1	31,4
Tabor w trakcie kasacji	14,6	20,7
Pozostałe zapasy	126,5	114,1
Odpisy aktualizujące	(7,6)	(4,5)
<b>Zapasy netto</b>	<b>167,6</b>	<b>161,7</b>

## 5.5 Należności handlowe

### Struktura należności handlowych

	30/09/2019	31/12/2018
Należności handlowe	821,2	840,7
Odpis aktualizujący należności	(156,3)	(155,4)
<b>Razem</b>	<b>664,9</b>	<b>685,3</b>
Aktywa długoterminowe	1,8	0,7
Aktywa krótkoterminowe	663,1	684,6
<b>Razem</b>	<b>664,9</b>	<b>685,3</b>

## 5.6 Pozostałe aktywa

### Struktura pozostałych aktywów

	30/09/2019	31/12/2018
<b>Aktywa finansowe</b>		
Forwardy walutowe	0,8	3,5
Udziały w jednostkach nienotowanych	7,3	6,8
<b>Aktywa niefinansowe</b>		
Koszty rozliczanie w czasie:		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	36,8	31,2
Czynsze dzierżawne	1,9	12,3
Ubezpieczenia	9,5	7,4
Usługi informatyczne	9,4	4,2
Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	8,6	-
Wypkup świadczeń przejazdowych	4,3	-
Pozostałe koszty rozliczanie w czasie	4,1	6,2
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	8,0	-
Inne	2,3	1,6
<b>Pozostałe należności</b>		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	31,5	65,2
Należności z tytułu podatku dochodowego	35,3	3,0
Inne	9,6	5,0
<b>Aktywa niematerialne</b>		
Licencje	21,6	28,5
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	6,0	6,0
<b>Razem</b>	<b>197,3</b>	<b>181,1</b>
Aktywa długoterminowe	49,1	56,7
Aktywa krótkoterminowe	148,2	124,4
<b>Razem</b>	<b>197,3</b>	<b>181,1</b>



## 5.7 Zobowiązania inwestycyjne

### Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/09/2019	31/12/2018
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	238,0	234,3
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	1,8	18,1
Pozostałe	3,8	35,0
<b>Razem</b>	<b>243,6</b>	<b>287,4</b>
Zobowiązania długoterminowe	168,7	109,8
Zobowiązania krótkoterminowe	74,9	177,6
<b>Razem</b>	<b>243,6</b>	<b>287,4</b>

## 5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

### Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	30/09/2019	31/12/2018
<b>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</b>		
Odpisy emerytalne i rentowe	217,0	195,8
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	122,6	130,2
Świadczenia przejazdowe	33,4	32,8
Odpisy pośmiertne	8,3	7,9
<b>Pozostałe świadczenia pracownicze</b>		
Nagrody jubileuszowe	312,6	304,0
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	44,9	36,3
<b>Razem</b>	<b>738,8</b>	<b>707,0</b>
Zobowiązania długoterminowe	608,1	591,5
Zobowiązania krótkoterminowe	130,7	115,5
<b>Razem</b>	<b>738,8</b>	<b>707,0</b>

## 5.9 Pozostałe rezerwy

### Struktura pozostałych rezerw

	30/09/2019	31/12/2018
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,6	14,8
Rezerwa na rekultywację	5,3	5,3
Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	-	3,7
Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT	-	23,6
Inne rezerwy	30,1	30,0
<b>Razem</b>	<b>50,0</b>	<b>77,4</b>
Zobowiązania długoterminowe	4,5	20,5
Zobowiązania krótkoterminowe	45,5	56,9
<b>Razem</b>	<b>50,0</b>	<b>77,4</b>

### Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 30 września 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 0,4 miliona złotych.

W związku ze zmianą szacunku dotyczącego oczekiwanego terminu zakończenia sprawy z UOKiK, Grupa na dzień 30 września 2019 roku dokonała reklasyfikacji rezerw w wysokości 14,2 milionów złotych z części długoterminowej na krótkoterminową.

### 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 wynikające z zawartej umowy leasingu operacyjnego nieruchomości, z której oczekiwane przychody nie pokrywały przyszłych kosztów leasingu, które miały być poniesione przez Grupę.

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

### Rezerwa na zobowiązania z tytułu VAT

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku Grupa dokonała rozwiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu VAT w wysokości 24,4 milionów złotych, co opisano w **Nocie 1.5** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

### Inne rezerwy

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota pozostałych rezerw na dzień 30 września 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

	30/09/2019	31/12/2018
<b>Zobowiązania finansowe</b>		
Forwardy walutowe	2,0	0,2
<b>Pozostałe zobowiązania</b>		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	35,7	36,9
Zobowiązania publiczno-prawne <sup>(1)</sup>	119,5	86,9
Rozrachunki z pracownikami	100,2	95,2
Pozostałe rozrachunki	6,1	9,6
Rozliczenia z tytułu VAT	7,0	6,5
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	0,8	0,3
<b>Razem</b>	<b>271,3</b>	<b>235,6</b>
Zobowiązania długoterminowe	0,9	1,8
Zobowiązania krótkoterminowe	270,4	233,8
<b>Razem</b>	<b>271,3</b>	<b>235,6</b>

<sup>(1)</sup> 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	30/09/2019	31/12/2018
<b>Instrumenty finansowe zabezpieczające</b>			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	0,8	3,5
<b>Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody</b>			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	7,3	6,8
<b>Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu</b>			
Należności handlowe	Nota 5.5	664,9	685,3
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy		-	201,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	187,1	447,3
<b>Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9</b>		11,9	-
<b>Razem</b>		<b>872,0</b>	<b>1 344,0</b>

**6.1 Instrumenty finansowe (cd.)**

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2019	31/12/2018
<b>Instrumenty finansowe zabezpieczające</b>			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	2,0	0,2
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	493,8	468,1
<b>Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu</b>			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	759,4	863,7
Zobowiązania handlowe		379,5	499,9
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	243,6	287,4
<b>Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9</b>	Nota 4.1	883,6	95,2
<b>Razem</b>		<b>2 761,9</b>	<b>2 214,5</b>

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

**Rachunkowość zabezpieczeń**

W okresie od 1 stycznia 2019 roku do 30 września 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 września 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 września 2019 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 112,9 milionów EUR, co stanowi równowartość 493,8 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do września 2021 roku. Na dzień 30 września 2019 roku wartość aktywów oraz zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła odpowiednio 0,8 miliona złotych oraz 1,5 miliona 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 lipca 2020 roku. Na dzień 30 września 2019 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 0,5 miliona złotych.

**Hierarchia wartości godziwej**

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

	30/09/2019		31/12/2018	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
<b>Aktywa</b>				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,8	-	3,5	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	7,3	-	6,8
<b>Zobowiązania</b>				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	2,0	-	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 na dzień 30 września 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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>6,8</b>	<b>6,2</b>
Sprzedaż udziałów w spółce nienotowanej	-	(0,4)
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	0,7	-
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>7,5</b>	<b>5,8</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku oraz w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 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

9 miesięcy zakończony 30/09/2019	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	-	-	-	-	<b>0,3</b>
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(2,1)	-	5,4	0,4	(16,2)	(25,8)	<b>(38,3)</b>
Różnice kursowe	(0,1)	-	1,7	-	(2,8)	(1,6)	<b>(2,8)</b>
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	(5,2)	-	-	-	<b>(5,2)</b>
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,7)	-	<b>(1,7)</b>
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	0,8	-	-	-	-	<b>0,8</b>
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	3,4	-	-	-	-	-	<b>3,4</b>
<b>Zysk / (strata) brutto</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,9</b>	<b>0,4</b>	<b>(20,7)</b>	<b>(27,4)</b>	<b>(43,5)</b>
Zmiana wyceny	(11,7)	0,7	-	-	-	-	<b>(11,0)</b>
<b>Pozostałe całkowite dochody</b>	<b>(11,7)</b>	<b>0,7</b>	-	-	-	-	<b>(11,0)</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 3,4 milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (4,5) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (7,2) milionów złotych, które są ujemne w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

9 miesięcy zakończony 30/09/2018	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
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,3	-	-	-	<b>0,3</b>
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(2,2)	-	10,5	(17,4)	(3,4)	<b>(12,5)</b>
Różnice kursowe	-	-	3,7	(2,4)	(1,0)	<b>0,3</b>
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	(0,4)	-	-	<b>(0,4)</b>
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(1,2)	-	<b>(1,2)</b>
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	5,0	-	-	-	<b>5,0</b>
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	5,6	-	-	-	-	<b>5,6</b>
<b>Zysk / (strata) brutto</b>	<b>3,4</b>	<b>5,3</b>	<b>13,8</b>	<b>(21,0)</b>	<b>(4,4)</b>	<b>(2,9)</b>
Zmiana wyceny	(18,5)	-	-	-	-	<b>(18,5)</b>
<b>Pozostałe całkowite dochody</b>	<b>(18,5)</b>	-	-	-	-	<b>(18,5)</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2018 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 5,9 milionów złotych oraz kosztów finansowych w zakresie odsetek od zobowiązań leasingu finansowego w kwocie (0,3) miliona złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2018 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (6,7) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (11,8) milionów złotych, które są ujemne w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

## 7. Noty pozostałe

### 7.1 Transakcje z podmiotami powiązanimi

#### Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku oraz w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2018 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku oraz w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2018 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: ENEA, JSW, PGE, PGG oraz Azoty. 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 Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP:

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019		30/09/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	51,2	0,2	552,9
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	4,4	9,8	1,6	1,4
Jednostki stowarzyszone	0,1	0,3	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	11,4	437,8	2,2	59,0

	9 miesięcy zakończone 30/09/2018		31/12/2018	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	52,2	1,4	9,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	6,8	10,1	2,6	1,5
Jednostki stowarzyszone	1,7	0,2	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	9,4	536,3	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 września 2019 roku wzrost zobowiązań wobec PKP S.A. spowodowany jest wejściem w życie MSSF 16 i ujęciem na dzień 1 stycznia 2019 roku zobowiązań z tytułu leasingu wynikających z umów najmu i dzierżawy nieruchomości zawartych z PKP S.A.

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

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanymi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

## 7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	30/09/2019	31/12/2018
Pożyczki otrzymane od podmiotów powiązanych	-	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	
	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	9 miesiące zakończonych 30/09/2018	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	9 miesiące zakończonych 30/09/2018
Świadczenia krótkoterminowe	2,0	1,7	4,6	5,5
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,5	0,9	2,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	-	-
<b>Razem</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>5,5</b>	<b>7,6</b>

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	9 miesiące zakończonych 30/09/2018	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	9 miesiące zakończonych 30/09/2018
Świadczenia krótkoterminowe	0,9	0,7	1,2	0,8
<b>Razem</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	9 miesiące zakończonych 30/09/2018	9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	9 miesiące zakończonych 30/09/2018
Świadczenia krótkoterminowe	5,0	4,7	15,1	14,7
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,1	0,7	0,9	0,7
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,1	0,3	0,1
<b>Razem</b>	<b>5,2</b>	<b>5,5</b>	<b>16,3</b>	<b>15,5</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku oraz w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 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

	30/09/2019	31/12/2018
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	1 280,2	538,4
<b>Razem</b>	<b>1 280,2</b>	<b>538,4</b>

Na dzień 30 września 2019 roku wzrost przyszłych zobowiązań inwestycyjnych Grupy wynikał głównie z:

- zawartej przez Jednostkę dominującą we wrześniu 2019 roku umowy z konsorcjum firm NEWAG S.A. oraz NEWAG LEASE Sp. z o.o. s.k. na dostawę 31 sztuk nowych lokomotyw wraz z dodatkowymi elementami o łącznej wartości 518,9 milionów złotych z okresem realizacji do czerwca 2022 roku.
- 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.

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

- umowę zawartą 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 127,2 milionów złotych,
- umowę zawartą 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 157,9 milionów złotych.

### 7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/09/2019	31/12/2018
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	89,2	125,0
Pozostałe zobowiązania warunkowe	115,0	119,8
<b>Razem</b>	<b>204,2</b>	<b>244,8</b>

#### Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 września 2019 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, wadła oraz gwarancje celne.

#### Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

### 7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

Zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Nocie 1.1** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

### 7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 listopada 2019 roku.





**Zarząd Jednostki dominującej**

---

Czesław Warszewicz  
Prezes Zarządu

---

Leszek Borowiec  
Członek Zarządu

---

Grzegorz Fingas  
Członek Zarządu

---

Witold Bawor  
Członek Zarządu

---

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 listopada 2019 roku

Kwartalna informacja finansowa  
**PKP CARGO S.A.**  
za okres 9 miesięcy  
zakończony dnia 30 września 2019 roku



**KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW**

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018	3 miesiące zakończone 30/09/2018
Przychody z tytułu umów z klientami	2 710,0	881,8	2 871,9	997,3
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(388,1)	(137,2)	(405,4)	(142,5)
Usługi dostępu do infrastruktury	(434,5)	(143,7)	(543,7)	(189,7)
Pozostałe usługi	(230,3)	(73,0)	(301,0)	(108,6)
Koszty świadczeń pracowniczych	(991,8)	(308,5)	(915,2)	(290,5)
Pozostałe koszty	(134,5)	(43,2)	(120,3)	(38,3)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	0,2	2,6	5,4	(0,1)
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>531,0</b>	<b>178,8</b>	<b>591,7</b>	<b>227,6</b>
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(433,3)	(147,5)	(333,8)	(114,0)
<b>Zysk na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>97,7</b>	<b>31,3</b>	<b>257,9</b>	<b>113,6</b>
Przychody i (koszty) finansowe	(12,7)	(17,1)	4,6	(8,2)
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>85,0</b>	<b>14,2</b>	<b>262,5</b>	<b>105,4</b>
Podatek dochodowy	(22,3)	(8,6)	(51,1)	(23,2)
<b>ZYSK NETTO</b>	<b>62,7</b>	<b>5,6</b>	<b>211,4</b>	<b>82,2</b>
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>				
Wycena instrumentów zabezpieczających	(10,9)	(19,3)	(17,7)	14,8
Podatek dochodowy	2,1	3,7	3,4	(2,8)
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(8,8)</b>	<b>(15,6)</b>	<b>(14,3)</b>	<b>12,0</b>
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(12,4)	-	(1,5)	-
Podatek dochodowy	2,4	-	0,3	-
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	0,7	-	-	-
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(9,3)</b>	<b>-</b>	<b>(1,2)</b>	<b>-</b>
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>(18,1)</b>	<b>(15,6)</b>	<b>(15,5)</b>	<b>12,0</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>44,6</b>	<b>(10,0)</b>	<b>195,9</b>	<b>94,2</b>
<b>Zysk na akcję (w PLN na jedną akcję)</b>				
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk na akcję podstawowy i rozwodniony	<b>1,40</b>	<b>0,13</b>	<b>4,72</b>	<b>1,84</b>

Dane za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w **Nocie 1.4** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2019 roku.

**KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ**

	30/09/2019	31/12/2018	30/09/2018
<b>AKTYWA</b>			
Tabor kolejowy	3 764,3	3 425,7	3 182,2
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	491,1	543,1	539,2
Prawa do użytkowania aktywów	575,9	-	-
Inwestycje w jednostkach powiązanych	805,5	805,5	807,3
Należności z tytułu leasingu	20,0	-	-
Aktywa finansowe	5,7	5,7	5,7
Pozostałe aktywa	35,9	35,3	33,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	70,0	87,2	91,9
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>5 768,4</b>	<b>4 902,5</b>	<b>4 659,6</b>
Zapasy	78,4	84,2	91,2
Należności handlowe	440,1	479,4	499,6
Należności z tytułu leasingu	1,2	-	-
Aktywa finansowe	2,4	203,4	405,2
Pozostałe aktywa	114,0	90,4	72,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	29,3	222,4	81,8
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>665,4</b>	<b>1 079,8</b>	<b>1 150,5</b>
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	1,5	-	1,5
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>6 435,3</b>	<b>5 982,3</b>	<b>5 811,6</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	596,7	596,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(50,8)	(32,7)	(22,4)
Zyski zatrzymane	359,2	511,3	468,7
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 292,4</b>	<b>3 314,6</b>	<b>3 282,3</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 454,9	999,9	1 053,5
Zobowiązania inwestycyjne	165,0	109,7	4,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	542,1	528,8	513,9
Pozostałe rezerwy	-	14,2	14,2
Pozostałe zobowiązania finansowe	0,9	-	0,1
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>2 162,9</b>	<b>1 652,6</b>	<b>1 585,8</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	292,8	231,3	234,9
Zobowiązania handlowe	202,9	292,6	279,6
Zobowiązania inwestycyjne	154,5	225,5	116,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	104,9	92,6	102,3
Pozostałe rezerwy	32,9	19,4	9,3
Pozostałe zobowiązania finansowe	0,6	1,7	17,2
Pozostałe zobowiązania	191,4	152,0	184,2
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>980,0</b>	<b>1 015,1</b>	<b>943,5</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>3 142,9</b>	<b>2 667,7</b>	<b>2 529,3</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>6 435,3</b>	<b>5 982,3</b>	<b>5 811,6</b>

Dane na dzień 30 września 2018 roku zostały przekształcone, co opisano w [Nocie 1.4](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2019 roku.

**KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM**

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane	
<b>31/12/2018</b>	<b>2 239,3</b>	<b>596,7</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(18,4)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>511,3</b>	<b>3 314,6</b>
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	0,4	0,4
<b>1/01/2019</b>	<b>2 239,3</b>	<b>596,7</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(18,4)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>511,7</b>	<b>3 315,0</b>
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	62,7	62,7
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(8,8)	(10,0)	0,7	-	(18,1)
<b>Całkowite dochody razem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(8,8)</b>	<b>(10,0)</b>	<b>0,7</b>	<b>62,7</b>	<b>44,6</b>
Wypłata dywidendy	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	148,0	-	-	-	(148,0)	-
<b>30/09/2019</b>	<b>2 239,3</b>	<b>744,7</b>	<b>(21,7)</b>	<b>(28,4)</b>	<b>(0,7)</b>	<b>359,2</b>	<b>3 292,4</b>
<b>1/01/2018</b>	<b>2 239,3</b>	<b>589,2</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(10,8)</b>	<b>16,8</b>	<b>264,8</b>	<b>3 086,4</b>
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	211,4	211,4
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(1,2)	(14,3)	-	(15,5)
<b>Całkowite dochody razem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1,2)</b>	<b>(14,3)</b>	<b>211,4</b>	<b>195,9</b>
Pozostałe zmiany za okres	-	7,5	-	-	-	(7,5)	-
<b>30/09/2018 (przekształcone)</b>	<b>2 239,3</b>	<b>596,7</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(12,0)</b>	<b>2,5</b>	<b>468,7</b>	<b>3 282,3</b>

Przyczyny przekształcenia danych porównawczych zostały opisane w [Nocie 1.3](#) oraz [1.4](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2019 roku.

**KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH**

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2018
<b>Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej</b>		
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>85,0</b>	<b>262,5</b>
<b>Korekty</b>		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	433,3	333,8
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	(1,2)	(20,9)
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,8	3,4
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(28,8)	(40,8)
Zmiany w kapitale obrotowym	5,3	(13,2)
Pozostałe korekty	(15,5)	(7,3)
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>478,9</b>	<b>517,5</b>
<b>Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej</b>		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(753,3)	(472,9)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	12,2	20,2
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	33,2	30,7
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	200,0	(150,0)
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	4,7	5,8
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>(503,2)</b>	<b>(566,2)</b>
<b>Przepływy pieniężne z działalności finansowej</b>		
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(51,2)	(24,1)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	99,3	-
Spłata kredytów / pożyczek	(169,1)	(164,8)
Zapłacone odsetki od leasingu finansowego oraz kredytów / pożyczek	(30,6)	(18,4)
Dotacje otrzymane	57,1	3,0
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli	(67,2)	-
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool	(3,0)	40,4
Pozostałe wpływy / (wydatki) dotyczące działalności finansowej	(4,1)	(1,5)
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>(168,8)</b>	<b>(165,4)</b>
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(193,1)	(214,1)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	222,4	295,9
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:</b>	<b>29,3</b>	<b>81,8</b>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>20,7</i>	<i>15,8</i>

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



**POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA III KWARTAŁ 2019 ROKU**

<b>1. Wstęp</b>	<b>4</b>
<b>2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b>	<b>5</b>
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	8
<b>3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej</b>	<b>9</b>
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
<b>4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b>	<b>17</b>
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	17
4.2 Działalność przewozowa	26
4.3 Pozostałe usługi	37
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	38
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	39
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	40
<b>5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO</b>	<b>42</b>
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	42
5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	51
5.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	53
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym	53
<b>6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia</b>	<b>55</b>
6.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	55
6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	55
6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	55
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	55



**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 września 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 Rynek transportu towarów w Czechach w okresie 6 miesięcy 2019 r. ....	30
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy oraz III kwartał 2018 r. i 2019 r. ....	34
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy oraz III kwartał 2018 r. i 2019 r. ....	34
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy oraz III kwartał 2018 r. i 2019 r. ....	35
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2018 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł) .....	39
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	42
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	43
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. ....	49
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r. ....	54

**SPIS RYSUNKÓW**

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2019 r.....	6
Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 30.09.2019 r. ....	6
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.09.2019 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.....	18
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 europejskim ARA w porównaniu do RB ...	22
Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) I ciepłownictwo (PSCMI 2).....	23
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mln ton).....	27
Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2019 (mld tkm).....	27
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2019 .....	28
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2019 .....	28
Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w okresie 9 miesięcy 2019 r. ....	29
Rysunek 13 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w okresie 6 miesięcy 2019 r. ....	30
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mln ton) .....	31
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mld tkm) .....	31
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2019 .....	32
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2019 .....	32
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w okresie 9 miesięcy 2019 r. (btkm).....	33
Rysunek 19 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. oraz 2018 r. ....	38
Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (w mln zł) .....	44
Rysunek 21 Struktura aktywów – stan na 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r. ....	45
Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2019 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r. ....	47
Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2019 r. (w mln zł) .....	47
Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. (w mln zł) .....	48
Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r. ....	53

## 1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Na wyniki Grupy PKP CARGO w 2019 roku decydujący wpływ ma sytuacja całego sektora kolejowego transportu towarowego, która charakteryzuje się mniejszymi przewozami niż w 2018 roku, wynikającymi głównie ze spadku zapotrzebowania na przewożenie towarów masowych, w tym głównie kruszyw i rud metali. Wpływa to z kolei na spadek przychodów i innych wskaźników finansowych przewoźników, w tym i PKP CARGO. Z drugiej strony uzyskujemy coraz wyższe przychody z sektora przewozów intermodalnych, poprawiamy również naszą efektywność, co pozwala na częściowe skompensowanie negatywnego wpływu czynników zewnętrznych rzutujących na naszą branżę.

Chciałbym też zwrócić uwagę na fakt, że wszystkie nasze główne wskaźniki po trzech kwartałach 2019 roku są wyższe niż średnia z tego samego okresu w latach 2013-2018. Przychody (3,62 mld zł) są większe o ok. 250 mln zł niż przeciętnie po trzech kwartałach w latach od momentu wejścia PKP CARGO na giełdę. EBITDA w okresie styczeń-wrzesień sięgnęła prawie 616 mln zł (bez wpływu MSSF 16), podczas gdy w poprzednich latach wynosiła przeciętnie niespełna 497 mln zł. Z kolei wypracowany przez nas zysk netto 98,7 mln zł okazał się niższy od ubiegłorocznego, ale wyższy o blisko 16,5 mln zł od średniej z lat 2013-2018.



<b>PRZYCHODY</b> <b>3 672 mln zł</b>	
<b>EBITDA</b> <b>713 mln zł</b>	
<b>WYNIK NETTO</b> <b>99 mln zł</b>	

## 2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

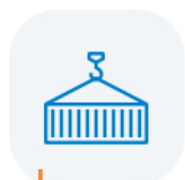
### 2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO<sup>1</sup>

Grupa PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK<sup>2</sup>) oraz posiada pozycję czołowego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC<sup>3</sup>).

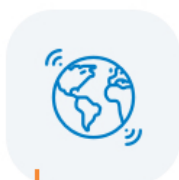
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE:



Grupa (m.in. Jednostka dominująca, PKP CARGO INTERNATIONAL 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]



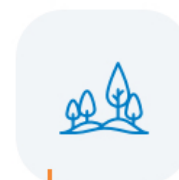
**USŁUGI  
TERMINALOWE**



**USŁUGI  
BOCZNIOWE  
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I  
SERWIS  
TABORU  
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI  
REKULTYWACYJNE**

<sup>1</sup> Za każdym razem, gdy w Raporcie będzie mowa o:

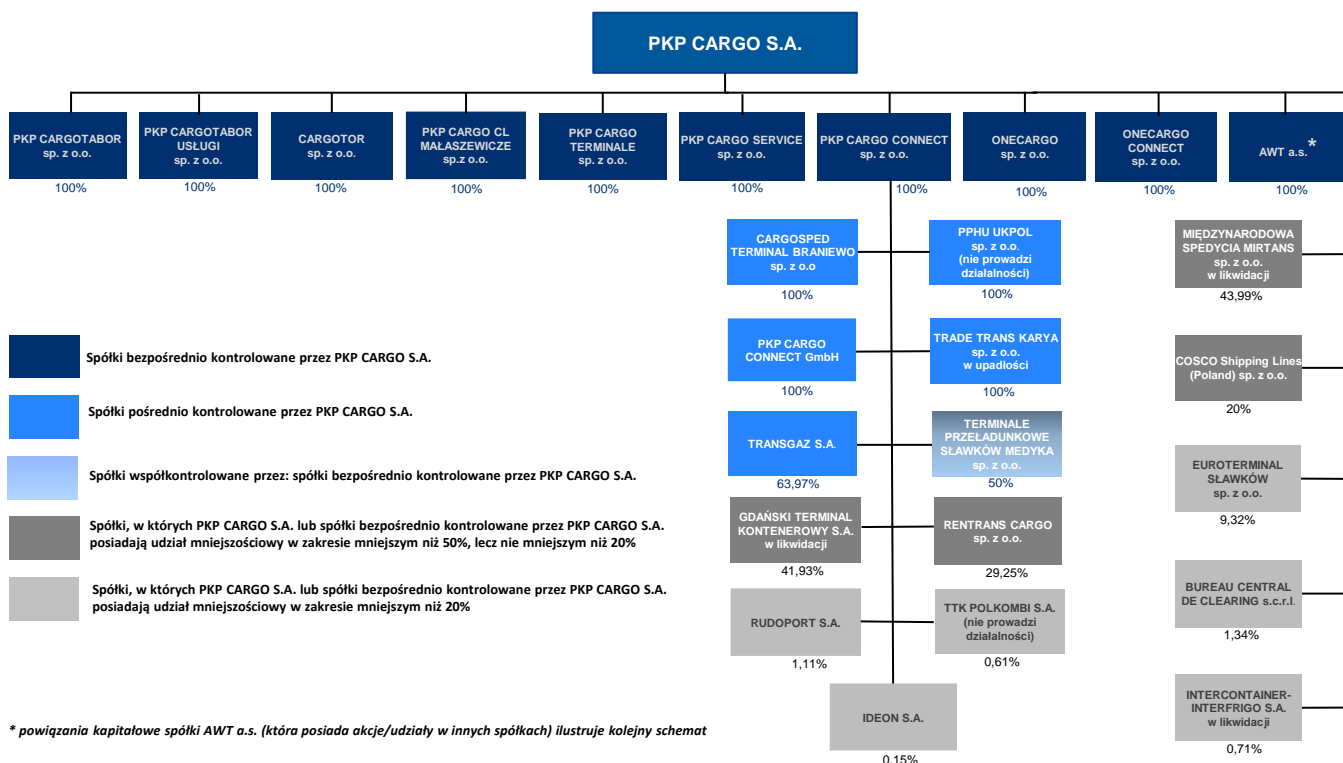
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

<sup>2</sup> Urząd Transportu Kolejowego

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

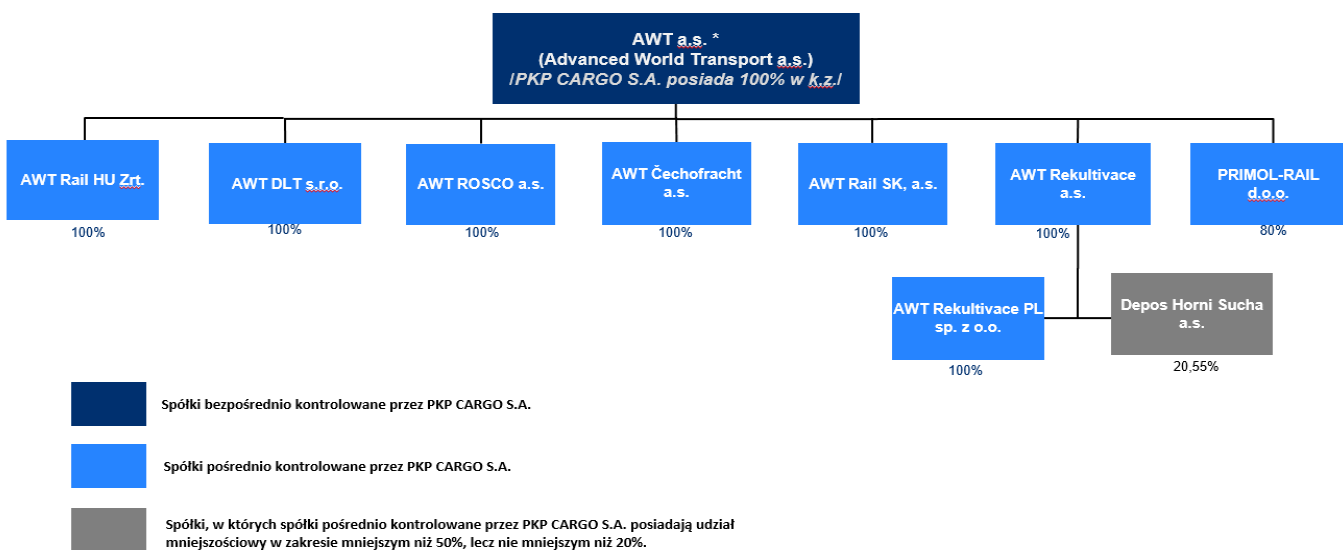
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 września 2019 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 30.09.2019 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).

Zgodnie z otrzymanym potwierdzeniem, w dniu 5 czerwca 2019 r. został dokonany przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ wpis do KRS-u ujawniający datę uprawomocnienia się wykreślenia spółki CARGOSPED SKŁADY CELNE sp. z o.o. w likwidacji z dniem 20 października 2018 r. W wyniku powyższego, spółka CARGOSPED SKŁADY CELNE sp. z o.o. w likwidacji zakończyła swój byt prawny i nie jest już podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

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).

Z dniem 8 lipca 2019 r. została wykreślona z czeskiego sądowego rejestru przedsiębiorców spółka AWT Trading s.r.o. v likvidaci, w której 100% udziałów posiadała spółka AWT Rekultivace a.s. Oznacza to, że AWT Trading s.r.o. v likvidaci zakończyła swój byt prawny i nie jest już podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

W dniu 31 lipca 2019 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy 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 wyniku powyższego, Trade Trans Finance sp. z o.o. została rozwiązana (przestała istnieć) i nie jest już podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

W dniu 27 sierpnia 2019 r. spółka AWT Cechofracht a.s. zawarła umowę w sprawie zbycia swojego udziału w RND s.r.o., w której posiadała 51% udziałów w kapitale zakładowym. W wyniku powyższego, spółka RND s.r.o. przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

W dniu 12 września 2019 r. w Monitorze Sądowym pojawiło się ogłoszenie o wszczęciu przez Sąd Rejonowy w Rzeszowie wobec P.P.H.U. UKPOL sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp.z o.o. posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym) postępowania o rozwiązaniu podmiotu wpisanego do Rejestru, bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego.

Z dniem 2 października 2019 r. spółka AWT a.s. zmieniła firmę i aktualnie nazywa się PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

W dniu 7 października 2019 r. Sąd Rejonowy Lublin-Wschód dokonał wpisu o wykreśleniu spółki Trade Trans Karya sp. z o.o. w upadłości (w której 100% udziałów posiada PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) z Rejestru Sądowego. Wpis jest jeszcze nieprawomocny.

W dniu 31 października 2019 r. zarejestrowane zostało w KRS połączenie spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy ze spółką PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach, przez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej, tj. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. na PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. jako spółkę przejmującą. W związku z powyższym, PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. przestała istnieć jako odrębny podmiot prawny.

W dniu 12 listopada 2019 r. PKP CARGO S.A. zawarła umowę w sprawie zbycia na rzecz PKP S.A. 50% udziałów w spółce ONECARGO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, wskutek czego PKP CARGO S.A. przestała być jedynym współnikiem w tej spółce, a struktura kapitałowa ONECARGO sp. z o.o. i głosy na Walnym Zgromadzeniu ONECARGO rozkładają się następująco: 50% PKP CARGO S.A. oraz 50% PKP S.A.

## 2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2019 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 13 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
<b>PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.</b>	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
<b>PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.</b>	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
<b>PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.</b>	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
<b>PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o.</b>	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów.
<b>PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.</b>	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.
<b>CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.</b>	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
<b>CARGOTOR Sp. z o.o.</b>	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
<b>PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.</b>	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.
<b>Advanced World Transport a.s.</b> (od 2 października 2019 r. PKP CARGO INTERNATIONAL 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”).
<b>AWT Rosco a.s.</b>	Zabezpieczenie taboru niezbędnego do wykonywania usług transportowych przez spółki przewozowe Grupy AWT. Działalność spółki obejmuje wynajem wagonów kolejowych oraz czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
<b>AWT Cechofracht a.s.</b>	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
<b>AWT Rekultivace a.s.</b>	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.
<b>AWT Rail HU Zrt</b>	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 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.

Od dnia 26 lipca 2019 r. (zarejestrowanie zmian w Statucie PKP CARGO S.A. w Krajowym Rejestrze Sądowym) do składania oświadczeń woli jest upoważnionych 2 Członków Zarządu działających łącznie lub 1 Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

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

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

Źródło: Opracowanie własne

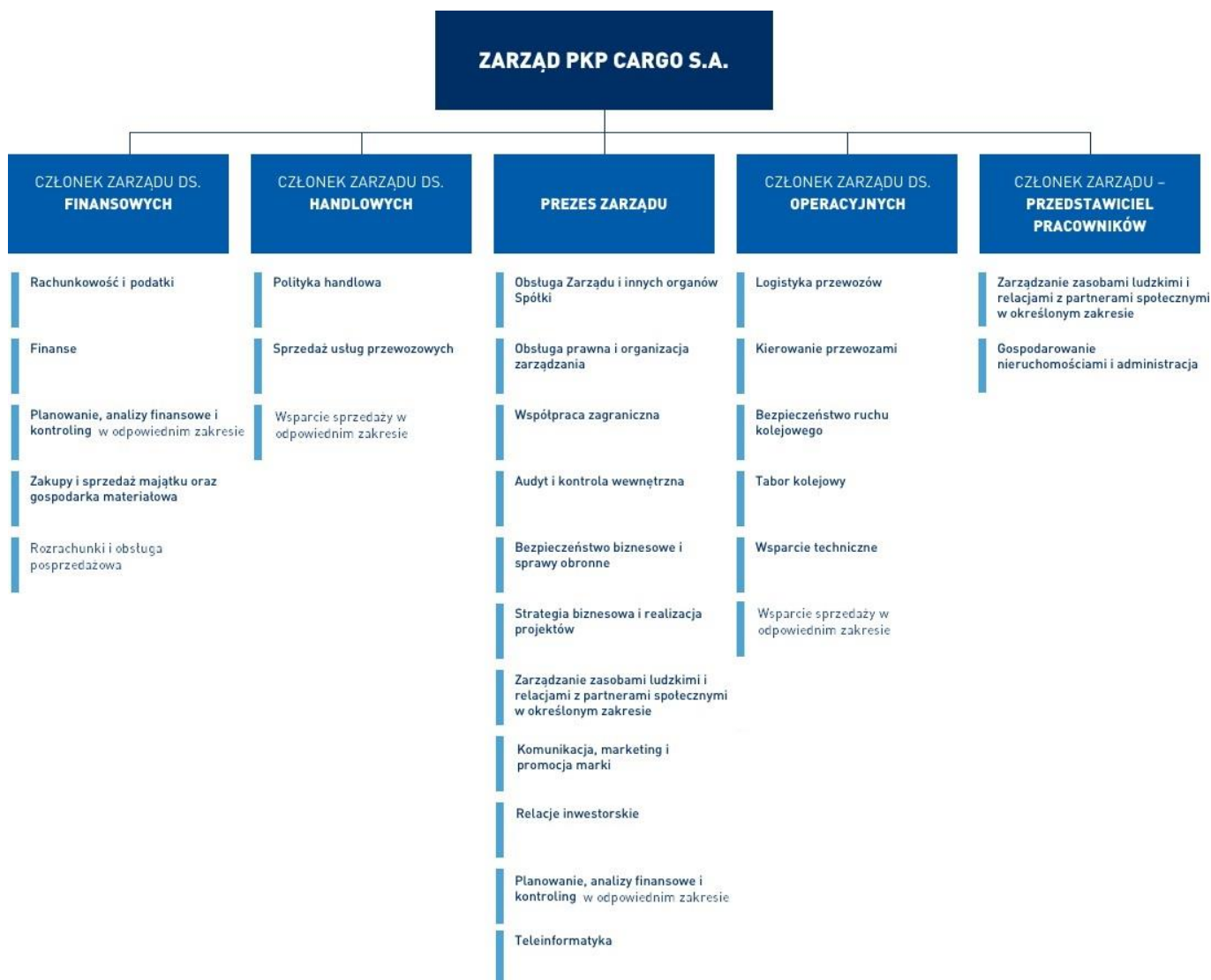
W dniu 27 maja 2019 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę w sprawie powołania w skład Zarządu na okres wspólnej VII kadencji (która rozpoczęła się z dniem odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A., tj. 26 czerwca 2019 r.):

- 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 30.09.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

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

- 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.

- 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 zgodnie ze Statutem liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej trzyletniej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VII 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/z 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 należy 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
<b>Krzysztof Mamiński</b>	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r..	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	
<b>Mirosław Antonowicz</b>	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	
<b>Krzysztof Czarnota</b>	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
<b>Zofia Dzik</b>	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.*	nadal
<b>Małgorzata Kryszkiewicz</b>	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal
<b>Paweł Sosnowski</b>	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal
<b>Jerzy Sośnierz</b>	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
<b>Tadeusz Stachaczyński</b>	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
<b>Raimondo Eggink</b>	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.	26.06.2019 r.*

\* 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 z późn. zm.). Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym w zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i 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, oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: *Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO* oraz *Polityką 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
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
<b>Małgorzata Kryszkiewicz</b>	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Zofia Dzik</b>	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Raimondo Eggink</b>	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	20.05.2016 r. 31.05.2016 r.	26.06.2019 r.* 26.06.2019 r.*

\* 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 osiąganie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w 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
<b>Zofia Dzik</b>	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Mirosław Antonowicz</b>	Członek Komitetu	27.06.2017 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	27.11.2017 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 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
<b>Mirosław Antonowicz</b>	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r.	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r.	nadal
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	26.06.2019 r.*
		01.07.2019 r.	nadal
<b>Raimondo Eggink</b>	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	26.06.2019 r.*

\* 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
<b>Razem</b>			<b>44 786 917</b>

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 września 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. <sup>(1)</sup>	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE <sup>(2)</sup>	7 751 187	17,31%	7 751 187	17,31%
Aviva OFE <sup>(3)</sup>	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 913 165	44,46%	19 913 165	44,46%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

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

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

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

Źródło: Opracowanie własne

### 3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 22 sierpnia 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 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
<b>wg stanu na dzień przekazania raportu</b>	
Czesław Warszewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
<b>wg stanu na dzień 22.08.2019 r.</b>	
Czesław Warszewicz	1 500
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 22 sierpnia 2019 r., tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 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
<b>wg stanu na dzień przekazania raportu</b>	
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
<b>wg stanu na dzień 22.08.2019 r.</b>	
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

Źródło: Opracowanie własne

## 4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 4.1 Otoczenie makroekonomiczne



#### Polska gospodarka

Według danych GUS, w II kwartale 2019 r. dynamika r/r wzrostu PKB w Polsce spadła do 4,4% z 4,7% w I kwartale 2019 r.<sup>4</sup> W rezultacie, od II kwartału 2018 r. tempo krajowego wzrostu gospodarczego nieprzerwanie obniża się r/r. Jednocześnie kwartalna dynamika PKB skorygowana o wpływ czynników sezonowych zwolniła z 1,4% kw/kw w I kwartale 2019 r. do 0,8% kw/kw w II kwartale 2019 r., co wskazuje na prawdopodobne dalsze spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego w horyzoncie najbliższych kwartałów.<sup>5</sup> Aktualnie dostępne dane o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, budownictwo, realna sprzedaż detaliczna) za okres lipiec-wrzesień 2019 r., wraz z jednoczesnym zauważalnym osłabieniem wskaźników koniunktury (GUS, NBP) są tożsame z dalszym obniżeniem tempa wzrostu PKB w Polsce do lekko powyżej 4,0% w III kwartale 2019 r.<sup>6</sup>

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

- konsumpcja gospodarstw domowych, której dynamika przyspieszyła w II kwartale br. do 4,4% (z 3,9 % r/r w I kwartale 2019 r.). W II kwartale 2019 r. dynamiczny wzrost spożycia indywidualnego był wspierany przez utrzymującą się wysoką dynamikę realnych wynagrodzeń, dalszy spadek stopy bezrobocia względem analogicznego okresu 2018 r., historycznie wysoki sentyment konsumencki oraz nowe transfery socjalne (m.in. dodatkowe świadczenia emerytalne).<sup>7</sup> Z najnowszych danych GUS wynika, że aktualny poziom bezrobocia na poziomie 5,1% we wrześniu br. był najniższy od 30 lat.
- inwestycje, których dynamika obniżyła się jednak w II kwartale 2019 r. do 9,0% r/r (z 12,6% r/r w I kwartale 2019 r.). W II kwartale 2019 r. w wolniejszym tempie zwiększały się zarówno wydatki inwestycyjne sektora publicznego (w tym zwłaszcza jednostek samorządu terytorialnego, po ich kumulacji przed wyborami samorządowymi w 2018 r.), jak i sektora prywatnego (słabszy popyt i rosnąca niepewność co do przyszłej sytuacji w otoczeniu makroekonomicznym).<sup>8</sup>

W II kwartale 2019 r. wpływ salda handlu zagranicznego na dynamikę krajowego PKB był neutralny. Jednocześnie zarówno dynamika eksportu, jak i importu była niższa niż kwartał wcześniej, co wynikało z pogorszenia koniunktury w gospodarkach głównych partnerów handlowych Polski oraz słabszego popytu krajowego (m.in. niższa dynamika inwestycji, które charakteryzują się wysoką importochłonnością). Trzeci kwartał z rzędu negatywny wkład do PKB wniosły natomiast zapasy.<sup>9</sup>

<sup>4</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>6</sup> Główny Urząd Statystyczny, Narodowy Bank Polski

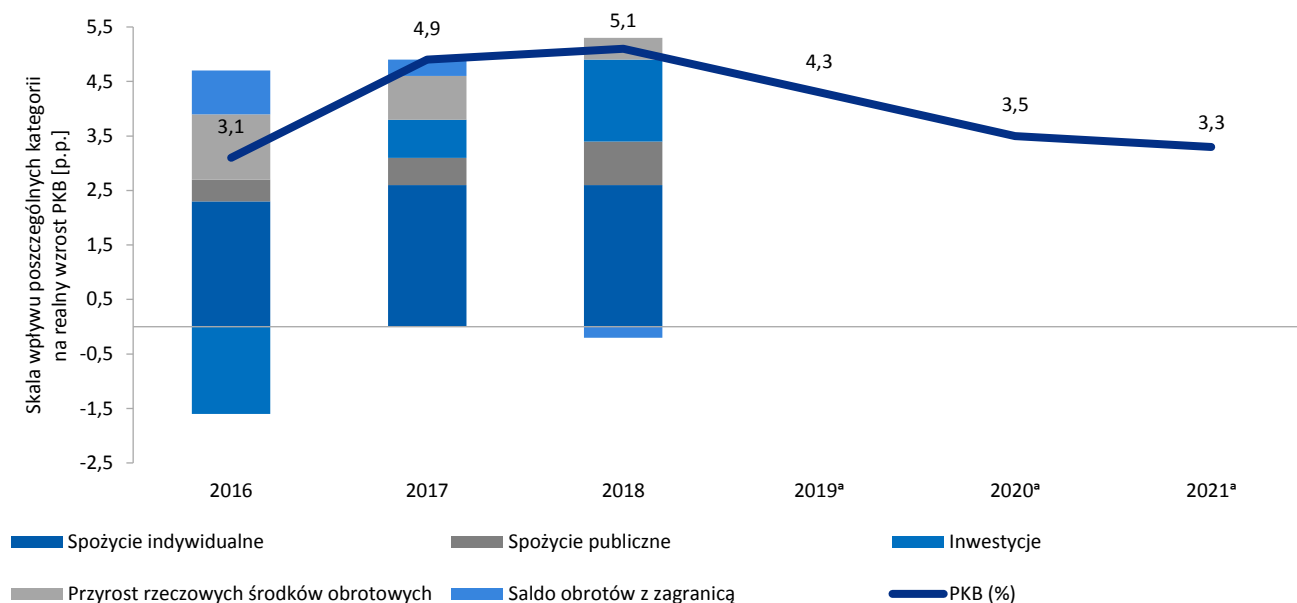
<sup>7</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>8</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>9</sup> Główny Urząd Statystyczny



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



a – mediana prognoz z ankiety makroekonomicznej platformy Bloomberg.; dane bez dekompozycji

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego i platformy Bloomberg

Postępujące osłabienie koniunktury zagranicą, wraz z pogorszeniem zarówno wskaźników wyprzedzających (GUS, NBP), jak i danych płynących z realnej gospodarki w Polsce wpłynęły na rewizję prognoz krajowego wzrostu PKB w horyzoncie nadchodzących kwartałów. Według mediany oczekiwań ekonomistów i analityków ankietowanych przez platformę Bloomberg średnioroczne tempo wzrostu PKB w Polsce wyniesie 4,3% w 2019 r. wobec 5,1% w 2018 r., a następnie obniży się do średnio 3,5% w 2020 r. i 3,3% w 2021 r.<sup>10</sup> Na znaczne osłabienie tempa wzrostu aktywności w Polsce wskazują również najnowsze projekcje makroekonomiczne przygotowywane przez krajowe (NBP) i zagraniczne (MFW, OECD) ośrodki prognostyczne.

Według zaprezentowanych w lipcu 2019 r. projekcji ekonomicznych NBP, głównymi czynnikami wzrostu gospodarczego w Polsce w perspektywie najbliższych kwartałów będą konsumpcja gospodarstw domowych (z uwagi na wciąż korzystną sytuację na krajowym rynku pracy, wysoką dostępność taniego kredytu oraz pozytywny wpływ już wprowadzonych i zapowiedzianych świadczeń socjalnych oraz zmian fiskalnych) oraz popyt inwestycyjny (wysoki poziom wykorzystania mocy produkcyjnych, ograniczenia podaży pracy zachęcające do działań nakierowanych na zwiększenie produktywności, możliwość finansowania inwestycji tanim kredytem, znaczny popyt mieszkaniowy)<sup>11</sup>. Zdaniem analityków NBP, w latach 2019 – 2021 negatywna będzie natomiast kontrybucja eksportu netto do PKB, na skutek spowolnienia eksportu (słaba koniunktura w gospodarkach głównych partnerów handlowych Polski, zwłaszcza Niemiec), przy jednoczesnej relatywnie wysokiej dynamice importu (wciąż silny popyt wewnętrzny)<sup>12</sup>.

W III kwartale 2019 r. dynamika inflacji CPI w Polsce systematycznie rośnie, przekraczając cel inflacyjny NBP (2,5%)<sup>13</sup>. Do przyspieszenia dynamiki inflacji przyczyniły się m.in. droższa żywność (w tym m.in. mięso, owoce i warzywa), podwyżki cen administrowanych (m.in. opłaty za wywóz śmieci) oraz wzrost inflacji bazowej (m.in. w zakresie usług telekomunikacyjnych, ubezpieczeń czy turystyki)<sup>14</sup>. Analitycy NBP spodziewają się, że z uwagi na odłożony w czasie proinflacyjny efekt bieżącej presji popytowej i płacowej, dalsze podwyżki cen dóbr administrowanych oraz spodziewany wzrost cen energii elektrycznej średnioroczna stopa inflacji CPI wyniesie 2,9% w 2020 r. (z kulminacją w I kwartale tego roku) i 2,6% w 2021 r.<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Bloomberg

<sup>11</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>12</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>13</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>14</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>15</sup> Narodowy Bank Polski



### Czeska gospodarka

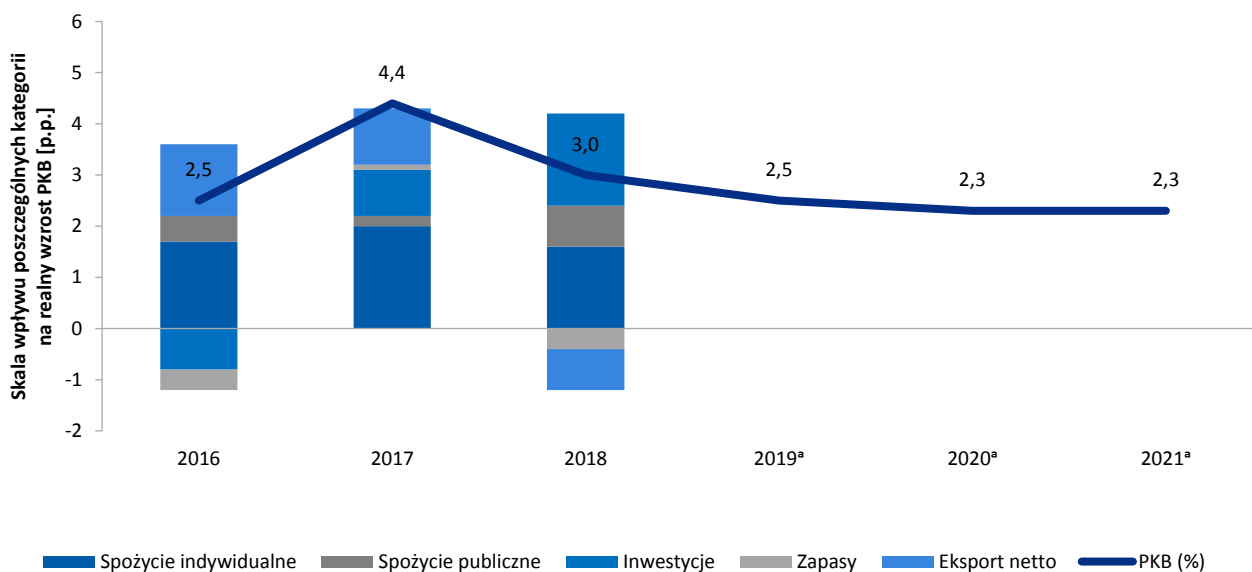
Zgodnie z danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego, w II kwartale 2019 r. tempo wzrostu gospodarczego spadło do 2,5% r/r z 2,8% r/r w I kwartale 2019 r.<sup>16</sup> Jednocześnie wyrównana sezonowo dynamika wzrostu PKB zwiększyła się do poziomu 2,8% r/r wobec 2,7% r/r w I kwartale 2019 r., lekko przekraczając tym samym wcześniejsze szacunki czeskiego Ministerstwa Finansów (2,7% r/r).<sup>17</sup>

Kluczowymi czynnikami wzrostu gospodarczego w Czechach w II kwartale 2019 r. były:

- spożycie gospodarstw domowych, którego dynamika ustabilizowała się na poziomie z I kwartału 2019 r. i wyniosła 2,7% r/r. Pozytywny wpływ na konsumpcję prywatną miały m.in. dalszy stabilny wzrost wynagrodzeń i zatrudnienia, najniższy w UE poziom stopy bezrobocia oraz wprowadzona na początku 2019 r. podwyżka świadczeń socjalnych (w tym m.in. emerytur)<sup>18</sup>;
- eksport netto, w tym dynamika eksportu przyspieszyła do 2,2% r/r wobec 1,4% r/r w I kwartale 2019 r. (dynamika importu obniżyła się do 1,4% r/r z 2,0% r/r w I kwartale 2019 r.). Jednocześnie tempo wymiany handlowej było niższe niż w 2018 r., co wynikało ze spowolnienia gospodarczego obserwowanego w gospodarkach głównych partnerów gospodarczych Czech (w tym Niemczech)<sup>19</sup>.

W II kwartale 2019 r. pozytywnie na wzrost PKB oddziaływały również konsumpcja sektora publicznego (wzrost zatrudnienia i wydatków współfinansowanych w ramach funduszy strukturalnych UE) oraz inwestycje, głównie mieszkaniowe.<sup>20</sup>

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 Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów – Lipiec 2019 r.; dane bez dekompozycji

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

Według najnowszych projekcji Czeskiego Ministerstwa Finansów, w nadchodzących kwartałach należy oczekiwać dalszego stopniowego (choć jednocześnie o ograniczonej skali) spadku tempa wzrostu PKB w Czechach. Analitycy Ministerstwa Finansów prognozują, że w 2019 r. średnioroczna dynamika wzrostu gospodarczego obniży się do 2,5%, a w latach 2020-2021 ustabilizuje

<sup>16</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane niewyrównane sezonowo

<sup>17</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>18</sup> Eurostat, Czeski Urząd Statystyczny

<sup>19</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>20</sup> Czeski Urząd Statystyczny

się na poziomie 2,3%.<sup>21</sup> Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w tym okresie będzie w dalszym ciągu spożycie gospodarstw domowych (wciąż znaczny wzrost wynagrodzeń, utrzymujący się wysoki popyt na pracę oraz korzystne z punktu widzenia konsumenta zmiany w polityce fiskalnej). Zdaniem analityków Czeskiego Ministerstwa Finansów, również pozostałe komponenty PKB, tj. spożycie publiczne, inwestycje oraz eksport netto będą pozytywnie oddziaływać na tempo wzrostu gospodarczego w horyzoncie kolejnych kwartałów, choć za wyjątkiem salda handlu zagranicznego ich kontrybucja do PKB będzie niższa niż w 2018 r.<sup>22</sup>

Ekonomiści Czeskiego Ministerstwa Finansów prognozują również wzrost średniorocznej dynamiki inflacji cen konsumenta z 2,1% w 2018 r. do 2,5% w 2019 r.<sup>23</sup> Przyczynami wyższej inflacji na 2019 r. są zarówno czynniki bazowe (wysoka presja płacowa w gospodarce, wyższe ceny najmu i sprzedaży mieszkań), jak i podwyżki cen administrowanych (w tym zwłaszcza energii elektrycznej) oraz droższej żywności. Jednocześnie analitycy Czeskiego Ministerstwa Finansów prognozują, że w kolejnych kwartałach dynamika inflacji CPI w Czechach obniży się w okolice celu inflacyjnego Czeskiego Banku Centralnego (2,0%) i wyniesie średnio 2,2% w 2020 r. oraz 1,8% w 2021 r.<sup>24</sup> Na spadek inflacji wpływ będą miały m.in. słabnąca presja popytowa i płacowa w gospodarce, umocnienie czeskiej korony oraz niższa dynamika cen administrowanych (energia elektryczna, ogrzewanie)<sup>25</sup>.

## Przemysł w Polsce



W okresie 9 miesięcy 2019 r. dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem<sup>26</sup> wzrosła o 4,5% r/r (wobec wzrostu o 5,9% r/r w analogicznym okresie 2018r).<sup>27</sup> W kolejnych kwartałach 2019 r. dynamika produkcji stopniowo słabła, a w III kwartale 2019 r. tempo wzrostu produkcji przemysłowej było znacznie słabsze niż w poprzednich okresach (+6,1% r/r w I kwartale, +4,2% r/r w II kwartale i +3,3% r/r w III kwartale br.). W okresie 9 miesięcy 2019 r. wzrost sektora napędzała gałąź przetwórstwa przemysłowego (+4,9% r/r), która odpowiada za blisko 90% całkowitej produkcji sprzedanej. Zwiększenie produkcji r/r wykazano również dla segmentu górnictwo i wydobywanie (+2,3%) oraz dostaw wody, gospodarowania ściekami i odpadami (+9,6%). Spadek produkcji w ujęciu rok do roku zaobserwowano natomiast w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną (-0,7%).<sup>28</sup>

W okresie 9 miesięcy 2019 r. wzrost produkcji sprzedanej r/r odnotowano w 27 (spośród 34 wyodrębnianych przez GUS) działach przemysłu.<sup>29</sup> Spośród gałęzi przemysłu najważniejszych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO najwyższą dynamikę wzrostu r/r zaobserwowano w produkcji: wyrobów z metali (+6,0%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+5,9%), pojazdów i części samochodowych (+4,5%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+4,0%) oraz drewna i wyrobów z drewna (+1,3%). W tym okresie spadek produkcji sprzedanej przemysłu wykazano natomiast w branżach związanych z wydobyciem węgla kamiennego i brunatnego (-5,8% r/r) oraz produkcją metali (-1,7% r/r).<sup>30</sup>

Na utrzymanie relatywnie niskiej dynamiki wzrostu produkcji przemysłowej w horyzoncie nadchodzących miesięcy wskazują również ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik koniunktury PMI (*Purchasing Managers' Index*). Od listopada 2018 r. indeks PMI dla Polski pozostaje poniżej granicy 50,0 pkt, który to poziom oznacza granicę pomiędzy technicznymżywieniem a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. W III kwartale 2019 r. wskaźnik PMI wyniósł średnio 48,0 pkt. wobec 48,7 pkt. w II kwartale 2019 i 48,5 pkt. w I połowie 2019 r. Jednocześnie we wrześniu 2019 r. indeks PMI ponownie obniżył się do poziomu 47,8 pkt. (jedynie nieznacznie wyższego od odczytu 47,4 pkt. z lipca 2019 r., który był najniższym odnotowanym od 2013 r.). Do spadku indeksu we wrześniu przyczynił się głównie komponent związany z napływem nowych zamówień (zarówno krajowych, jak i zagranicznych), który ukształtował się na najniższym poziomie od 2009 r. W tym okresie ponownie pogorszyły się również prognozy dotyczące przyszłego wolumenu produkcji wśród ankietowanych firm, co wiązało się m.in. z osłabieniem oczekiwań odnośnie skali popytu zagranicznego. W rezultacie, komponent przyszłej produkcji osiągnął najniższy poziom w całej historii publikacji (od 2012 r.).<sup>31</sup>

W III kwartale 2019 r. odnotowano również systematyczny spadek wskaźnika koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce (do 2,9 pkt. z 6,5 pkt. w II kwartale 2019 r. i 6,8 pkt. w I kwartale 2019 r.) We wrześniu 2019 r. wskaźnik koniunktury GUS dla przemysłu ukształtował się na najniższym poziomie od grudnia 2016 r.<sup>32</sup>

<sup>21</sup> Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

<sup>22</sup> Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

<sup>23</sup> Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

<sup>24</sup> Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

<sup>25</sup> Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

<sup>26</sup> przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

<sup>27</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>28</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>29</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>30</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>31</sup> Markit IHS

<sup>32</sup> Główny Urząd Statystyczny

Innymi istotnymi czynnikami mającymi wpływ na kondycję kluczowych gałęzi przemysłu z perspektywy działalności Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. były:



### Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w okresie 9 miesięcy 2019 r. o 1,1 mln ton r/r, tj. o 2,4% r/r (wydobycie na poziomie 46,1 mln ton wobec 47,3 mln ton w okresie styczeń-wrzesień 2018 r.). W okresie 9 miesięcy 2019 r. najlepszym pod względem wolumenu wydobycia miesiącem był marzec z wynikiem 5,4 mln ton, a najgorszym czerwiec z wydobyciem na poziomie 4,7 mln ton – najniższym odnotowanym w historii danych publikowanych przez ARP. We wrześniu br. wydobycie węgla kamiennego pozostało na poziomie zbliżonym do wyniku z sierpnia br. (5,0 mln ton), a wyższym o 2,8% w stosunku do wyniku z września 2018r.<sup>33</sup>
- w okresie 9 miesięcy 2019 r. sprzedaż węgla kamiennego wyniosła 43,5 mln ton, tj. spadła o 3,4 mln ton r/r (-7,3% r/r).<sup>34</sup> Od marca do sierpnia 2019 r. sprzedaż węgla przez kopalnie była niższa od poziomu wydobycia (łącznie w tym okresie różnica pomiędzy wydobyciem a sprzedażą osiągnęła poziom 3,0 mln ton). Wrzesień br. przełamał tę tendencję – kopalnie sprzedały 5,15 mln ton węgla kamiennego, czyli o 2,5% więcej niż w tym czasie wydobyły, sprzedaż wzrosła również o 3,3% r/r. Trend spadkowy w sprzedaży węgla kamiennego r/r utrzymywał się od lipca 2017 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).<sup>35</sup>
- stan zapasów węgla kamiennego na koniec września 2019 r. był równy 4,7 mln ton i był aż o 2,8 mln ton wyższy niż w analogicznym okresie 2018 r., kiedy to wynosił 1,9 mln ton.<sup>36</sup> We wrześniu b.r. po raz pierwszy od 6 miesięcy nastąpił nieznaczny spadek wielkości zapasów węgla na zwałach.
- spadek importu węgla kamiennego w okresie 8 miesięcy 2019 r. o 12,3% r/r do poziomu 11,0 mln ton. W tym czasie surowiec był sprowadzany głównie z Rosji (-20,9% r/r do 7,0 mln ton, odpowiadał on za 63,9% całości importu), Australii (+123,9% r/r do 1,5 mln ton) i Stanów Zjednoczonych (-45,0% r/r do 0,6 mln ton).<sup>37</sup>
- spadek średniej kwartalnej ceny węgla w portach ARA w okresie 9 miesięcy 2019 r. do 69,5 USD/t z 92,2 USD/t w analogicznym okresie 2018 r. (-24,6% r/r)<sup>38</sup>. Od września 2018 r. ceny węgla w portach ARA systematycznie obniżały się, a w III kwartale 2019 r. wyniosły średnio 62,1 USD/t wobec 66,1 USD/t w II kwartale 2019 r. i 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. Na utrzymujący się trend spadkowy cen węgla ARA wpływ miały m.in. oscylujący w okolicy historycznych maksimum stan zapasów w portach wraz z ogólnym ograniczeniem zapotrzebowania na surowiec kosztem produkcji energii z OZE oraz gazu.<sup>39</sup>
- węgiel importowany w portach bałtyckich można kupić o połowę taniej niż polski na Śląsku. Tona węgla w zachodnioeuropejskich portach Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia w czerwcu br. kosztowała ok. 64 USD (w analogicznym okresie 2018 roku było to ponad 104 USD/t). W bałtyckich portach (do których dopływa głównie rosyjski węgiel) w tym czasie stawki były jeszcze niższe i wynosiły ok. 46 USD/t (tj. o niemal 45 USD mniej niż w 2018 r.). Za węgiel na polskim rynku (należącym głównie do firm kontrolowanych przez Skarb Państwa) przy porównywalnych parametrach trzeba było natomiast zapłacić ponad 80 USD/t.
- polski węgiel wbrew światowym trendom drożeje, a krajowe indeksy węglowe dla energetyki zawodowej i przemysłowej pozostają na najwyższych poziomach od 2013 r. W okresie 9 miesięcy 2019 r. węgiel kamienny dla energetyki był średnio o 9,4% droższy niż rok wcześniej (indeks PSCMI 1 wyniósł w tym czasie średnio 259,1 PLN/t). Węgiel kamienny dla ciepłownictwa zdrożał w okresie styczeń-wrzesień 2019 r. średnio o 3,8% r/r (średnia wartość indeksu PSCMI 2 w tym okresie była równa 310,6 PLN/t).<sup>40</sup> Utrzymujące się spadki cen w zachodnioeuropejskich terminalach nie mają zatem bezpośredniego przełożenia na polski rynek. Za taki stan rzeczy odpowiadają obowiązujące zasady kontraktowania węgla dla krajowej energetyki, m.in. w Polskiej Grupie Górniczej (formuły oparte o światowe ceny węgla, ceny prądu i inflację zmieniono dwa lata temu na umowy długoterminowe ze stałą ceną). To stabilizuje ceny na polskim rynku i niweluje skoki cenowe, ale wskutek tego aktualne ceny węgla dla spółek energetycznych nie odpowiadają cenom tego surowca na światowych rynkach.

<sup>33</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>34</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>35</sup> Dane ukazują się od stycznia 2007 r.

<sup>36</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>37</sup> Eurostat

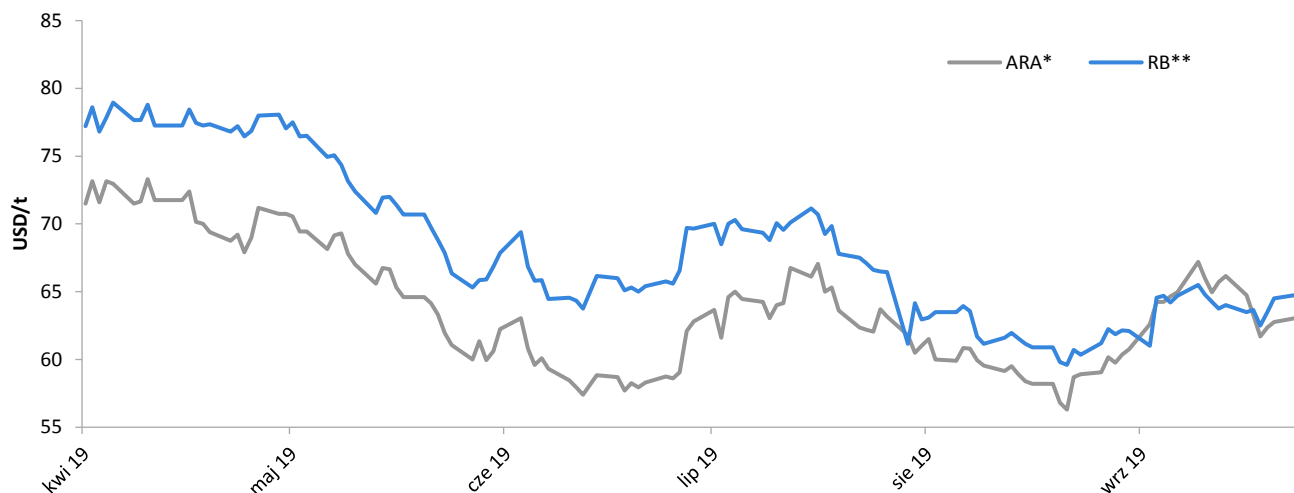
<sup>38</sup> Wirtualny Nowy Przemysł

<sup>39</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>40</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

- zmniejszenie krajowego zużycia energii elektrycznej w okresie trzech kwartałów 2019 r. o 0,7% r/r do poziomu 125,8 TWh. <sup>41</sup> Od 2015 r. zapotrzebowanie na prąd rośnie stabilnie o 1-2% rocznie wraz z rozwijającą się dynamicznie gospodarką. W tym czasie przedsiębiorstwa nie inwestowały w efektywność energetyczną gdyż ceny prądu spadały. W 2019 r. PKB nadal rośnie, lecz gospodarka zużywa już mniej prądu głównie z uwagi na wzrost jego ceny (podwyżki wprowadzone od stycznia b.r. wpłynęły na oszczędności energii). Spadek popytu na prąd przełożył się bezpośrednio na mniejsze zapotrzebowanie na węgiel w elektrowniach (koszty węgla mają bezpośrednie przełożenie na ceny prądu dla odbiorców, dlatego elektrownie obniżają odbiór węgla z polskich kopalń do minimów kontraktowych).
- zmniejszenie produkcji energii elektrycznej ogółem w okresie trzech kwartałów 2019 r. o 2,9% r/r, w tym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym o 3,1% r/r oraz na węglu brunatnym o 14,3% r/r, przy jednoczesnym znacznym wzroście znaczenia produkcji m.in. z elektrowni wiatrowych o 23,6% r/r oraz elektrowni gazowych o 18,1% r/r. <sup>42</sup>
- minimalne zmniejszenie udziału węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym do 49,5% w okresie trzech kwartałów 2019 r. z 49,6% w analogicznym okresie 2018 r. (-0,1 p.p. r/r).<sup>43</sup>
- wzrost importu energii. Przewaga importu nad eksportem w okresie trzech kwartałów 2019 r. wyniosła 7,4 TWh, podczas gdy w analogicznym okresie 2018 r. wyniosła 4,7 TWh – co oznacza wzrost o 56,8%.<sup>44</sup>

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



\*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

\*\* RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

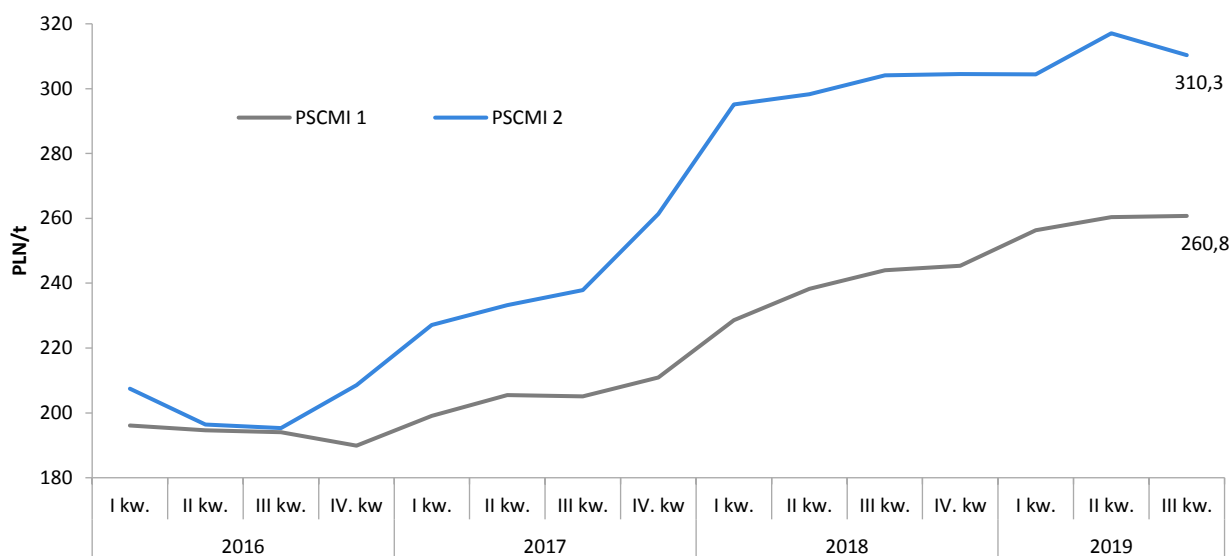
<sup>41</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>42</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>43</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>44</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu

Wydobycie węgla kamiennego w Polsce systematycznie zmniejsza się, a jego zapasy na krajowym rynku rosną. Na początku sierpnia 2019 r. w energetyce i górnictwie zalegało łącznie 12,9 mln ton węgla, z czego na zwałach przykopalnianych 4,5 mln ton węgla, a przy elektrowniach 4,8 mln ton (plus zapasy przy ciepłowniach miejskich i przemysłowych oraz na placach firm handlujących węglem).<sup>45</sup> Zgromadzone w kraju zapasy mogłyby zatem pokryć krajowe wydobycie tego surowca przez blisko 3 miesiące. Pomimo tak wysokiego poziomu zapasów węgla, polski surowiec nadal jest dwa razy droższy od importowanego. Jednocześnie krajowe zapotrzebowanie na energię elektryczną w okresie 9 miesięcy 2019 r. spadło r/r po raz pierwszy od 2014 r. (m.in. ze względu na wysokie ceny), elektrownie produkują coraz mniej energii z węgla, a coraz więcej energii elektrycznej jest importowane. Wszystkie powyższe czynniki przekładają się na niższy popyt na węgiel na krajowym rynku.



### Przemysł budowlany

- zwiększenie produkcji budowlano-montażowej o 5,3% r/r w okresie 9 miesięcy 2019 r. (wobec wzrostu o 19,8% w analogicznym okresie 2018 r.). W każdym z kwartałów 2019 r. tempo wzrostu produkcji budowlano-montażowej systematycznie obniżało się i było niższe niż w analogicznym okresie 2018 r.. Dynamika prac inwestycyjnych (5,1% r/r) była w tym okresie niższa niż remontowych (5,6% r/r).<sup>46</sup>

- w okresie 9 miesięcy 2019 r. wzrost produkcji budowlano-montażowej w ujęciu rok do roku odnotowano we wszystkich działach budownictwa, tj. w przedsiębiorstwach zajmujących się głównie budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o 8,7%), budową budynków (o 4,1%) oraz robotami budowlanymi specjalistycznymi (o 1,7%). Wśród podmiotów specjalizujących się w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej najwyższy wzrost produkcji zanotowano w jednostkach zajmujących się głównie budową pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o 36,6%), dróg szynowych (o 35,2%) oraz rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (o 15,9%).<sup>47</sup>

W tym okresie wyhamowało natomiast tempo 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 wykonawców prób renegeacji 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 9 miesięcy 2019 r. produkcja budowlano-montażowa dla autostrad, dróg ekspresowych i ulic zmniejszyła się o 4,0% r/r, przy czym w III kwartale 2019 r. dynamika spadku przyspieszyła.<sup>48</sup>

<sup>45</sup> Portal Wysokie Napięcie

<sup>46</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>47</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>48</sup> Główny Urząd Statystyczny



### Przemysł hutniczy

- zwiększenie produkcji stali na świecie w okresie 9 miesięcy 2019 r. do poziomu 1 391,2 mln ton (+3,9% r/r).<sup>49</sup>
- wytworzenie przez chiński przemysł hutniczy w ciągu 9 miesięcy 2019 r. 747,8 mln ton stali (+8,4% r/r).<sup>50</sup>
- spadek produkcji stali w Unii Europejskiej w okresie 9 miesięcy 2019 r. do poziomu 122,5 mln ton (-2,8% r/r).<sup>51</sup>
- zwiększenie globalnego popytu na stal według World Steel Association. 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).<sup>52</sup> 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.
- w okresie 9 miesięcy 2019 r. zmniejszenie produkcji stali surowej w Polsce o średnio 9,3% r/r do 7,0 mln ton oraz masy wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio 7,1% r/r do 7,1 mln ton, przy jednoczesnym wzroście produkcji rur stalowych o 3,1% r/r do 0,6 mln ton.<sup>53</sup>
- spadek produkcji sprzedanej metali w Polsce w porównaniu z okresem styczeń - wrzesień 2018 r. (-1,7%) oraz wzrost produkcji sprzedanej wyrobów z metali (+6,0%, w tym m.in. metalowych elementów konstrukcyjnych +8,2%).<sup>54</sup>
- spadek produkcji koksu w Polsce w okresie 9 miesięcy 2019 r. o 4,0% r/r do 6,8 mln ton.<sup>55</sup>
- zapowiadane oraz przeprowadzone ograniczenia produkcji poprzez wygaszanie pieców - ArcelorMittal, US Steel, Salzgitter oraz SSAB (proces wygaszenia wielkiego pieca w hucie AMP w Krakowie rozpocznie się 23 listopada).<sup>56</sup>
- pogarszająca się koniunktura w europejskim hutnictwie - na branżę stalową negatywny wpływ miał wzrost cen energii i uprawnień do emisji gazów cieplarnianych (zaostrenie obowiązującej w UE polityki klimatycznej), wysokie ceny surowców 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). Nie bez znaczenie pozostaje również trwająca wojna handlowa między USA a Chinami.<sup>57</sup>

### Przemysł w Czechach



W okresie 8 miesięcy 2019 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach ukształtował się na zbliżonym poziomie jak w analogicznym okresie 2018 r., rosnąc o zaledwie 0,3% r/r.<sup>58</sup> Jednocześnie w samym sierpniu 2019 r. produkcja zmniejszyła się o 3,8% r/r.<sup>59</sup> Stagnacja produkcji sektora przemysłowego od początku 2019 r. odzwierciedlała m.in. wolniejszy niż w okresie 8 miesięcy 2018 r. napływ nowych zamówień, zarówno krajowych jak i zagranicznych (co było powiązane z obserwowanym w strefie euro silnym pogorszeniem koniunktury). W tym czasie nowe zamówienia zwiększyły się średnio o 2,9% r/r wobec wzrostu o 3,8% r/r w analogicznym okresie 2018 r. (w tym zamówienia krajowe urosły o 5,2% r/r a zagraniczne o 2,0% r/r).<sup>60</sup>

Na lekki wzrost produkcji przemysłowej w okresie 8 miesięcy 2019 r. wpływ miała przede wszystkim gałąź przetwórstwa przemysłowego (+0,5% r/r).<sup>61</sup> Nieznacznie zwiększyła się także produkcja w dziale związanym z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (+0,1% r/r). Znacznie mniejsza niż w analogicznym okresie 2018 r. była natomiast produkcja górnicza i wydobywanie surowców (-4,9% r/r).<sup>62</sup>

Pomimo wzrostu produkcji przemysłowej ogółem, w przypadku większości z kluczowych gałęzi przemysłu (biorąc pod uwagę potencjalne przewozy podmiotów z Grupy PKP CARGO) w okresie 8 miesięcy 2019 r. zaobserwowano zmniejszenie produkcji w ujęciu rok do roku. W największym stopniu zmniejszyła się r/r produkcja drewna i wyrobów z drewna (-8,6%), a następnie produkcja węgla kamiennego i brunatnego (-6,0%), metali (-4,6%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-3,7%),

<sup>49</sup> World Steel Association

<sup>50</sup> Puls Biznesu

<sup>51</sup> World Steel Association

<sup>52</sup> World Steel Association

<sup>53</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>54</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>55</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>56</sup> Wirtualny Nowy Przemysł

<sup>57</sup> Wirtualny Nowy Przemysł

<sup>58</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>59</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>60</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>61</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>62</sup> Czeski Urząd Statystyczny

chemikaliów i produktów chemicznych (-2,8%) oraz wyrobów z metali (-0,3%). W tym okresie zwiększyła się natomiast r/r produkcja samochodów i innych pojazdów silnikowych (+2,1%).<sup>63</sup>

Na utrzymanie słabej koniunktury w sektorze przetwórstwa przemysłowego w Czechach wskazują także ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI. W III kwartale 2019 r. indeks koniunktury PMI dla Czech wyniósł 44,3 pkt. (w stosunku do średnio 47,3 pkt. w I połowie 2019 r. i 54,6 pkt. w III kwartale 2018 r.).<sup>64</sup> Pomimo, że w sierpniu oraz wrześniu 2019 r. indeks ustabilizował się po trwającej nieprzerwanie od lipca 2018 r. serii spadków, to jego bieżące wartości są w dalszym ciągu tożsame z technicznym spowolnieniem w sektorze przemysłowym w Czechach (wartości poniżej 50,0 pkt. wyznaczają umowną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze). We wrześniu 2019 r. indeks PMI wyniósł 44,9 pkt., tj. utrzymał się na poziomie z sierpnia, choć jednocześnie odczyt wskaźnika był drugim najniższym od 2009 r. (po wyniku z lipca br.). We wrześniu b.r. słabe pozostały wszystkie kluczowe komponenty indeksu PMI, w tym poziomy bieżącej produkcji, nowe zamówienia (zarówno krajowe, jak i zagraniczne) oraz zatrudnienie (którego subindeks osiągnął najniższy poziom od listopada 2019 r.). W obliczu niepewności związanej z możliwą eskalacją wojny handlowej pomiędzy USA a Chinami, a także skalą spowolnienia gospodarczego w krajach strefy euro również oczekiwania firm dotyczące przyszłego popytu pozostały bardzo niskie i ukształtowały się na drugim najniższym (po sierpniu br.) poziomie od 2012 r.<sup>65</sup>

Przewozy Grupy PKP CARGO na czeskim rynku koncentrują się na transporcie węgla kamiennego, koks, kruszyw i innych materiałów budowlanych oraz ładunków intermodalnych (w tym znaczny udział mają wytwory produkcji sektora *automotive*). W rezultacie, sytuacja panująca w powiązanych branżach przemysłu, tj. w przemyśle wydobywczym, budownictwie, hutnictwie, produkcji pojazdów silnikowych ma bezpośrednie przełożenie na wyniki przewozowe spółek z Grupy PKP CARGO świadczących usługi na terytorium Czech.

W okresie 9 miesięcy 2019 r. kluczowymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w wyżej wymienionych gałęziach przemysłu były m.in.:

- utrzymujący się silny trend spadkowego wydobycia węgla kamiennego - w okresie 8 miesięcy 2019 r. wydobyto w Czechach łącznie 2,1 mln ton węgla kamiennego (-25,6% r/r), przy czym w lipcu i sierpniu 2019 r. dynamika spadku r/r była niższa niż na początku br.<sup>66</sup>;
- zwiększenie importu węgla kamiennego o 8,7% r/r do poziomu 2,2 mln ton w okresie styczeń-lipiec 2019 r. oraz spadek eksportu tego surowca o 18,5% r/r do poziomu 0,8 mln ton (w analogicznym okresie 2018 r. eksport wyniósł 1,0 mln ton)<sup>67</sup>;
- zmniejszenie wydobycia węgla brunatnego o 3,2% r/r do poziomu 24,4 mln ton w okresie 8 miesięcy 2019 r. (spadek o 0,8 mln ton r/r)<sup>68</sup>;
- w okresie styczeń-maj 2019 r. spadek importu węgla brunatnego o 20,4% r/r do poziomu 0,2 mln ton oraz spadek eksportu tego surowca o 23,2% r/r do poziomu 0,4 mln ton (w analogicznym okresie 2018 r. eksport był równy 0,4 mln ton)<sup>69</sup>;
- spadek produkcji koks w okresie 8 miesięcy 2019 r. o 5,5% r/r do poziomu 1,6 mln ton<sup>70</sup>;
- zmniejszenie produkcji stali (w okresie 9 miesięcy 2019 r. wolumen wytworzonej stali surowej spadł o 5,0% r/r do poziomu 3,6 mln ton)<sup>71</sup>;
- wyhamowanie dynamiki produkcji budowlano-montażowej. W okresie styczeń-sierpień 2019 r. wzrosła ona średnio o 4,6% r/r (w tym produkcja budownictwa inżynieryjnego zwiększyła się o 8,7% r/r, a budowa budynków o 3,2% r/r). Jednocześnie w ostatnich miesiącach można zaobserwować niższą dynamikę wzrostu sektora budowlanego niż jeszcze na początku 2019 r., co związane było m.in. z mniejszą skalą prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych.<sup>72</sup>
- niewielki wzrost r/r produkcji sektora *automotive* – w okresie 9 miesięcy 2019 r. na terytorium Czech wyprodukowano w sumie 1,1 mln szt. pojazdów silnikowych wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), tj. o 0,8% więcej niż w analogicznym okresie 2018 r.<sup>73</sup> przy czym rok 2018 r. był rekordowy pod względem liczby wytworzonych pojazdów.

<sup>63</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>64</sup> Markit IHS

<sup>65</sup> Markit IHS

<sup>66</sup> Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

<sup>67</sup> Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

<sup>68</sup> Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

<sup>69</sup> Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

<sup>70</sup> Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

<sup>71</sup> Worldsteel.org

<sup>72</sup> Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

<sup>73</sup> AutoSAP



## 4.2 Działalność przewozowa

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

### 4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W okresie 9 miesięcy 2019 r. usługi kolejowego transportu towarów w Polsce realizowało 76 przewoźników (w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.)<sup>74</sup> W tym czasie przetransportowali oni łącznie 177,6 mln ton towarów (-4,9% r/r) i wykonali pracę przewozową na poziomie 42,2 mld tkm (-4,9% r/r).<sup>75</sup> Pomimo spadku w ujęciu rok do roku, całkowity wolumen przewozów kolejowych w Polsce był jednocześnie wyższy niż w analogicznych okresach lat 2015-2017. Pogorszenie wyników r/r wynika bowiem częściowo ze statystycznego efektu „wysokiej bazy” w 2018 r., kiedy to poziom przewozów ukształtował się na najwyższym poziomie od czasu kryzysu finansowego w 2008 r. W okresie 9 miesięcy 2019 r. średnia odległość przewozu ładunków transportem kolejowym pozostała na zbliżonym poziomie do analogicznego okresu 2018 r. i wyniosła 238 km.<sup>76</sup>

W okresie styczeń-sierpień 2019 r. wolumen towarowych przewozów kolejowych w Polsce zmniejszył się r/r w zdecydowanej większości grup towarowych.<sup>77</sup> W największym stopniu zmniejszyły się r/r przewozy:

- węgla kamiennego (spadek o 7,4% r/r do poziomu 59,0 mln ton). Zmniejszenie przewozów węgla kamiennego wynikało z ogólnego spadku popytu na surowiec, co przejawiało się m.in. zmniejszeniem produkcji w elektrowniach opalanych węglem kamiennym, silnym spadkiem importu surowca czy też systematycznym wzrostem poziomu zapasów na zwałach oraz przy elektrowniach i elektrociepłowniach. Wpływ na skalę przewozów węgla kamiennego miały także prowadzone okresowe remonty bloków energetycznych w elektrociepłowniach oraz prace modernizacyjne na infrastrukturze kolejowej prowadzone przez PKP PLK (w tym remonty linii kolejowych prowadzących do elektrowni);
- kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (spadek o 8,2% do 33,2 mln ton). Zmniejszenie przewozów kruszyw bezpośrednio wynikało ze spadku zapotrzebowania ze strony kluczowych klientów - podmiotów realizujących obecnie duże projekty infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad do 2023 r.” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Ograniczenie popytu na kruszywa i materiały budowlane nastąpiło na skutek zerwania części umów przez GDDKiA (m.in. na odcinki dróg ekspresowych S5, S7 czy S61, a także autostrady A1) wraz z jednocześnie podejmowanymi przez niektóre firmy próbami renegotjacji (podniesienia wartości) wcześniej podpisanych kontraktów. Powyższe czynniki przełożyły się na całkowite wstrzymanie realizacji bądź opóźnienia dla niektórych dużych inwestycji infrastrukturalnych;
- rud żelaza (o 11,0% r/r do poziomu 7,1 mln ton). Spadek przewozów rud żelaza wynikał przede wszystkim z niższego popytu na stal i wyroby sektora hutniczego (zmniejszona produkcja stali i wyrobów stalowych w Polsce). Dodatkowo, problemy natury prawnej (konieczność sporządzenia aneksu do umowy zawartej pomiędzy PKP a Kolejami Ukrainскими) wpłynęły na czasowe zawieszenie transportu rud żelaza z Ukrainy w I kwartale 2019 r.

łącznie powyższe grupy towarowe odpowiadały za 63,4% przewozów rynku okresie sprawozdawczym.

W okresie 8 miesięcy 2019 r. wzrosły r/r jedynie:

- przewozy chemikaliów i produktów chemicznych (o 3,7% r/r do poziomu 6,8 mln ton), czemu sprzyjał m.in. wzrost produkcji sprzedanej tego sektora w Polsce (w tym przede wszystkim nawozów);
- przewozy produktów rafinacji ropy naftowej (o 2,4% r/r do poziomu 11,5 mln ton), m.in. ze względu na stabilny wzrost popytu na paliwa w polskiej gospodarce i w rezultacie zwiększony ich obrót.

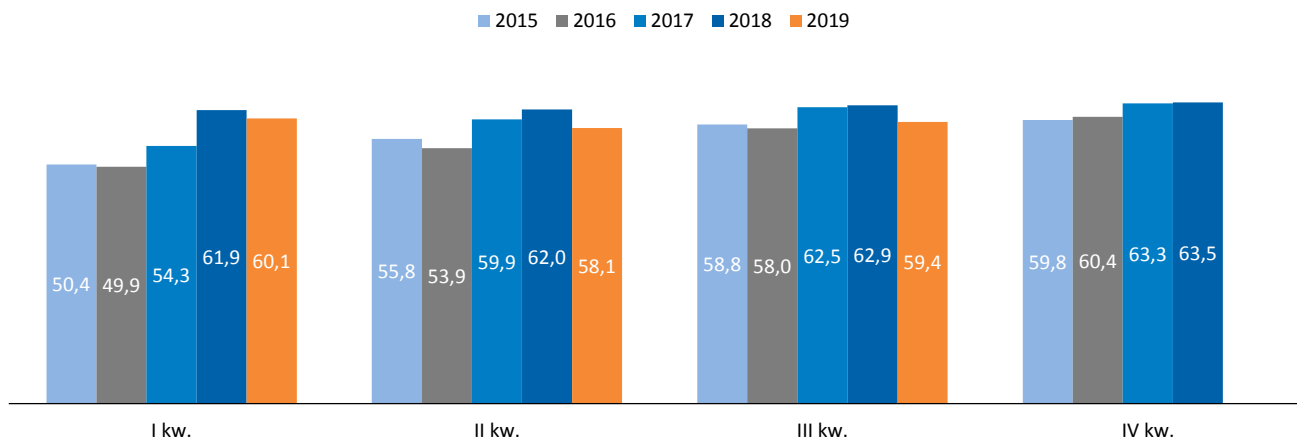
<sup>74</sup> Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International (dawniej AWT a.s.)

<sup>75</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>76</sup> Urząd Transportu Kolejowego

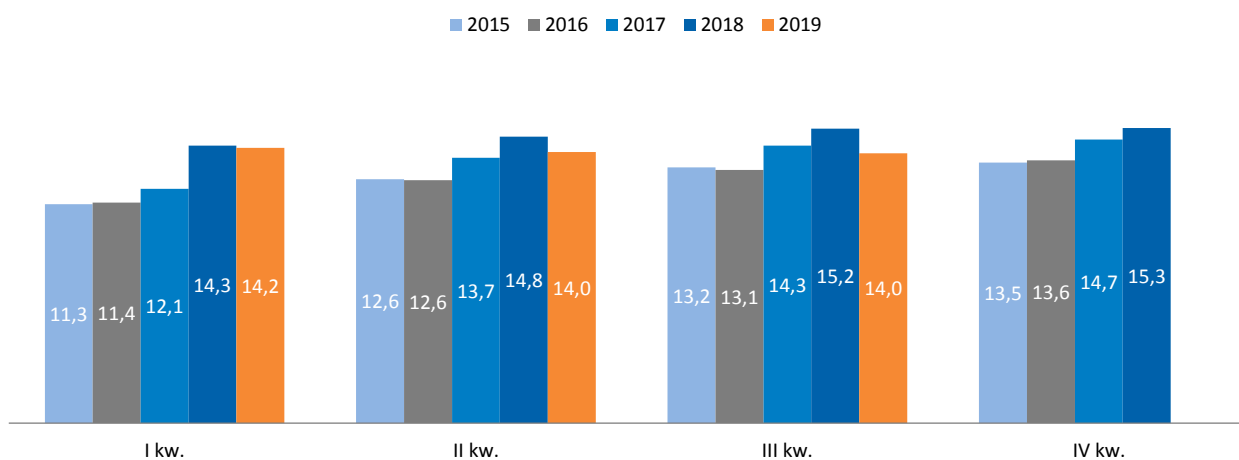
<sup>77</sup> Główny Urząd Statystyczny - dane za 8 miesięcy 2019 r.

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

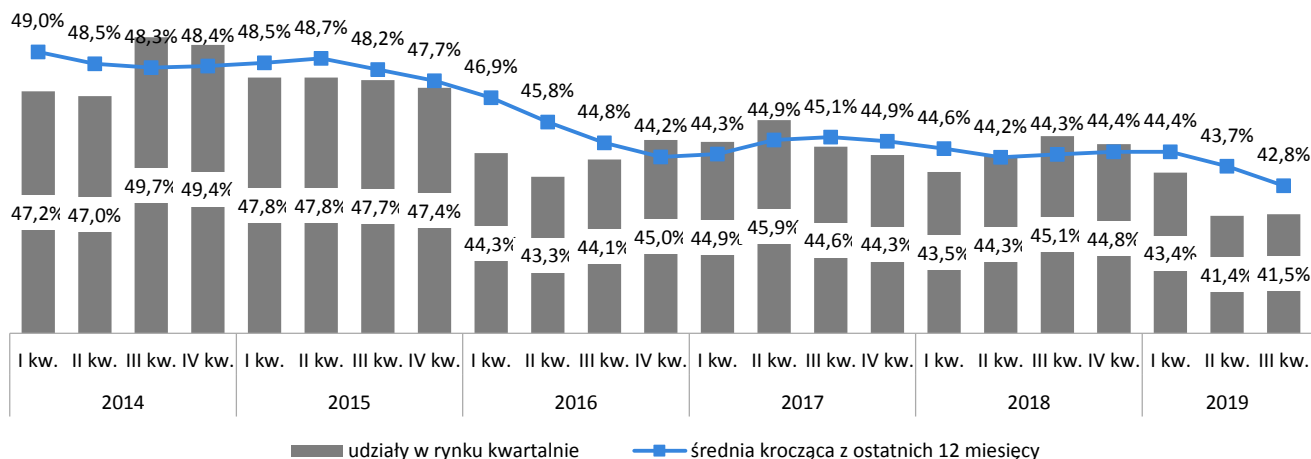


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

#### 4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce

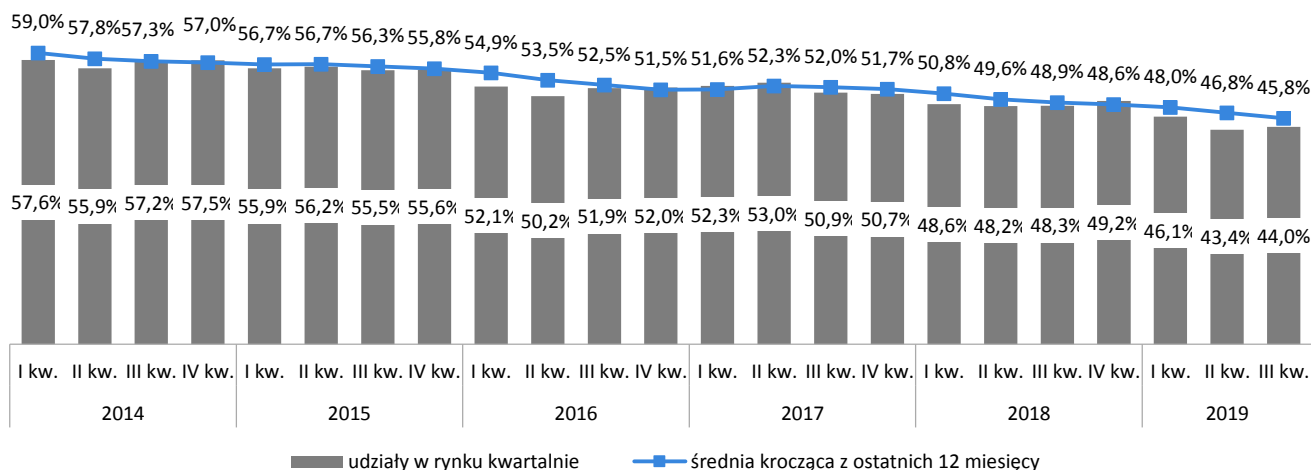
W okresie 9 miesięcy 2019 r. Grupa PKP CARGO<sup>78</sup> mimo spadku udziałów w ujęciu rok do roku utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowego transportu towarów w Polsce, z udziałem na poziomie 42,1% (-2,1 p.p. r/r) wg masy towarowej i 44,5% (-3,8 p.p. r/r) wg pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. były w tym okresie równe odpowiednio 40,7% (-2,7 p.p. r/r) oraz 44,2% (-3,9 p.p. r/r)<sup>79</sup>.

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

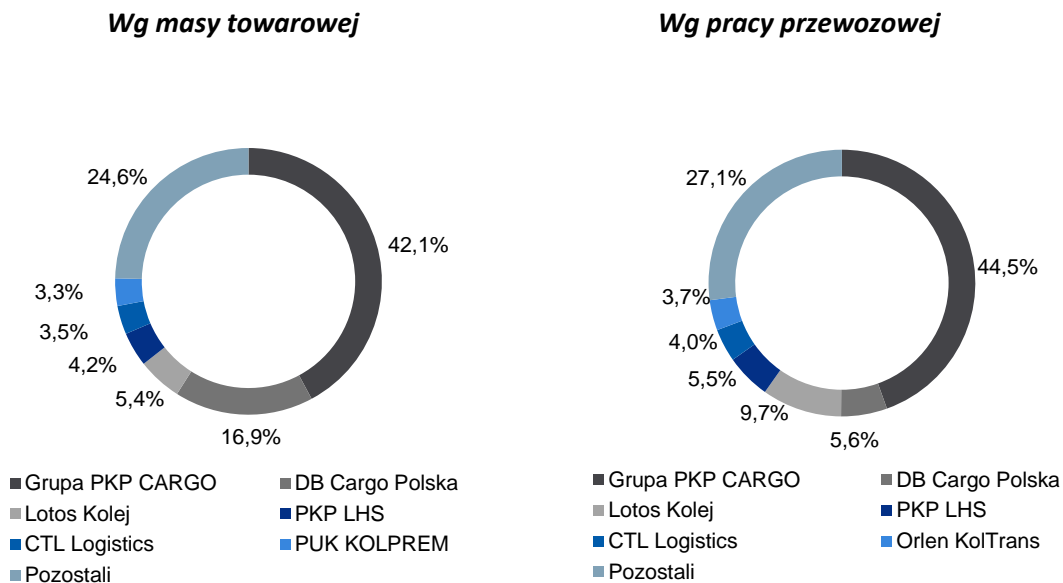


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

<sup>78</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również transportowane przez PKP CARGO International (dawniej AWT a.s.) na terytorium Polski

<sup>79</sup> Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w okresie 9 miesięcy 2019 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Do głównych konkurencyjnych względem Grupy PKP CARGO operatorów na krajowym rynku przewozów kolejowych zaliczają się: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics, PUK Kolprem oraz Orlen KolTrans.

W okresie 9 miesięcy 2019 r. konkurenci Grupy PKP CARGO przewieźli w sumie 102,7 mln ton towarów (-1,3% r/r), z czego największym wolumenem cechowały się spółki: DB CARGO Polska (29,9 mln ton, spadek o 3,4% r/r), Lotos Kolej (9,6 mln ton, wzrost o 1,8% r/r) i PKP LHS (7,4 mln ton, spadek o 7,9% r/r).<sup>80</sup>

W okresie 9 miesięcy 2019 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO operatorzy wykonali pracę przewozową na poziomie 23,4 mld tkm (+2,1% r/r), w tym największy jej wolumen odnotowały spółki: Lotos Kolej (4,1 mld tkm i +2,3% r/r), DB Cargo Polska (2,4 mld tkm i -2,0% r/r) oraz PKP LHS (+2,3 mld tkm i -10,5% r/r)<sup>81</sup>.

W przypadku konkurencyjnych operatorów kolejowych łącznie, wzrost pracy przewozowej przy jednoczesnym spadku transportowanego wolumenu ładunków odnotowano z uwagi na znaczne zwiększenie średniej odległości przewozu. W okresie 9 miesięcy 2019 r. średni dystans na jaki ładunki transportowali konkurenci Grupy PKP CARGO wzrósł o 7,6 km r/r i wyniósł 227,9 km (+3,4% r/r).<sup>82</sup>

W ujęciu masy towarowej, w okresie 9 miesięcy 2019 r. w największym stopniu zmniejszyły się r/r udziały rynkowe następujących konkurentów Grupy PKP CARGO: CTL Logistics (-0,8 p.p. r/r, spadek przewozów o przeszło 20%), CD Cargo Poland (-0,2 p.p. r/r, spadek przewozów o blisko 20%) oraz KP Kotłarnia (-0,2 p.p. r/r, spadek przewozów o ponad 20%). Pod względem pracy przewozowej największym spadkiem udziału rynkowego r/r charakteryzowali się: CTL Logistics (-0,8 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej ponad 20%), STK (-0,6 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o ponad 40%) i CD Cargo Poland (-0,5 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o blisko 25%).<sup>83</sup>

Jednocześnie w okresie 9 miesięcy 2019 r. zwiększyły się udziały w rynku drobnych operatorów kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%). Ich łączny udział w rynku towarowych przewozów kolejowych osiągnął 22,1% (+1,7 p.p. r/r) w ujęciu masy towarowej oraz 19,8% (+4,0 p.p. r/r) w ujęciu pracy przewozowej.<sup>84</sup> W samym III kwartale 2019 r. wzrostowy trend udziałów dla małych spółek uległ jednak wyhamowaniu.

<sup>80</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>81</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>82</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>83</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>84</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK, stan na styczeń 2019r

### 4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

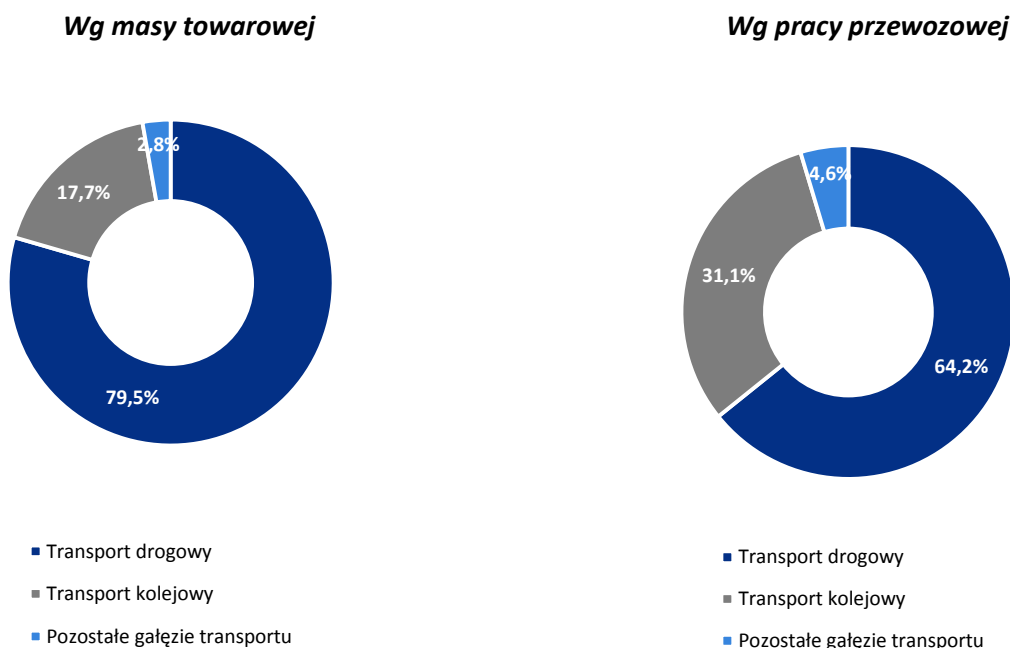
W I połowie 2019 r. na terytorium Czech przetransportowano łącznie 284,4 mln ton towarów (+6,8% r/r) i wykonano pracę przewozową równą 26,5 mld tkm (-13,1% r/r).<sup>85</sup> W tym okresie przyrost transportowanej masy r/r wykazały wszystkie za wyjątkiem lotnictwa gałęzie transportu, podczas gdy praca przewozowa wzrosła r/r wyłącznie w przypadku transportu kolejowego oraz wodnego śródlądowego. Zmniejszenie pracy przewozowej całego rynku przy jednoczesnym dynamicznym wzroście transportowanego wolumenu towarów wynikało ze spadku średniej odległości przewozu ładunków, do poziomu 93,4 km (-18,6% r/r).<sup>86</sup>

Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w okresie 6 miesięcy 2019 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	284,4	18	6,8%	26,5	-4	-13,1%	93,4	-21,3	-18,6%
Transport drogowy	226	15,1	7,2%	17,1	-4,1	-19,4%	75,4	-24,9	-24,8%
Transport kolejowy	50,4	2,2	4,5%	8,3	0,1	1,8%	163,9	-4,3	-2,6%
Pozostałe gałęzie transportu	7,9	0,7	10,1%	1,2	0	-3,1%	155,9	-21,2	-12,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 13 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w okresie 6 miesięcy 2019 r.

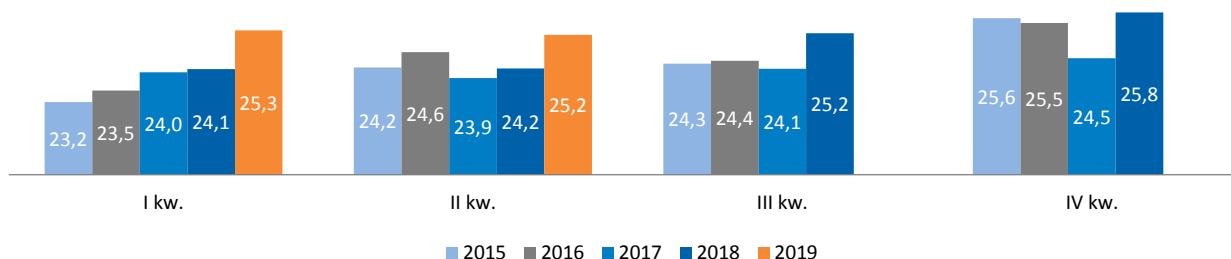


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

<sup>85</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

<sup>86</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

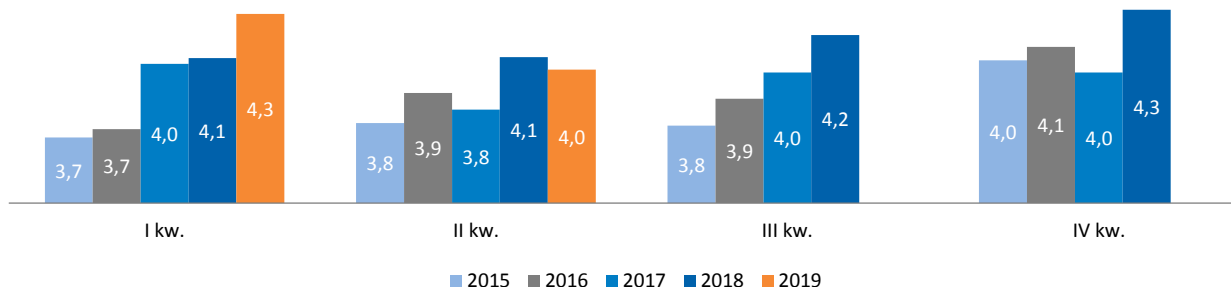
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mln ton)\*



\*dane za III kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie 2019 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2015-2019 (mld tkm)\*



\* dane za III kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie 2019 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

#### 4.2.4 Pozycja PKP CARGO International (dawniej AWT a.s.) na rynku przewozów kolejowych w Czechach

Zgodnie z danymi opublikowanymi przez SŽDC (czeskiego zarządcę infrastruktury kolejowej), na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych funkcjonuje obecnie 105 operatorów oferujących usługi kolejowego transportu ładunków, do których zaliczają się podmioty Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. i PKP CARGO International (dawniej Advanced World Transport a.s. – AWT).<sup>87</sup>

W okresie 9 miesięcy 2019 r. spółka PKP CARGO International przewiozła łącznie 7,1 mln ton towarów (-8,7% r/r) i wykonała pracę przewozową na poziomie 0,8 mld tkm (-6,9% r/r).<sup>88</sup> Jednocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International wydłużyła się w tym okresie do 119,6 km (+2,0% r/r). Spadek pracy przewozowej spowodował w okresie 9 miesięcy 2019 r. spadek udziału PKP CARGO International do poziomu 6,4% (-1,2 p.p.). Pomimo spadku udziału, spółka PKP CARGO International pozostała jednak trzecim największym operatorem na czeskim rynku przewozów w ujęciu wykonanej pracy przewozowej.<sup>89</sup>

W okresie 9 miesięcy 2019 r. spadek transportowanych wolumenów r/r spółka PKP CARGO International odnotowała m.in. dla przewozów kruszyw (-64,2% do 0,3 mln ton), ropy i przetworów naftowych (-12,8% do 0,4 mln ton) oraz koksu i węgla

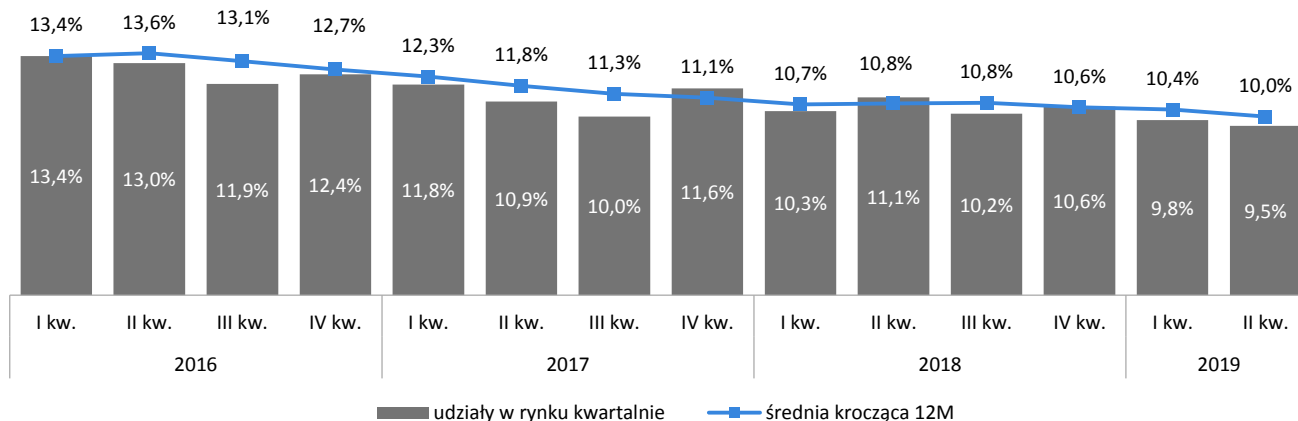
<sup>87</sup> SŽDC

<sup>88</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>89</sup> SŽDC

brunatnego (-10,8% do 1,2 mln ton).<sup>90</sup> W tym czasie dynamicznie zwiększały się natomiast przewozy węgla kamiennego (+4,1% r/r do poziomu 2,9 mln ton). Wzrost przewozów węgla kamiennego miał swoje podłoże przede wszystkim w zwiększonym obrocie surowca w relacjach międzynarodowych (import, tranzyt), podczas gdy krajowe wydobycie pozostawało w trendzie spadkowym (co było związane z trwającymi procesami restrukturyzacyjnymi w czeskim segmencie wydobywczym).<sup>91</sup> W okresie 9 miesięcy 2019 r. wyższe przewozy w ujęciu r/r uzyskano również w przypadku metali i wyrobów z metali (+101,1% do 0,1 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (+21,9% do 0,4 mln ton) oraz segmentu ładunków intermodalnych (+4,0% do 1,1 mln ton).<sup>92</sup>

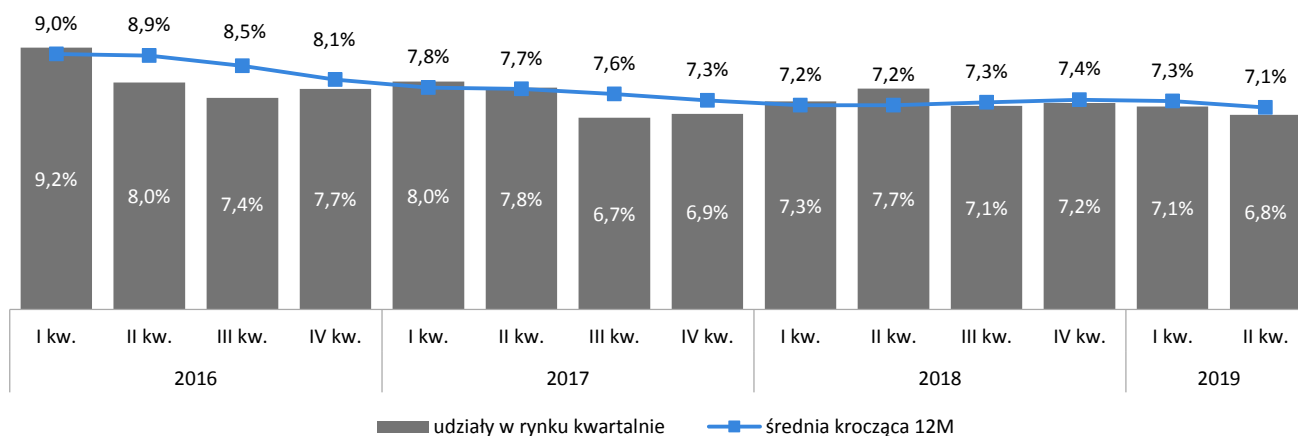
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2019\*



\* dane za III kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie 2019 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International

Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2019\*



\*dane za III kw. 2019 r. dostępne będą na przełomie 2019 i 2020 r.

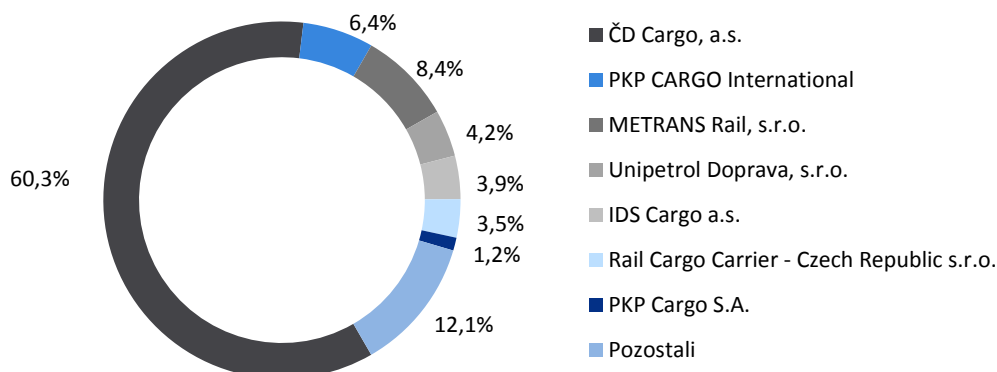
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International

<sup>90</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>91</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>92</sup> statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w okresie 9 miesięcy 2019 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W okresie 9 miesięcy 2019 r. spółka ČD Cargo a.s utrzymała dominującą pozycję na rynku kolejowych przewozów towarowych w Czechach, natomiast jej udział rynkowy zmniejszył się o 5,1 p.p. r/r do poziomu 60,3%<sup>93</sup>. Na niższym poziomie niż w analogicznym okresie 2018 r. ukształtowały się także udziały rynkowe spółek z Grupy PKP CARGO – PKP CARGO International (-1,2 p.p. do 6,4%) i PKP CARGO S.A. (-0,2 p.p. do 1,2%). W przypadku pozostałych wyodrębnianych przez SŽDC spółek w okresie 9 miesięcy 2019 r. udziały rynkowe zwiększyły się r/r. Największy wzrost udziału rynkowego r/r odnotowano dla operatorów IDS Cargo (+1,1 p.p. do 3,9%) oraz Metrans Rail (+0,9 p.p. do 8,4%). Druga z tych spółek (specjalizująca się w przewozach intermodalnych) umocniła się tym samym na pozycji wicelidera całego rynku kolejowych przewozów w Czechach. Znaczący wzrost udziału rynkowego r/r w okresie 9 miesięcy 2019 r. wykazali również pozostali (niewyszczególnieni bezpośrednio przez SŽDC) operatorzy kolejowi łącznie (+3,6 p.p. do 10,5%).<sup>94</sup>

Zmniejszenie udziału rynkowego spółki PKP CARGO S.A. w czeskim rynku przewozów nastąpiło bezpośrednio na skutek spadku przewożonego wolumenu towarów w ujęciu rok do roku. W okresie 9 miesięcy 2019 r. spadły r/r m.in. przewozy węgla kamiennego i brunatnego z Polski, rud w tranzycie z Ukrainy i polskich portów oraz przewozy intermodalne, przede wszystkim w tranzycie między Słowacją a Rosją. Jednocześnie w okresie tym wzrosły r/r przewozy drewna z portów, m.in. w tranzycie i eksporcie na Słowację.<sup>95</sup>

<sup>93</sup> SŽDC

<sup>94</sup> SŽDC

<sup>95</sup> statystyka własna PKP CARGO S.A.



#### 4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za 9 miesięcy 2018 r. i 2019 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International (dawniej grupa AWT). Przewozy w Grupie wykonuje 5 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGO International a.s. (dawniej 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 PKP CARGO International 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 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy oraz III kwartał 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	Zmiana 9 miesięcy 2019/ 9 miesięcy 2018		9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	III kw. 2019	III kw. 2018	Zmiana III kw. 2019/ III kw. 2018	
	(mln tkm)		%	udział w całości (%)		(mln tkm)		%		
Paliwa stałe <sup>1</sup>	7 497	8 043	-545	-6,8%	37%	35%	2 433	2 607	-174	-6,7%
z czego węgiel kamienny	6 360	6 876	-517	-7,5%	31%	30%	2 071	2 212	-141	-6,4%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup> *	3 995	5 425	-1 430	-26,4%	20%	23%	1 285	2 041	-756	-37,0%
Metale i rudy <sup>3</sup>	2 323	2 801	-478	-17,1%	11%	12%	685	896	-212	-23,6%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	1 577	1 679	-102	-6,1%	8%	7%	502	556	-53	-9,6%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	745	845	-100	-11,8%	4%	4%	261	322	-61	-19,0%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	767	1 010	-243	-24,0%	4%	4%	231	321	-90	-28,1%
Przewozy intermodalne	3 028	2 926	103	3,5%	15%	13%	1 098	1 009	88	8,8%
Pozostałe <sup>7</sup>	467	557	-90	-16,2%	2%	2%	176	187	-10	-5,5%
<b>Razem</b>	<b>20 399</b>	<b>23 285</b>	<b>-2 885</b>	<b>-12,4%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>6 671</b>	<b>7 940</b>	<b>-1 268</b>	<b>-16,0%</b>

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 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy oraz III kwartał 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	Zmiana 9 miesięcy 2019/ 9 miesięcy 2018		9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	III kw. 2019	III kw. 2018	Zmiana III kw. 2019/ III kw. 2018	
	(mln ton)		%	udział w całości (%)		(mln ton)		%		
Paliwa stałe <sup>1</sup>	39,9	42,1	-2,2	-5,2%	49%	46%	13,1	14,0	-0,9	-6,2%
z czego węgiel kamienny	35,9	38,1	-2,2	-5,9%	44%	42%	11,7	12,8	-1,0	-8,1%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	15,5	19,6	-4,1	-20,7%	19%	22%	5,3	7,5	-2,2	-29,5%
Metale i rudy <sup>3</sup>	7,6	9,5	-1,8	-19,2%	9%	10%	2,3	3,0	-0,7	-24,4%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	4,9	5,2	-0,3	-6,1%	6%	6%	1,5	1,6	-0,1	-8,1%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	2,6	2,8	-0,2	-7,2%	3%	3%	0,9	1,1	-0,1	-13,3%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	2,8	2,9	-0,1	-3,7%	3%	3%	0,8	1,0	-0,1	-14,6%
Przewozy intermodalne	7,1	6,6	0,5	8,1%	9%	7%	2,5	2,2	0,3	11,4%
Pozostałe <sup>7</sup>	1,7	2,0	-0,3	-15,0%	2%	2%	0,6	0,7	-0,1	-13,9%
<b>Razem</b>	<b>82,2</b>	<b>90,7</b>	<b>-8,5</b>	<b>-9,3%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>27,0</b>	<b>31,1</b>	<b>-4,1</b>	<b>-13,1%</b>

Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 9 miesięcy 2019 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 248 km (-3,4% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy oraz III kwartał 2018 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	Zmiana		III kw. 2019	III kw. 2018	Zmiana	
	(km)		9 miesięcy 2019/ 9 miesięcy 2018	%	(km)		III kw. 2019/ III kw. 2018	%
Paliwa stałe <sup>1</sup>	188	191	-3	-1,6%	186	187	-1	-0,5%
z czego węgiel kamienny	177	181	-3	-1,8%	176	173	3	1,9%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	257	277	-20	-7,1%	243	272	-29	-10,7%
Metale i rudy <sup>3</sup>	304	296	8	2,7%	301	298	3	1,1%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	325	325	0	0,0%	332	337	-5	-1,6%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	283	298	-15	-5,0%	281	301	-20	-6,6%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	278	353	-75	-21,1%	282	335	-53	-15,8%
Przewozy intermodalne	424	443	-19	-4,3%	445	455	-11	-2,3%
Pozostałe <sup>7</sup>	271	275	-4	-1,4%	290	264	26	9,8%
<b>Razem</b>	<b>248</b>	<b>257</b>	<b>-9</b>	<b>-3,4%</b>	<b>247</b>	<b>255</b>	<b>-8</b>	<b>-3,3%</b>

Źródło: Opracowanie własne

<sup>1</sup> Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

<sup>2</sup> Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.

<sup>3</sup> Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

<sup>4</sup> Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

<sup>5</sup> Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

<sup>6</sup> Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

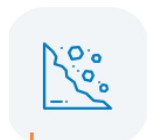
<sup>7</sup> Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w okresie 9 miesięcy 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 PKP CARGO International a.s. – pozyskanie nowych kontraktów m.in. z Czech na Węgry oraz z Polski do Czech;
- mniejsza r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
- mniejszy import węgla z Rosji - brak rynków zbytu, pełne place ładunkowe;
- większe przewozy koksu pomimo spadku jego produkcji w Polsce;
- 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.;
- utrzymanie niskiej prędkości handlowej w Polsce, przekładającej się na wydłużony czas obiegu taboru.



#### KRUSZYWA I MATERIAŁY BUDOWLANE

- spowolniona 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 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, opóźnienia w zawieraniu nowych kontraktów;
- 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);
- wysoka konkurencja ze strony niewielkich przewoźników;
- zmniejszone przewozy PKP CARGO International a.s. na budowę i utrzymanie linii kolejowych;

- ograniczenia związane z przepustowością linii kolejowych;
- mniejsza odległość przewozu wynikająca ze zmiany struktury przewozów kruszyw (wzrost udziału przewozów na krótsze odległości).


**PRZEWOZY  
INTERMODALNE**

- większy udział przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. zrębki drewna, wiórów, węgiel bitumiczny, metale, papier);
- 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 PKP CARGO International a.s. – 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.


**METALE  
I RUDY**

- spadek produkcji stali w Polsce - malejący popyt na stal, wzrost cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz kosztów energii;
- 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;
- ograniczanie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją ArcelorMittal Poland o ograniczeniu produkcji stali w Polsce jak i UE (proces wygaszenia wielkiego pieca w Krakowie rozpocznie się 23 listopada) – klient zużywa zapasy;
- 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 (produkcja wznowiona w październiku).


**PRODUKTY  
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu rekompensowany wzrostem przewozów tranzytowych do Niemiec i na Węgry;
- 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;
- zwiększone przewozy nawozów w imporcie z Rosji i Niemiec.


**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 PKP CARGO International a.s. - zmniejszony udział przewozów z Niemiec.


**DREWNO I  
PŁODY ROLNE**

- wzrost importu zrębki drewna z Białorusi;
- realizacja przewozów słodu w imporcie z Czech;
- brak przewozów buraków cukrowych (susza);
- znaczny spadek przewozów AWT Rail HU Zrt. – brak realizacji przewozów płodów rolnych oraz niższe przewozy zbóż;

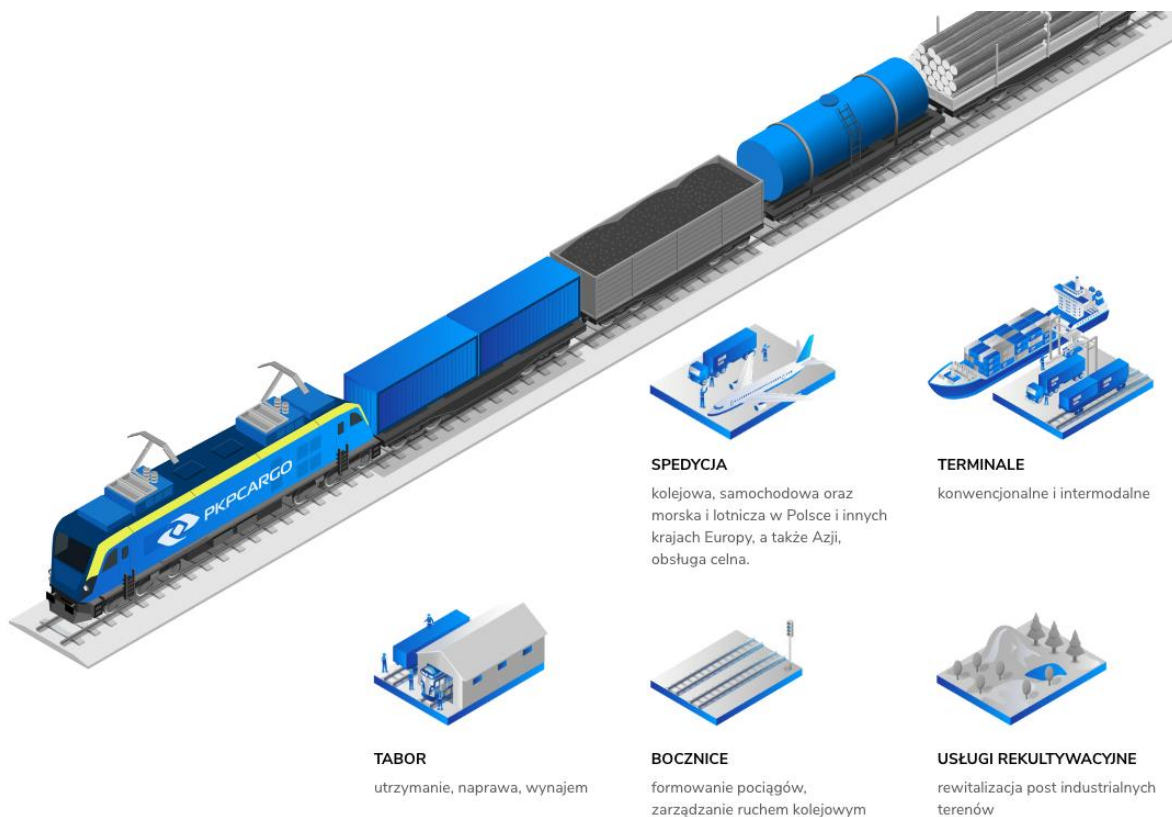
- spadek średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych: brak przewozów rzepaku na dłuższe odległości, przy wzroście przewozu siodła na krótką odległość.



- 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;
- uruchomienie krajowych przewozów oleju rzepakowego.

### 4.3 Pozostałe usługi

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



#### 4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 9 miesięcy 2019 r. oraz w analogicznym okresie 2018 r.

Rysunek 19 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. oraz 2018 r.



W Grupie PKP CARGO odnotowano w okresie 9 miesięcy 2019 r. wzrost przeciętnego zatrudnienia o 358 etatów r/r. W samej spółce PKP CARGO S.A. odnotowano wzrost o 237 etatów r/r.

## 4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 802,9 mln zł, tj. więcej o 68,4% w stosunku do analogicznego okresu 2018 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3). Dodatkowo nakłady na prawo do użytkowania aktywów zgodnie z MSSF 16 wyniosły 88,9 mln zł. Łączne nakłady Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. wyniosły 891,8 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 lokomotyw i wagonów - łącznie 762,9 mln zł (tj. 95,0% nakładów inwestycyjnych razem). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 4,7 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 18,6 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 16,7 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 88,9 mln zł, w tym głównie na tabor kolejowy w wysokości 77,8 mln zł.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2018 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)**

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	18,6	25,3	-6,7	-26,5%
Zakup lokomotyw	49,5	-	49,5	-
Modernizacja lokomotyw	209,0	24,5	184,5	753,1%
Zakup wagonów	47,4	1,4	46,0	3285,7%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	13,9	4,8	9,1	189,6%
Teleinformatyzacja	4,7	4,2	0,5	11,9%
Pozostałe	2,8	1,0	1,8	180,0%
Komponenty w remontach, w tym:	457,0	415,6	41,4	10,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	117,9	110,2	7,7	7,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	339,1	305,4	33,7	11,0%
<b>Razem</b>	<b>802,9</b>	<b>476,8</b>	<b>326,1</b>	<b>68,4%</b>
Prawo do użytkowania aktywów	88,9			
<b>Ogółem</b>	<b>891,8</b>			

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-jezernego 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 1 stycznia - 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 – jako spółki przejmującej, z Trade Trans Finance - jako spółką przejmowaną.
- Na dzień 30 czerwca 2019 roku PKP CARGO dokonała oszacowania korekty kosztów en. 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 pół. 2019 r. do cen obowiązujących w I pół. 2018r. W wyniku korekty zmniejszeniu uległy koszty en. trakcyjnej o 34,9 mln zł, koszty en. nietrakcyjnej o 1,3 mln zł oraz zobowiązania handlowe o 36,2 mln zł. PKP CARGO dokonało rozliczeń finansowych z dostawcami en. elektrycznej w II pół. 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.

**wrzesień**

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą zgody na zawarcie przez PKP CARGO z PKP S.A. umowy o współpracy dotyczącej wspólnej realizacji w ramach ONECARGO sp. z o.o. inwestycji polegającej na budowie terminala intermodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach, z zastrzeżeniem, że maksymalna wartości świadczeń PKP CARGO w związku z realizacją inwestycji nie przekroczy kwoty brutto 25 mln zł.
- Wyrażenie zgody przez Radę Nadzorczą, a następnie podpisanie umowy z konsorcjum firm NEWAG S.A. oraz NEWAG LEASE Sp. z o.o. s. k-a na dostawę 31 nowych lokomotyw elektrycznych sześciosiowych. Wartość umowy nie przekroczy kwoty 518,9 mln złotych netto.
- Podpisanie listu intencyjnego PKP CARGO S.A. i Forespo Poland, wyrażające zainteresowanie wydzierżawieniem i sprzedażą majątku dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyna.
- Podjęcie przez Zarząd spółki PKP CARGO CONNECT decyzji o rozwiązaniu rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT za okres od kwietnia 2013 roku do lipca 2013 roku w wysokości 24,4 mln zł, która została ujęta w wyniku finansowym spółki PKP CL za III kwartał 2019 r., co wpłynęło na wynik finansowy Grupy PKP CARGO.
- Rozpoczęcie rozmów z P.U. Hatrans Sp. z o.o. w przedmiocie nabycia przez PKP CARGO udziałów w P.U. Hatrans, które jest organizatorem połączeń kolejowych Łódź – Chengdu – Xiamen w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku.

**październik**

- Zadeklarowanie przez PKP CARGO oraz PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o. listem intencyjnym rozważenie współpracy w zakresie świadczenia usługi przewozu przez PKP CARGO paliwa gazowego LNG z wykorzystaniem sieci kolejowej.
- Rozpoczęcie rozmów ze spółkami: Vest Trans Rail SRL, Ferest Logistics i Romcargounit SRL w przedmiocie nabycia przez PKP CARGO udziałów w tych podmiotach. Wymienione spółki prowadzą działalność w obszarze kolejowych przewozów towarowych na rynku rumuńskim.
- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą zgody na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie przez PKP CARGO z konsorcjum firm: Wagony Świdnica sp. z o.o. oraz ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A., umowy na dostawę 220 szt. nowych wagonów platform przeznaczonych do przewozów intermodalnych z terminem realizacji do dnia 30 listopada 2022 r. Wartość Umowy nie przekroczy kwoty 126,1 mln zł brutto.
- PKP CARGO S.A. otrzymało wyróżnienie w 14. edycji konkursu The Best Annual Report 2018 w kategorii Raport Roczny Online.
- W dniu 31 października 2019 r. zarejestrowane zostało w KRS połączenie spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy ze spółką PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach.

**listopad**

- Publikacja szacunku wybranych danych finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2019 r. oraz korekta prognozy wyniku EBITDA.



## 5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN <sup>96</sup>		w mln EUR	
	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018*	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,3086</b>	<b>4,2535</b>
Przychody z działalności operacyjnej	3 671,6	3 839,3	852,2	902,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	182,8	274,7	42,4	64,6
Zysk / strata przed opodatkowaniem	129,0	245,2	29,9	57,6
Zysk / strata netto	98,7	194,3	22,9	45,7
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	85,7	189,0	19,9	44,4
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 (PLN/EUR)	2,20	4,34	0,51	1,02
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	2,20	4,34	0,51	1,02
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	563,3	605,8	130,7	142,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-588,0	-621,6	-136,5	-146,1
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-236,3	-240,2	-54,8	-56,5
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-261,0	-256,0	-60,6	-60,2
	<b>30/09/2019</b>	<b>31/12/2018</b>	<b>30/09/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,3736</b>	<b>4,3000</b>
Aktywa trwałe	6 246,3	5 187,2	1 428,2	1 206,3
Aktywa obrotowe	1 166,7	1 619,1	266,7	376,5
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	1,7	-	0,4	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	512,0	520,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 504,8	3 483,5	801,4	810,1
Zobowiązania długoterminowe	2 630,5	1 969,1	601,4	457,9
Zobowiązania krótkoterminowe	1 279,4	1 353,7	292,5	314,8

Źródło: *kwartalne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2019 roku sporządzone według MSSF UE.*

\* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 1.4 SSF<sup>97</sup>](#)

<sup>96</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

<sup>97</sup> Za każdym razem, gdy w „Pozostałych informacjach do skonsolidowanego raportu kwartalnego” będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2019 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,3086</b>	<b>4,2535</b>
Przychody z działalności operacyjnej	2 728,0	2 892,3	633,2	680,0
Zysk / strata na działalności operacyjnej	97,7	257,9	22,7	60,6
Zysk / strata przed opodatkowaniem	85,0	262,5	19,7	61,7
Zysk / strata netto	62,7	211,4	14,6	49,7
Całkowite dochody	44,6	195,9	10,4	46,1
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	1,40	4,72	0,32	1,11
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	1,40	4,72	0,32	1,11
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	478,9	517,5	111,1	121,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-503,2	-566,2	-116,8	-133,1
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-168,8	-165,4	-39,2	-38,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-193,1	-214,1	-44,8	-50,3
	<b>30/09/2019</b>	<b>31/12/2018</b>	<b>30/09/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,3736</b>	<b>4,3000</b>
Aktywa trwałe	5 768,4	4 902,5	1 318,9	1 140,1
Aktywa obrotowe	665,4	1 079,8	152,2	251,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	1,5	-	0,3	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	512,0	520,8
Kapitał własny	3 292,4	3 314,6	752,8	770,8
Zobowiązania długoterminowe	2 162,9	1 652,6	494,5	384,3
Zobowiązania krótkoterminowe	980,0	1 015,1	224,1	236,1

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2019 roku sporządzone według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2019 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

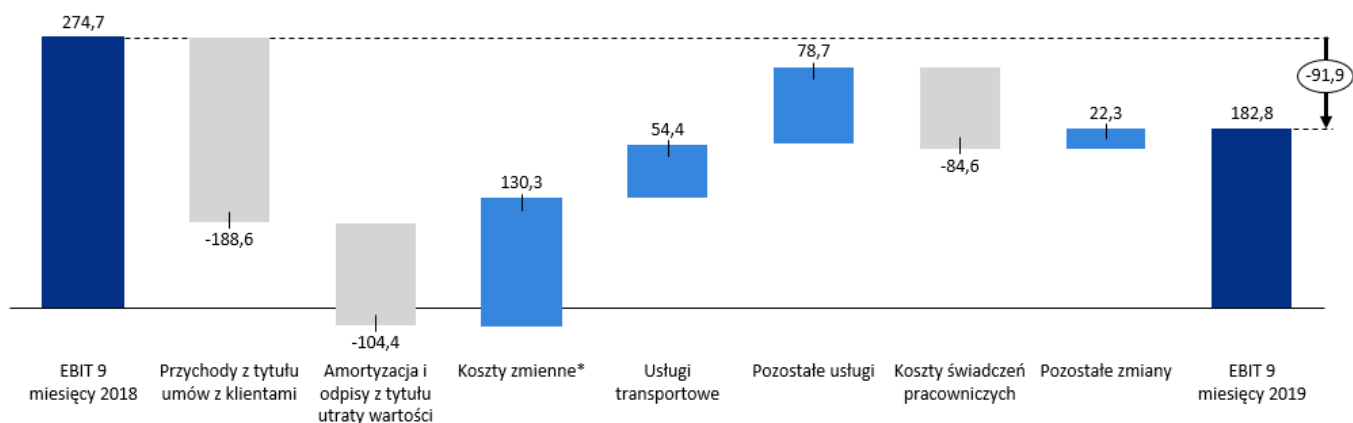
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.09.2019 r. – 4,3736 PLN/EUR, 31.12.2018 r. - 4,3000 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.09.2019 r. - 4,3086 PLN/EUR, 01.01 - 30.09.2018 r. - 4,2535 PLN/EUR.

## 5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

### Sprawozdanie z wyniku Grupy PKP CARGO

W okresie 9 miesięcy 2019 r. wynik EBIT wyniósł 182,8 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 91,9 mln zł (-33,5%).

Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 9 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.

W okresie 9 miesięcy 2019 roku w związku z implementacją MSSF 16, nastąpił wzrost amortyzacji o 84,2 mln zł, wynik na działalności operacyjnej wzrósł o 13,1 mln zł, natomiast wynik przed opodatkowaniem spadł o 11,6 mln zł. Zastosowanie nowego standardu spowodowało, iż wynik EBITDA jest wyższy o około 97,3 mln zł (**Nota 1.3 SSF**).

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do 9 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 9,3%), przy wzroście stawek przewozowych, rekompensujących częściowo spadek przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych. 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 spowodowany był głównie wdrożeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (szczegóły zaprezentowano w **Nocie 1.3 SSF**). Po wyłączeniu efektu ujęcia standardu, koszty amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości rosły o 20,2 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), spowodowany był niższą pracą przewozową o 12,4% oraz obniżenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. cennika dla rozkładu jazdy pociągów na lata 2018/2019. Dodatkowo Jednostka dominująca ujęła w okresie 9 miesięcy 2019 r. efekt rekompensaty z tytułu wyższych cen energii elektrycznej. Ostateczny efekt rozliczenia wyniósł 35,5 mln zł;
- spadek kosztów usług transportowych wynikał z większego wykorzystania własnych zasobów oraz niższej pracy przewozowej o 12,4%;
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług (głównie z tytułu czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru) wynikał z wprowadzenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16, a także poniesienia niższych opłat za pobyt wagonów związanych z obniżeniem przewozów z importu;
- 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

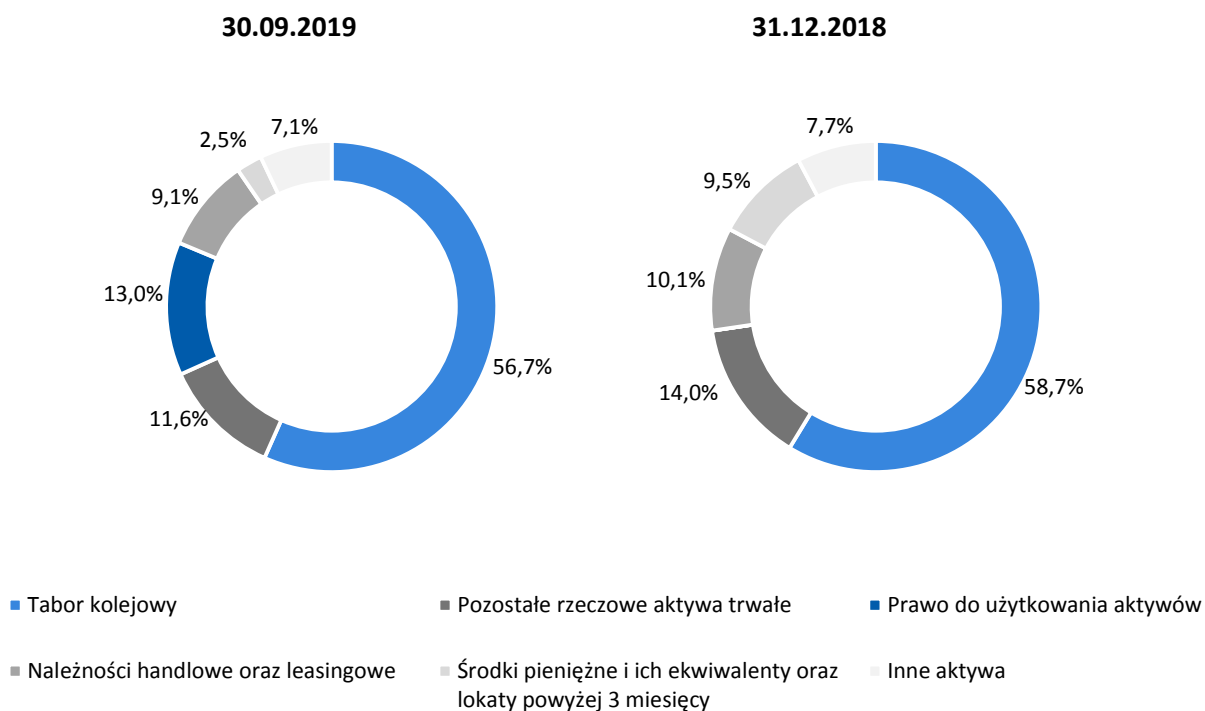
od 1 września 2018 r. oraz od 1 sierpnia 2019 r. w PKP CARGO S.A.). Ponadto zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze zwiększyła się o 2,2 mln zł. Jednocześnie Grupa PKP CARGO zanotowała wzrost przeciętnego zatrudnienia o 358 etatów. Zwiększenie zatrudnienia ma związek z długoterminowym podejściem 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

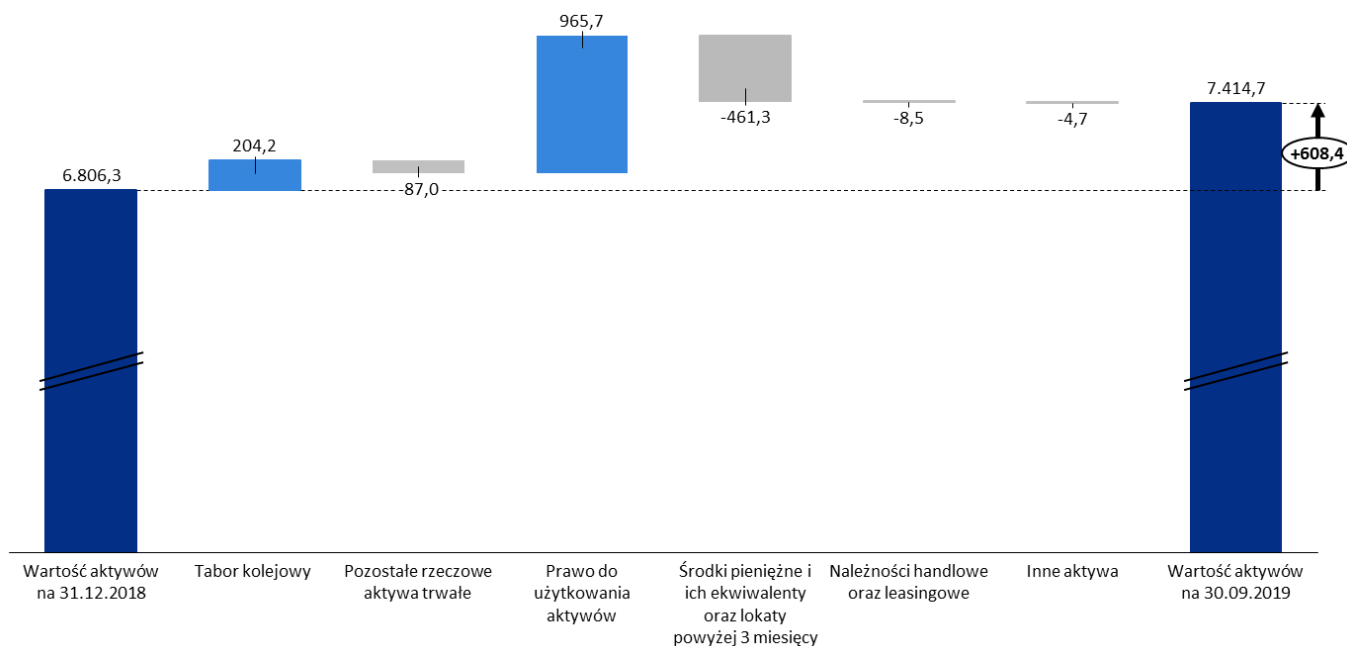
### AKTYWA

Największy udział w strukturze aktywów na dzień 30.09.2019 r. posiadał tabor kolejowy, który stanowił 56,7% sumy aktywów wobec 58,7% na dzień 31.12.2018 r. Istotną zmianą wynikającą z wdrożenia MSSF 16 w porównaniu do 31.12.2018 r. jest ujawnienie nowej pozycji, tj. prawa do użytkowania aktywów, która stanowiła na dzień 30.09.2019 r. 13,0% sumy aktywów. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 30.09.2019 r. miały należności handlowe oraz leasingowe. W stosunku do całości aktywów stanowiły one 9,1%.

Rysunek 21 Struktura aktywów – stan na 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

**Rysunek 22** Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2019 r. (w mln zł)


Źródło: Opracowanie własne

Implementacja MSSF 16 wpłynęła na strukturę sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 30.09.2019 r. W porównaniu do opublikowanego sprawozdania na dzień 31.12.2018 r. w wyniku wdrożenia MSSF 16 z efektem finansowym na dzień 01.01.2019 r. istotnej zmianie uległy m.in. pozycje: taboru kolejowego (prezentacyjne przesunięcie 160,9 mln zł do pozycji prawo do użytkowania aktywów) oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych (prezentacyjne przesunięcie 50,0 mln zł do pozycji prawo do użytkowania aktywów). Ponadto całość aktywów wynikających z zastosowania MSSF 16 została ujęta w pozycji prawa do użytkowania aktywów w wysokości 1 002,8 mln zł. Istotnemu wzrostowi wartości z dniem 01.01.2019 r. uległa również pozycja zobowiązań z tytułu zadłużenia zarówno krótkoterminowych, jak i długoterminowych o 803,7 mln zł. Szczegóły dotyczące zmian wpływu MSSF 16 na sprawozdanie z sytuacji finansowej opisano w [Nocie 1.3 SSF](#).

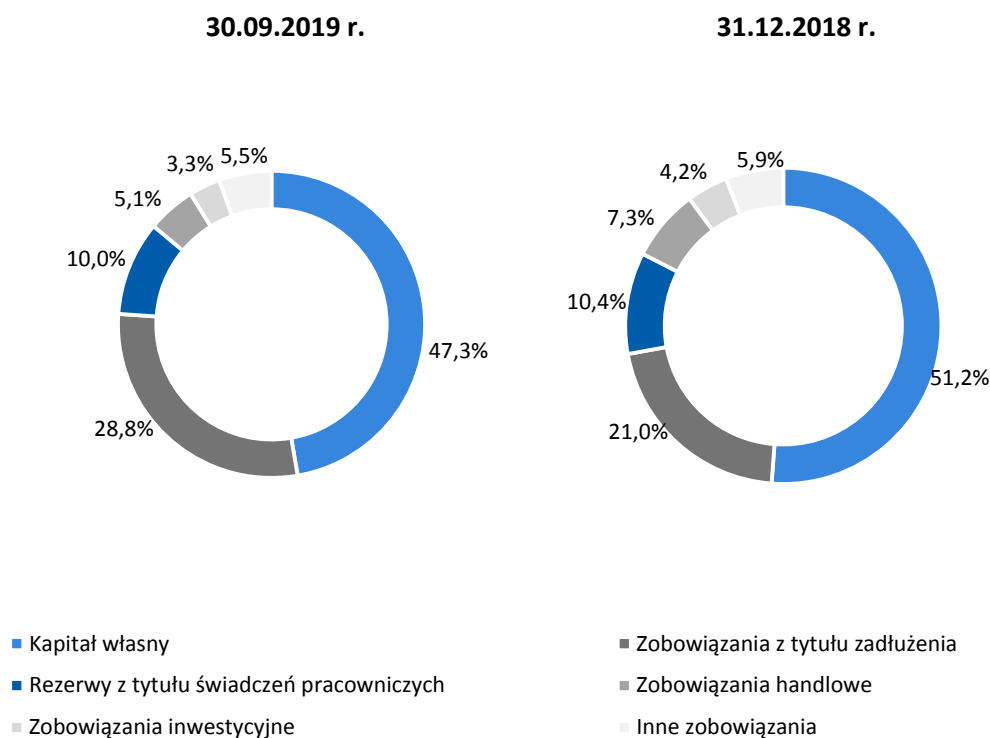
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.09.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru kolejowego o 204,2 mln zł wynikał z realizacji inwestycji taborowych na poziomie 762,9 mln zł (głównie naprawy okresowe taboru P4 i P5, przeglądy okresowe P3, modernizacje lokomotyw oraz zakupy lokomotyw i wagonów), przy amortyzacji taboru kolejowego w okresie 9 miesięcy 2019 r. w wysokości 370,1 mln zł oraz reklasyfikacji 160,9 mln zł taboru kolejowego, w wyniku wprowadzenia standardu MSSF 16, do pozycji praw do użytkowania aktywów. Szczegóły dotyczące zmian stanu taboru kolejowego opisano w [Nocie 5.1. SSF](#);
- spadek wartości pozostałych rzeczowych aktywów trwałych o 87,0 mln zł był związany głównie z wpływem wdrożenia MSSF 16 (zmiana prezentacyjna opisana powyżej) oraz amortyzacji pozostałych rzeczowych aktywów trwałych w okresie 9 miesięcy 2019 r. w wysokości 59,9 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 965,7 mln zł na dzień 30.09.2019 jest efektem ujęcia od dnia 1 stycznia 2019 r. MSSF 16. Szczegóły dotyczące pozycji prawo do użytkowania aktywów oraz zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w [Nocie 5.2. SSF](#);
- spadek środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz lokat powyżej 3 miesięcy o 461,3 mln zł był związany głównie z wydatkami na nakłady inwestycyjne oraz spłatą zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek.

**KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA**

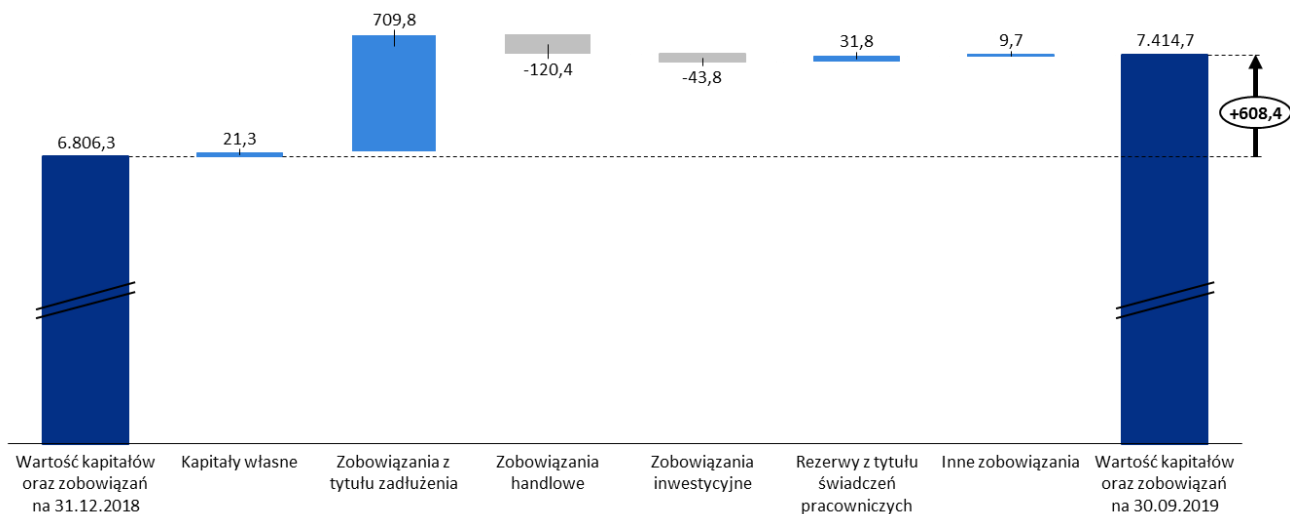
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.09.2019 r. stanowił 47,3% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 51,2% na dzień 31.12.2018 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 28,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 21,0% na 31.12.2018 r., co było związane z wprowadzeniem od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16.

**Rysunek 23** Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

**Rysunek 24** Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

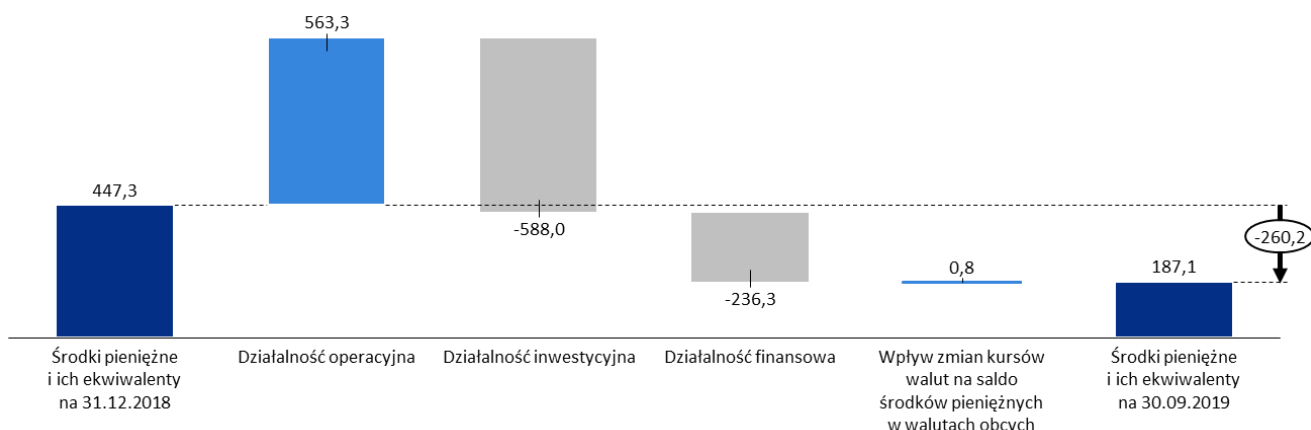
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 30.09.2019 r. w porównaniu do dnia 31.12.2018 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost kapitałów własnych wynikał głównie z dodatniego wyniku finansowego za okres 9 miesięcy 2019 r. w wysokości 98,7 mln zł, przy jednoczesnej wypłacie dywidendy za 2018 r. w wysokości 67,2 mln zł (uchwała Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 czerwca 2019 r.);
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia o 709,8 mln zł, głównie na skutek wdrożenia od 1 stycznia 2019 r. standardu MSSF 16 (wpływ wdrożenia na pozycję na dzień 1 stycznia 2019 r. wyniósł 803,7 mln zł), przy zmniejszeniu zadłużenia poprzez spłatę kredytów bankowych, pożyczek i leasingów w kwocie 282,0 mln zł oraz przy zaciągnięciu 99,3 mln zł kredytów bankowych. Szczegóły dotyczące zmian wynikających z wdrożenia MSSF 16 opisano w **Nocie 1.3. SSF**;
- spadek zobowiązań handlowych o 120,4 mln zł wynikał głównie ze spadku poziomu kosztów operacyjnych;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych o 43,8 mln zł wynikał głównie ze zmniejszenia zobowiązań z tytułu inwestycji w nieruchomości o 16,3 mln zł oraz pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 31,2 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych o 31,8 mln zł, wynikał głównie ze wzrostu wartości rezerw na odpisy emerytalne i rentowe.

### Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.09.2019 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2018 r. spadła o 260,2 mln zł.

Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 129,0 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 530,3 mln zł. Na zmniejszenie przepływów z działalności operacyjnej wpłynęły głównie zmiana wartości kapitału obrotowego o 76,9 mln zł oraz zapłata podatku dochodowego na poziomie 38,1 mln zł.
- Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej miały bezpośredni związek z wydatkami z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 816,6 mln zł. Dodatni wpływ na wartość przepływów pieniężnych z działalności inwestycyjnej miało zakończenie inwestycji w lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy o wartości 200,0 mln zł.
- Przepływy pieniężne z działalności finansowej w okresie 9 miesięcy 2019 r. wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek oraz rat z tytułu leasingu, odsetek od leasingu oraz kredytów i pożyczek w wysokości 322,0 mln zł, przy 99,3 mln zł zaciągnięć kredytów. Ponadto w okresie 9 miesięcy 2019 r. wypłacono dywidendę na rzecz właścicieli o wartości 67,2 mln zł, jak również otrzymano 57,5 mln zł dotacji głównie na zakup taboru kolejowego.

### 5.1.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2018*	Zmiana	
			2019 - 2018	Tempo zmian 2019/2018
Marża EBITDA <sup>1</sup>	19,4%	18,2%	1,2 p.p.	6,4%
Marża wyniku netto <sup>2</sup>	2,7%	5,1%	-2,4 p.p.	-46,9%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA <sup>3</sup>	2,1	1,0	1,1	119,9%
Skorygowany o wpływ MSSF16 wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA <sup>3</sup>	1,4	1,0	0,4	46,0%
ROA <sup>4</sup>	1,2%	3,4%	-2,2 p.p.	-64,7%
ROE <sup>5</sup>	2,5%	6,4%	-3,9 p.p.	-60,7%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>6</sup>	223,3	250,3	-27,0	-10,8%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>7</sup>	1 454,0	1 462,0	-8,0	-0,5%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>8</sup>	14,7	15,7	-1,0	-6,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>9</sup>	861,4	998,4	-137,0	-13,7%

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.

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. 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 oraz w oparciu o EBITDA 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.



Grupa PKP CARGO uznawała 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 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 **5.1.2 Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO**. Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA skorygowany o wpływ MSSF 16 pogorszył się na skutek spadku poziomu wyniku EBITDA oraz wzrostu zadłużenia finansowego netto. 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;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw, średniego tonażu pociągów brutto oraz średniodobowego czasu pracy lokomotyw nastąpił wskutek spadku przewozów oraz spadku prędkości handlowej (zamknięcia torowe i utrudnienia na sieci PKP PLK S.A.);
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił wskutek spadku pracy przewozowej o 12,4% r/r, przy wzroście zatrudnienia o 1,5% r/r.



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



### Sytuacja gospodarcza w Europie

- Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.
- 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 ma i w najbliższych latach będzie miała bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji.



### Opłaty za dostęp do infrastruktury

- W okresie 9 miesięcy 2019 r. stanowiły ok. 12,4% 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 III kwartale 2019 r. zaobserwowano spadek cen złomu. Prawdopodobnie w IV kwartale ceny utrzymają się na dotychczasowym poziomie.
- Ceny złomu mają bezpośredni wpływ na przychody z tytułu kasacji taboru w Grupie.



#### Zmiana regulacji prawnych

- Rozporządzenie 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 została podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2019 r. koszt podwyżki wyniesie około 45 mln zł.

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

Na dzień publikacji Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Zarząd Jednostki dominującej po przeanalizowaniu skonsolidowanych wyników finansowych i operacyjnych za 9 miesięcy 2019 r. oraz sytuacji na rynku kolejowych przewozów towarowych, podtrzymuje skorygowaną prognozę wyniku EBITDA Grupy PKP CARGO na rok 2019 w wysokości ok. 925 mln zł podaną do publicznej wiadomości w dniu 6 listopada 2019 roku Raportem bieżącym nr 52/2019.

### 5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

#### 5.4.1 Tabor

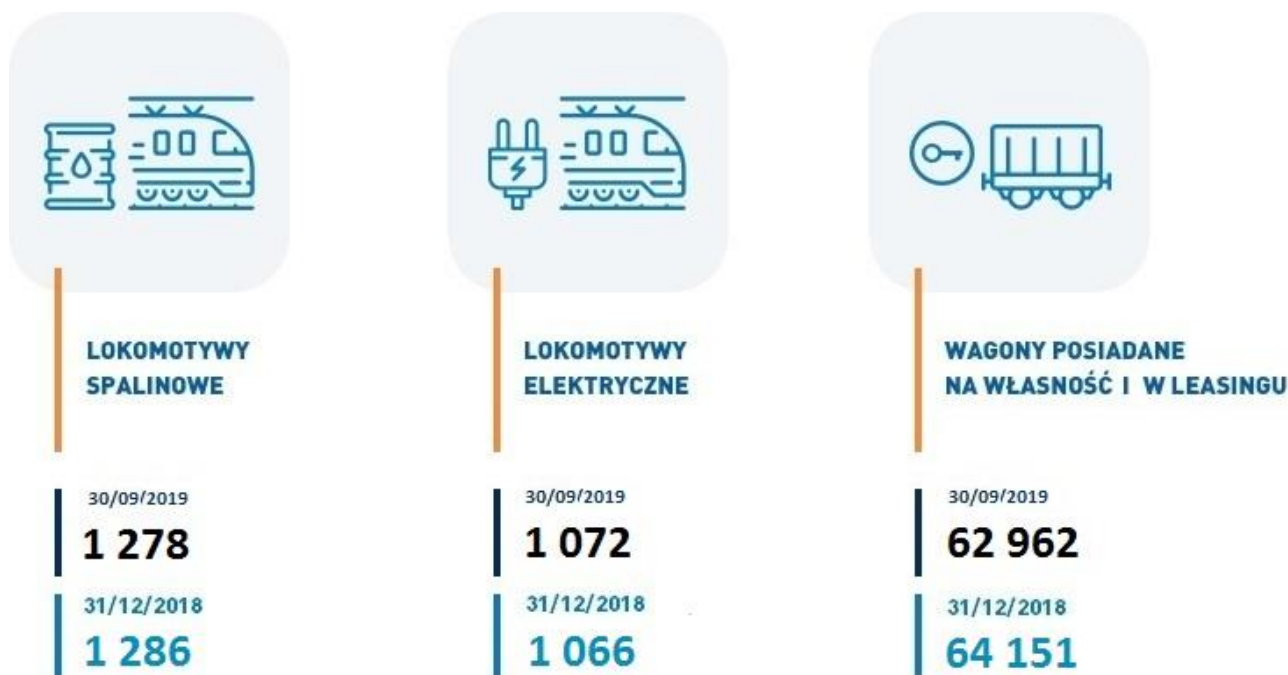
Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich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

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

W okresie 9 miesięcy 2019 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowych lokomotyw oraz wagonów i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw - w ciągu 9 miesięcy 2019 r. wykonano 14 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii ET41 oraz 20 napraw głównych lokomotyw serii SM48/ST48. Obecnie Grupa PKP CARGO posiada 2 350 lokomotyw.

W IV kwartale 2019 r. planowana jest sprzedaż 91 szt. wraków lokomotyw, jednocześnie zostanie dokonany zakup 7 szt. lokomotyw elektrycznych z modułem dojazdowym DRAGON 2.

Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r.



### 5.4.2 Nieruchomości

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

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2019 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2019 r. oraz 31.12.2018 r.

Wyszczególnienie	30/09/2019	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 <sup>2</sup> ]	730 065	738 392	-8 327

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. W analizowanym okresie największy wpływ miało zmniejszenie powierzchni budynków dzierżawionych przez CARGOTOR Sp. z o.o. (-5 670 m<sup>2</sup>), jak również wyburzenie przez PKP CARGO International (d. AWT) jednego z budynków o powierzchni 440 m<sup>2</sup>.

## 6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

---

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

### 6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

---

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie 9 miesięcy 2019 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

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

### 6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

---

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

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

---

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

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

**Zarząd Spółki**

---

Czesław Warszewicz  
Prezes Zarządu

---

Leszek Borowiec  
Członek Zarządu

---

Grzegorz Fingas  
Członek Zarządu

---

Witold Bawor  
Członek Zarządu

---

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 listopada 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](mailto:relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu)