

# RAPORT KWARTALNY Q3 2020



Skonsolidowany raport kwartalny  
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**  
za III kwartał 2020 roku



Kwartalne Skrócone Skonsolidowane  
Sprawozdanie Finansowe  
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**  
za okres 9 miesięcy zakończony  
dnia 30 września 2020 roku

Sporządzone zgodnie z MSSF UE





**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 KAPITAŁE 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 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	10
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	11
<b>2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>13</b>
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	13
2.2 Koszty operacyjne	16
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	17
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	17
<b>3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania</b>	<b>18</b>
3.1 Podatek dochodowy	18
<b>4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia</b>	<b>20</b>
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	20
4.2 Kapitał własny	22
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	23
<b>5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej</b>	<b>24</b>
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	24
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	26
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	27
5.4 Zapasy	27
5.5 Należności handlowe	27
5.6 Pozostałe aktywa	28
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	28
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	29
5.9 Pozostałe rezerwy	30
5.10 Pozostałe zobowiązania	30
<b>6. Instrumenty finansowe</b>	<b>31</b>
6.1 Instrumenty finansowe	31
<b>7. Noty pozostałe</b>	<b>34</b>
7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi	34
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	35
7.3 Zobowiązania warunkowe	36
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	36
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	36

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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019	
Przychody z tytułu umów z klientami	2 974,2	1 009,6	3 616,6	1 191,3	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(359,2)	(124,6)	(430,2)	(150,3)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(375,4)	(131,8)	(431,6)	(142,1)	
Usługi transportowe	(238,4)	(77,8)	(287,2)	(83,7)	
Pozostałe usługi	(267,4)	(90,8)	(284,5)	(103,5)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 234,7)	(381,5)	(1 284,9)	(403,5)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(193,9)	(60,8)	(210,2)	(68,9)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	128,4	84,6	25,1	23,7	<i>Nota 2.3</i>
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>433,6</b>	<b>226,9</b>	<b>713,1</b>	<b>263,0</b>	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(579,0)	(190,3)	(530,3)	(182,1)	<i>Nota 2.2</i>
<b>Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>(145,4)</b>	<b>36,6</b>	<b>182,8</b>	<b>80,9</b>	
Przychody i (koszty) finansowe	(64,4)	(14,6)	(55,2)	(20,6)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	1,4	0,6	1,4	0,7	<i>Nota 5.3</i>
<b>Zysk/(strata) przed opodatkowaniem</b>	<b>(208,4)</b>	<b>22,6</b>	<b>129,0</b>	<b>61,0</b>	
Podatek dochodowy	32,1	(7,0)	(30,3)	(10,2)	<i>Nota 3.1</i>
<b>ZYSK/(STRATA) NETTO</b>	<b>(176,3)</b>	<b>15,6</b>	<b>98,7</b>	<b>50,8</b>	
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>					
Wycena instrumentów zabezpieczających	(43,6)	(13,6)	(11,7)	(20,8)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	8,3	2,6	2,2	3,9	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	(6,4)	(0,6)	7,4	7,1	
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(41,7)</b>	<b>(11,6)</b>	<b>(2,1)</b>	<b>(9,8)</b>	
Zyski/(straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(52,1)	-	(14,3)	(0,3)	<i>Nota 5.8</i>
Podatek dochodowy	9,9	-	2,7	-	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	(0,7)	-	0,7	-	<i>Nota 6.1</i>
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(42,9)</b>	<b>-</b>	<b>(10,9)</b>	<b>(0,3)</b>	
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>(84,6)</b>	<b>(11,6)</b>	<b>(13,0)</b>	<b>(10,1)</b>	
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>(260,9)</b>	<b>4,0</b>	<b>85,7</b>	<b>40,7</b>	
<b>Zysk/(strata) netto przypadający:</b>					
Zysk/(strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(176,3)	15,6	98,7	50,8	
<b>Suma całkowitych dochodów przypadających:</b>					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(260,9)	4,0	85,7	40,7	
<b>Zysk/(strata) 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/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	<b>(3,94)</b>	<b>0,35</b>	<b>2,20</b>	<b>1,13</b>	

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

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ**

	30/09/2020	31/12/2019	
<b>AKTYWA</b>			
Tabor kolejowy	4 312,2	4 329,6	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	861,7	872,4	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 022,7	1 078,8	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	41,7	40,4	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	4,8	3,0	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	11,2	10,9	
Pozostałe aktywa	35,1	55,0	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	163,9	113,7	<i>Nota 3.1</i>
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>6 453,3</b>	<b>6 503,8</b>	
Zapasy	158,7	161,0	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	577,0	591,3	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,7	0,7	
Należności z tytułu podatku dochodowego	2,7	51,4	
Pozostałe aktywa	102,4	132,7	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	378,2	550,4	<i>Nota 4.3</i>
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>1 219,7</b>	<b>1 487,5</b>	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,3	-	
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>7 685,3</b>	<b>7 991,3</b>	
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	782,4	781,4	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(155,9)	(77,7)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	71,1	77,5	
Zyski zatrzymane	225,5	402,8	
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 162,4</b>	<b>3 423,3</b>	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 178,0	2 201,4	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	3,5	2,7	
Zobowiązania inwestycyjne	159,7	157,0	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	693,6	657,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	5,4	5,4	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	85,5	92,3	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	0,1	-	<i>Nota 5.10</i>
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>3 125,8</b>	<b>3 115,9</b>	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	472,2	421,3	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	306,7	412,2	
Zobowiązania inwestycyjne	187,6	181,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	133,0	127,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	38,5	45,6	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	259,1	264,4	<i>Nota 5.10</i>
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1 397,1</b>	<b>1 452,1</b>	
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>4 522,9</b>	<b>4 568,0</b>	
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>7 685,3</b>	<b>7 991,3</b>	

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

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
<b>1/01/2020</b>	<b>2 239,3</b>	<b>781,4</b>	<b>(12,2)</b>	<b>(75,0)</b>	<b>9,5</b>	<b>77,5</b>	<b>402,8</b>	<b>3 423,3</b>
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(176,3)	(176,3)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,2)	(35,3)	(6,4)	-	(84,6)
<b>Całkowite dochody razem</b>	-	-	(0,7)	(42,2)	(35,3)	(6,4)	(176,3)	(260,9)
Pozostałe zmiany za okres		1,0	-	-	-	-	(1,0)	-
<b>30/09/2020</b>	<b>2 239,3</b>	<b>782,4</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(117,2)</b>	<b>(25,8)</b>	<b>71,1</b>	<b>225,5</b>	<b>3 162,4</b>
<b>1/01/2019 (zbadane)</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>
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
<b>1/01/2019 (przekształcone)</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)
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>

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLYWÓW PIENIĘŻNYCH**

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019
<b>Przeplwy pieniężne z działalności operacyjnej</b>		
<b>Zysk / (strata) przed opodatkowaniem</b>	<b>(208,4)</b>	<b>129,0</b>
<b>Korekty</b>		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	579,0	530,3 <i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	42,3	39,7
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	1,9	1,2
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	45,4	(38,1)
Zmiany w kapitale obrotowym	(21,2)	(76,9)
Pozostałe korekty	(57,9)	(21,9)
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>381,1</b>	<b>563,3</b>
<b>Przeplwy pieniężne z działalności inwestycyjnej</b>		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(498,1)	(816,6)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	35,9	15,0
Wpływy ze sprzedaży pozostałych aktywów finansowych	-	1,0
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	0,4	2,4
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	200,0
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	2,6	10,2
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>(459,2)</b>	<b>(588,0)</b>
<b>Przeplwy pieniężne z działalności finansowej</b>		
Wydatki z tytułu leasingu	(114,0)	(95,9) <i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	289,3	99,3 <i>Nota 4.1</i>
Splata kredytów / pożyczek	(241,4)	(186,1) <i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(42,7)	(40,0) <i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	17,4	57,5
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli	-	(67,2)
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool	1,5	-
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,9)	(3,9)
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>(93,8)</b>	<b>(236,3)</b>
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(171,9)	(261,0)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	550,4	447,3 <i>Nota 4.3</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(0,3)	0,8
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:</b>	<b>378,2</b>	<b>187,1</b> <i>Nota 4.3</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>44,6</i>	<i>43,0</i> <i>Nota 4.3</i>





## NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

### 1. Informacje ogólne

#### 1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy

##### Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium 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 2020 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za III kwartał 2020 roku odpowiednio w [Rozdziałach 3.1](#) oraz [3.3](#).

##### Informacje o Grupie Kapitałowej

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



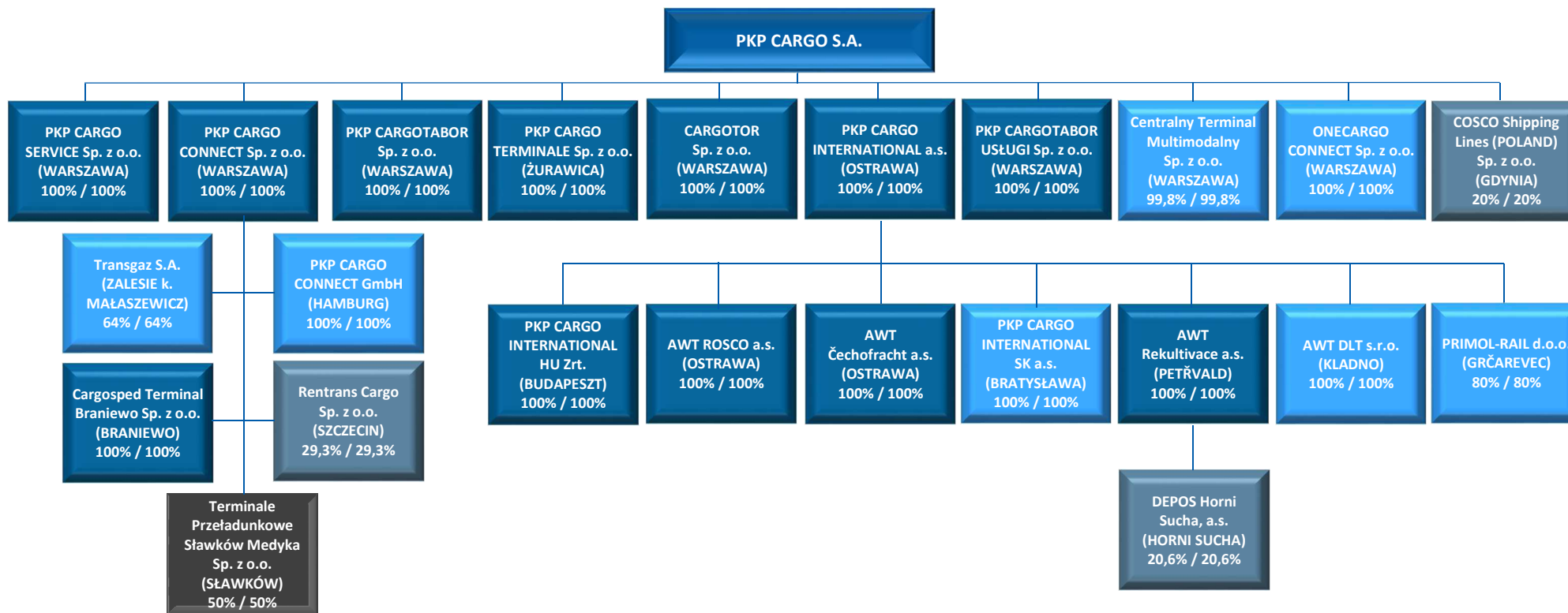
Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.



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

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 30 września 2020 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.)

Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 roku nastąpiło transgraniczne połączenie spółki AWT Rekulivace a.s. ze spółką AWT Rekulivace PL Sp. z o.o., w wyniku którego spółka przejmowana AWT Rekulivace PL Sp. z o.o. została wykreślona z Krajowego Rejestru Sądowego.

W dniu 10 lutego 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.

W dniu 13 czerwca 2020 roku nastąpiło rozwiązanie spółki P.P.H.U. "UKPOL" Sp. z o.o. zgodnie z postanowieniem Sądu Rejonowego w Rzeszowie. W wyniku powyższego spółka P.P.H.U. "UKPOL" Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.

W dniu 24 czerwca 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail SK a.s. na PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.

### 1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonym według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2020 roku 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 Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej instrumentów pochodnych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

W okresie śródrocznym 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 Kwartałne Skrócone 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 ujmują się w wyniku, o ile nie odracza się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

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

- a) pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- b) 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.

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

Na dzień 30 września 2020 roku, 31 grudnia 2019 roku oraz 30 września 2019 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	
	30/09/2020	31/12/2019	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019
EUR	4,5268	4,2585	4,4420	4,3086
CZK	0,1666	0,1676	0,1677	0,1675
HUF	0,0124	0,0129	0,0127	0,0133

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2019 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 19 listopada 2020 roku.

## 1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

Zatwierdzając niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa zastosowała następujące zmiany standardów i interpretacji, które zostały wydane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzone do stosowania przez UE:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany w zakresie referencji do Założeń Konceptyjnych MSSF	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja terminu istotny	1 stycznia 2020 roku
Poprawki do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnianie informacji” oraz MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” - reforma IBOR	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych” – definicja przedsięwzięcia	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Koncesje czynszowe związane z Covid-19	1 czerwca 2020 roku

Powyżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie miały istotnego wpływu na stosowaną przez Grupę Politykę Rachunkowości.

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni 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 2020 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 do MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe” - odroczenie MSSF 9	1 stycznia 2021 roku
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnienie informacji”, MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe”, MSSF 16 „Leasing” - reforma IBOR - faza 2	1 stycznia 2021 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych”, MSR 16 „Rzeczowe aktywa trwałe”, MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”	1 stycznia 2022 roku
Roczne poprawki do MSSF cykl 2018-2020 (MSSF 1, MSSF 9, MSSF 16 oraz MSR 41)	1 stycznia 2022 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2023 roku



## 1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

### Utrata wartości aktywów trwałych Grupy

W wyniku pandemii COVID-19, Grupa odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych, w związku z czym na dzień 30 czerwca 2020 roku przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne, zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Rezultaty przeprowadzonych testów nie wykazały konieczności aktualizacji wartości aktywów trwałych należących do Grupy. Szczegółowe informacje w zakresie testów na trwałą utratę wartości zostały opisane w **Nocie 1.5** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

### Ocena oczekiwanych strat kredytowych

Grupa przeprowadziła analizę wpływu pandemii COVID-19 na kalkulację oczekiwanych strat kredytowych pod kątem uwzględnienia dodatkowego ryzyka kredytowego związanego z obecną sytuacją gospodarczą, która może spowodować pogorszenie sytuacji płynnościowej kontrahentów, a tym samym wpłynąć na odzyskiwalność należności handlowych. Na podstawie analizy dotychczasowych spłat należności Grupa zaobserwowała, iż poziom spłaty należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej na dzień 30 września 2020 roku nie uległ istotnej zmianie w stosunku do poprzednich okresów. Ponadto część należności handlowych jest objęta zabezpieczeniami. Grupa jest w stałym kontakcie z kluczowymi kontrahentami i nie ma sygnałów świadczących o istotnym wzroście ryzyka niespłacalności należności. Biorąc pod uwagę powyższe oraz z uwagi na niepewność prognoz dotyczących rozwoju pandemii i ich wpływu na otoczenie gospodarcze, Grupa nie dysponuje danymi, na bazie których mogłaby oszacować dodatkowe ryzyko kredytowe, a tym samym nie zidentyfikowała przesłanek do zmiany szacunków przyjętych do oceny oczekiwanych strat kredytowych na dzień 30 września 2020 roku. Grupa na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

### Wpływ na koszty świadczeń pracowniczych

W związku z pandemią COVID - 19 Jednostka dominująca oraz wybrane spółki zależne podpisały porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników. Porozumienie podpisane przez Jednostkę dominującą obejmowało okres od 1 czerwca 2020 roku do 31 sierpnia 2020 roku, natomiast porozumienia podpisane przez spółki zależne obejmowały okres od 1 lipca 2020 roku do 30 września 2020 roku. Obniżenie czasu pracy dla pracowników Grupy wpłynęło na zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w łącznej wysokości 33,8 milionów złotych.

Na podstawie Ustawy Antykryzysowej, Jednostce dominującej i wybranym spółkom zależnym zostało przyznane wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w łącznej wysokości 114,7 milionów złotych.

### Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Grupę na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 3,1 milionów złotych i obejmowały głównie koszty poniesione na środki ochrony osobistej. Dodatkowo, w kwietniu 2020 roku Jednostka dominująca przekazała kwotę 1,0 miliona złotych darowizny na rzecz Fundacji Grupy PKP z przeznaczeniem na walkę z pandemią COVID-19.

### Sytuacja płynnościowa Grupy

Na dzień 30 września 2020 roku poziom kapitału obrotowego uległ obniżeniu w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku. Grupa prowadzi aktywne działania związane z zarządzaniem kapitałem obrotowym zmierzające do zmiany terminów płatności z kluczowymi odbiorcami oraz dostawcami. W okresie 9 miesięcy 2020 roku Jednostka dominująca w celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej, zawarła umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 milionów EUR, z czego do dnia 30 września 2020 roku wykorzystano kwotę 60 milionów EUR. Zaciągnięcie pozostałej kwoty zobowiązania w wysokości 140 milionów EUR jest opcjonalne i wymaga uzyskania zgody Rady Nadzorczej oraz zawarcia z bankiem odrębnej umowy. Na dzień 30 września 2020 roku Grupa posiadała również niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe w wysokości 268,6 milionów złotych.

Pozostałe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID-19 na działalność Grupy zostały opisane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za III kwartał 2020 roku w **Rozdziałach 5.2 i 6.1**.

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

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

- taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Testy na trwałą utratę wartości zostały przeprowadzone z uwagi na utrzymującą się niższą wartość rynkową aktywów netto od ich wartości bilansowej oraz niższe od oczekiwanych wyniki finansowe osiągnięte przez Grupę w okresie 6 miesięcy 2020 roku. Testy zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne poprzez ustalenie ich wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej. Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na okres od lipca 2020 do 2029 roku. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie było zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez testowane ośrodki wypracowujące środki pieniężne mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

#### PKP CARGO S.A.

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Jednostki dominującej:

- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,3% w ujęciu realnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie 14,6% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu realnym w całym okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,62% w ujęciu realnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów na dzień 30 czerwca 2020 roku, wobec czego Jednostka dominująca nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

#### PKP CARGO INTERNATIONAL

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL:

- za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,6% w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,66% w ujęciu realnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna nie różniła się istotnie od wartości bilansowej testowanych aktywów trwałych należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2020 roku nie dokonała aktualizacji odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, który na ten dzień wynosił 107,6 milionów złotych.

Poniżej przedstawiono szacowaną zmianę wysokości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 30 czerwca 2020 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:

	Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL	
	- 0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	(45,4)	39,5
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	24,8	(29,1)

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

W okresie 3 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku Grupa odnotowała niższe wyniki finansowe niż zakładane w ramach przeprowadzonych na dzień 30 czerwca 2020 roku testów na trwałą utratę wartości, jednak zdaniem Zarządu Jednostki dominującej krótkoterminowe odchylenia w realizacji przyjętych założeń nie powodują istotnych odchyżeń w wynikach przeprowadzonych testów i tym samym nie ma konieczności dokonania dodatkowych odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Grupy na dzień 30 września 2020 roku. Ocena ta opiera się na najlepszych szacunkach, wiedzy i danych dostępnych na dzień bilansowy. W związku z utrzymującą się niepewnością co do długoterminowych prognoz związanych z rozwojem pandemii, Zarząd Jednostki dominującej na bieżąco analizuje sytuację i w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń, szacunki te mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Ponadto, w wyniku przeprowadzonej na dzień 31 grudnia 2019 roku aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego, w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku nastąpił wzrost kosztów amortyzacji o około 11,7 milionów złotych.

- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Grupa utworzyła aktywa z tytułu podatku odroczonego od straty podatkowej w wysokości 32,3 milionów złotych. Na dzień 30 września 2020 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych wynosiły 67,9 milionów złotych. W oparciu o istniejące w Grupie wieloletnie prognozy finansowe Zarząd Jednostki dominującej na dzień 30 września 2020 roku ocenia ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jako niskie.

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Jednostka dominująca przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania rezerw na odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych dla emerytów i rencistów (rezerwy na ZFŚS). Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze wyniosła 1,4% (na dzień 31 grudnia 2019 roku: 2,1%). Zmiana stopy dyskonta spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze o 39,6 milionów złotych, z czego kwota 10,6 milionów złotych obciążała wynik finansowy Grupy. W przypadku rezerw na ZFŚS kwota podstawy naliczenia odpisu wzrosła do wysokości 258,38 złotych na osobę (na dzień 31 grudnia 2019 roku: 211,87 złotych na osobę). Zmiana ta spowodowała zwiększenie rezerw na ZFŚS o 28,3 milionów złotych. Pozostałe kluczowe założenia przyjęte do wyceny aktuarialnej były zgodne z założeniami przyjętymi na dzień 31 grudnia 2019 roku. Udział Jednostki dominującej w wartości rezerw Grupy na świadczenia pracownicze wycenianych metodą aktuarialną wynosił około 90%. Efekt przeliczenia na dzień 30 września 2020 roku został przedstawiony w **Nocie 5.8** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

- praw do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku wartość praw do użytkowania aktywów ujętych w związku z zawarciem nowych lub modyfikacją już istniejących umów leasingu wynosiła 60,9 milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku nie miały miejsca zmiany innych istotnych 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 30/09/2020	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	168,9	4,7	601,2	1 602,2	<b>2 377,0</b>
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	0,1	0,9	99,9	<b>101,3</b>
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	6,8	102,8	94,9	<b>204,5</b>
Przychody przeładunkowe	1,0	-	0,3	110,5	<b>111,8</b>
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	1,0	53,9	<b>54,9</b>
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	38,6	<b>38,6</b>
Pozostałe przychody	0,8	12,9	8,8	63,6	<b>86,1</b>
<b>Razem</b>	<b>171,1</b>	<b>24,5</b>	<b>715,0</b>	<b>2 063,6</b>	<b>2 974,2</b>
<b>Termin ujmowania przychodów</b>					
W określonym momencie	-	-	-	40,9	<b>40,9</b>
Przez okres	171,1	24,5	715,0	2 022,7	<b>2 933,3</b>
<b>Razem</b>	<b>171,1</b>	<b>24,5</b>	<b>715,0</b>	<b>2 063,6</b>	<b>2 974,2</b>

3 miesiące zakończony 30/09/2020	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	41,9	1,7	194,2	570,7	<b>808,5</b>
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	0,4	35,5	<b>35,9</b>
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,8	35,4	30,1	<b>68,3</b>
Przychody przeładunkowe	0,2	-	0,2	38,2	<b>38,6</b>
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,1	13,8	<b>13,9</b>
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,2	<b>13,2</b>
Pozostałe przychody	0,2	5,9	3,3	21,8	<b>31,2</b>
<b>Razem</b>	<b>42,3</b>	<b>10,4</b>	<b>233,6</b>	<b>723,3</b>	<b>1 009,6</b>
<b>Termin ujmowania przychodów</b>					
W określonym momencie	-	-	-	13,4	<b>13,4</b>
Przez okres	42,3	10,4	233,6	709,9	<b>996,2</b>
<b>Razem</b>	<b>42,3</b>	<b>10,4</b>	<b>233,6</b>	<b>723,3</b>	<b>1 009,6</b>

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

9 miesięcy zakończonych 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 ujmowania 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 zakończonych 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.)

### 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 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Polska	2 046,5	683,6	2 590,7	852,8
Czechy	396,5	123,7	434,7	146,9
Niemcy	211,1	84,0	218,5	72,3
Słowacja	63,2	25,8	89,6	24,9
Austria	45,7	18,3	41,5	13,2
Dania	41,0	13,4	44,6	17,7
Pozostałe kraje	170,2	60,8	197,0	63,5
<b>Razem</b>	<b>2 974,2</b>	<b>1 009,6</b>	<b>3 616,6</b>	<b>1 191,3</b>

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

	30/09/2020	31/12/2019
Polska	5 520,5	5 576,0
Czechy	742,3	787,8
Pozostałe kraje	5,0	4,3
<b>Razem</b>	<b>6 267,8</b>	<b>6 368,1</b>

### Informacje o wiodących klientach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku oraz 30 września 2019 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

### Aktywa z tytułu umów z klientami

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>18,6</b>	<b>37,1</b>
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	38,5	43,0
Reklasyfikacja do należności	(18,6)	(37,1)
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>38,5</b>	<b>43,0</b>

### Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>0,9</b>	<b>1,6</b>
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(0,9)	(1,6)
Ze zobowiązania z tytułu umów z klientami ujętego w trakcie okresu	-	(0,3)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	1,0	1,9
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>





## 2.2 Koszty operacyjne

### Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Zużycie paliwa trakcyjnego	(86,4)	(27,9)	(132,7)	(40,4)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(272,8)	(96,7)	(297,5)	(109,9)
<b>Razem</b>	<b>(359,2)</b>	<b>(124,6)</b>	<b>(430,2)</b>	<b>(150,3)</b>

### Pozostałe usługi

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(64,7)	(23,0)	(62,2)	(24,3)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(46,7)	(15,5)	(65,2)	(25,0)
Usługi telekomunikacyjne	(4,8)	(1,6)	(4,8)	(1,6)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(8,4)	(3,5)	(10,6)	(3,6)
Usługi informatyczne	(34,7)	(11,7)	(33,4)	(11,1)
Usługi przeładunkowe	(9,0)	(2,3)	(11,0)	(3,1)
Usługi rekultywacyjne	(53,6)	(16,1)	(56,5)	(22,0)
Pozostałe usługi	(45,5)	(17,1)	(40,8)	(12,8)
<b>Razem</b>	<b>(267,4)</b>	<b>(90,8)</b>	<b>(284,5)</b>	<b>(103,5)</b>

### Koszty świadczeń pracowniczych

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Wynagrodzenia	(934,4)	(301,0)	(966,0)	(325,6)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(196,6)	(62,7)	(204,0)	(67,9)
Koszty odpisów na ZFŚS	(25,4)	(8,5)	(20,1)	(6,2)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(33,9)	(10,1)	(33,9)	(11,2)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(3,8)	(1,5)	(4,1)	(1,3)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(40,6)	2,3	(56,8)	8,7
<b>Razem</b>	<b>(1 234,7)</b>	<b>(381,5)</b>	<b>(1 284,9)</b>	<b>(403,5)</b>

### Pozostałe koszty

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(15,5)	(4,9)	(20,6)	(6,6)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(25,8)	(5,6)	(26,3)	(5,6)
Zużycie materiałów	(67,0)	(20,4)	(68,4)	(21,7)
Podatki i opłaty	(26,9)	(9,1)	(26,3)	(9,0)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(24,1)	(10,4)	(27,4)	(12,0)
Podróże służbowe	(20,5)	(6,8)	(24,5)	(8,2)
Pozostałe	(14,1)	(3,6)	(16,7)	(5,8)
<b>Razem</b>	<b>(193,9)</b>	<b>(60,8)</b>	<b>(210,2)</b>	<b>(68,9)</b>

### Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Amortyzacja taboru kolejowego	(405,6)	(134,2)	(370,1)	(131,1)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(58,8)	(18,8)	(59,9)	(14,9)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(104,8)	(33,9)	(90,3)	(32,7)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(8,7)	(2,4)	(10,0)	(3,4)
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	(1,0)	(1,0)	-	-
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(0,1)	-	-	-
<b>Razem</b>	<b>(579,0)</b>	<b>(190,3)</b>	<b>(530,3)</b>	<b>(182,1)</b>

### 2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	6,4	1,9	5,5	2,5
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	4,5	0,5	4,0	(0,6)
Kary i odszkodowania	13,2	5,0	12,8	4,4
Rozwiązane pozostałe rezerwy	2,0	0,6	25,4	24,6
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	3,0	0,4	2,1	0,7
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	3,9	1,6	-	-
Wpływ z tytułu tarczy antykryzysowej <sup>(1)</sup>	114,7	80,6	-	-
Inne	3,6	1,3	5,2	1,9
<b>Pozostałe przychody operacyjne razem</b>	<b>151,3</b>	<b>91,9</b>	<b>55,0</b>	<b>33,5</b>
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(4,9)	(2,2)	(9,2)	(3,6)
Kary i odszkodowania	(6,4)	(1,1)	(6,0)	(1,8)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(4,0)	(0,8)	(3,9)	(1,9)
Utworzone pozostałe rezerwy	(2,2)	(1,3)	(5,9)	(1,9)
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	-	(0,5)	1,0
Inne	(5,4)	(1,9)	(4,4)	(1,6)
<b>Pozostałe koszty operacyjne razem</b>	<b>(22,9)</b>	<b>(7,3)</b>	<b>(29,9)</b>	<b>(9,8)</b>
<b>Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne</b>	<b>128,4</b>	<b>84,6</b>	<b>25,1</b>	<b>23,7</b>

<sup>(1)</sup> Pozycja reprezentuje przyznane Grupie dofinansowanie do wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

### 2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Przychody odsetkowe	2,1	0,6	4,2	0,8
Przychody z tytułu dywidend	-	-	0,3	-
Pozostałe	-	-	1,2	(0,5)
<b>Przychody finansowe razem</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>	<b>5,7</b>	<b>0,3</b>
Koszty odsetkowe	(45,3)	(13,1)	(43,8)	(14,1)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(10,4)	(3,4)	(13,3)	(4,5)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(9,1)	1,8	(1,5)	(1,5)
Inne	(1,7)	(0,5)	(2,3)	(0,8)
<b>Koszty finansowe razem</b>	<b>(66,5)</b>	<b>(15,2)</b>	<b>(60,9)</b>	<b>(20,9)</b>
<b>Przychody i (koszty) finansowe</b>	<b>(64,4)</b>	<b>(14,6)</b>	<b>(55,2)</b>	<b>(20,6)</b>

### 3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

#### 3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
<b>Bieżący podatek dochodowy</b>				
Bieżące obciążenie podatkowe	(7,1)	(3,5)	(5,8)	(1,6)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	1,6	-	(0,7)	-
<b>Odroczony podatek dochodowy</b>				
Podatek odroczone powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	37,6	(3,5)	(23,8)	(8,6)
<b>Podatek dochodowy ujęty w wyniku</b>	<b>32,1</b>	<b>(7,0)</b>	<b>(30,3)</b>	<b>(10,2)</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 odroczone ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Podatek odroczone od wyceny instrumentów zabezpieczających	8,3	2,6	2,2	3,9
Podatek odroczone od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	9,9	-	2,7	-
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach <sup>(1)</sup>	1,2	0,1	(0,9)	(0,8)
<b>Podatek odroczone ujęty w pozostałych całkowitych dochodach</b>	<b>19,4</b>	<b>2,7</b>	<b>4,0</b>	<b>3,1</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:

	30/09/2020	31/12/2019
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	163,9	113,7
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(85,5)	(92,3)
<b>Razem</b>	<b>78,4</b>	<b>21,4</b>





### 3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

9 miesięcy zakończonych 30/09/2020	1/01/2020	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/09/2020
<b>Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:</b>					
Niefinansowe aktywa trwałe	(167,0)	10,6	-	1,2	(155,2)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(6,0)	(1,4)	-	-	(7,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	14,4	(0,2)	-	-	14,2
Zapasy	(4,7)	(4,9)	-	-	(9,6)
Należności leasingowe	(2,1)	(0,1)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	1,7	0,3	-	-	2,0
Rezerwy na świadczenia pracownicze	148,9	(2,6)	9,9	-	156,2
Pozostałe	0,6	3,6	8,3	-	12,5
Niewykorzystane straty podatkowe	35,6	32,3	-	-	67,9
<b>Razem</b>	<b>21,4</b>	<b>37,6</b>	<b>18,2</b>	<b>1,2</b>	<b>78,4</b>

9 miesięcy zakończonych 30/09/2019	1/01/2019 (zbadane)	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019 (przekształcone)	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)	(153,2)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	-	(9,5)	(9,5)	3,7	-	(0,1)	(5,9)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	5,2	-	-	14,6
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	0,2	-	-	(3,9)
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,8)	-	-	(2,5)
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(1,1)	-	-	2,5
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	2,7	2,7	-	139,4
Pozostałe	0,3	-	0,3	(1,5)	2,2	0,1	1,1
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	(1,4)	-	-	34,5
<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>

#### Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 30 września 2020 roku

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	0,7	3,6	85,3	173,2	93,8	356,6

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2019 roku

Rok	2021	2022	2023	2024	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	12,6	8,4	85,4	80,3	186,7

### 3.1 Podatek dochodowy (cd.)

#### 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:

	30/09/2020	31/12/2019
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	11,5	21,5
AWT Čechofracht a.s.	13,8	10,6
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	-	0,4
<b>Razem</b>	<b>32,8</b>	<b>40,0</b>

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 30 września 2020 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,8	8,4	6,2	6,6	4,5	3,3	<b>32,8</b>

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

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,9	8,8	6,3	6,9	14,1	<b>40,0</b>

## 4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

### 4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR.

Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK, HUF i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

#### Pozycje w walutach

30/09/2020	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej			Razem
		EUR	CZK	HUF	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 039,1	670,9	-	-	<b>1 710,0</b>
Leasing	776,6	129,0	34,4	0,2	<b>940,2</b>
<b>Razem</b>	<b>1 815,7</b>	<b>799,9</b>	<b>34,4</b>	<b>0,2</b>	<b>2 650,2</b>
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 172,2	475,8	-	-	<b>1 648,0</b>
Zobowiązania stałoprocentowe	643,5	324,1	34,4	0,2	<b>1 002,2</b>
<b>Razem</b>	<b>1 815,7</b>	<b>799,9</b>	<b>34,4</b>	<b>0,2</b>	<b>2 650,2</b>

31/12/2019	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 085,2	541,0	-	<b>1 626,2</b>
Leasing	807,7	142,3	46,5	<b>996,5</b>
<b>Razem</b>	<b>1 892,9</b>	<b>683,3</b>	<b>46,5</b>	<b>2 622,7</b>
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 234,5	469,7	-	<b>1 704,2</b>
Zobowiązania stałoprocentowe	658,4	213,6	46,5	<b>918,5</b>
<b>Razem</b>	<b>1 892,9</b>	<b>683,3</b>	<b>46,5</b>	<b>2 622,7</b>

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

##### Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

9 miesięcy zakończony 30/09/2020	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
<b>1/01/2020</b>	<b>1 626,2</b>	<b>996,5</b>	<b>2 622,7</b>
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	289,3	31,9	<b>321,2</b>
Modyfikacje istniejących umów	-	29,3	<b>29,3</b>
Koszty transakcyjne	1,3	-	<b>1,3</b>
Naliczenie odsetek	17,3	25,5	<b>42,8</b>
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(241,4)	(114,0)	<b>(355,4)</b>
Zapłacone odsetki	(17,7)	(25,0)	<b>(42,7)</b>
Koszty transakcyjne	(1,3)	-	<b>(1,3)</b>
Pozostałe	-	(11,2)	<b>(11,2)</b>
Wycena walutowa	34,5	7,4	<b>41,9</b>
Różnice kursowe z przeliczenia	1,8	(0,2)	<b>1,6</b>
<b>30/09/2020</b>	<b>1 710,0</b>	<b>940,2</b>	<b>2 650,2</b>
Długoterminowe	1 380,7	797,3	<b>2 178,0</b>
Krótkoterminowe	329,3	142,9	<b>472,2</b>
<b>Razem</b>	<b>1 710,0</b>	<b>940,2</b>	<b>2 650,2</b>

9 miesięcy zakończony 30/09/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
<b>1/01/2019 (zbadane)</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 (przekształcone)</b>	<b>1 331,8</b>	<b>898,9</b>	<b>2 230,7</b>
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	99,3	84,8	<b>184,1</b>
Modyfikacje istniejących umów	-	0,9	<b>0,9</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>

##### Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawnofinansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wypełnienia umów kredytowych zawartych przez Grupę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

Wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA określa poziom zadłużenia pomniejszonego o środki pieniężne w relacji do generowanej EBITDA i kalkulowany jest bez uwzględnienia wpływu MSSF 16. Maksymalna dopuszczalna wartość wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA nie może przekroczyć 3,0.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia, zdefiniowany jako stosunek zobowiązań do sumy bilansowej, nie może przekroczyć 60%.

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte zarówno w Jednostkowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO.

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

Zgodnie z zapisami większości umów zawartych przez Grupę weryfikacja wypełnienia warunków umów kredytowych następuje na koniec każdego roku obrotowego. W przypadku dwóch umów weryfikacja wyżej wymienionych wskaźników następuje również w okresach półrocznych.

Ostatnia weryfikacja wypełnienia warunków umów kredytowych przeprowadzona na dzień 30 czerwca 2020 roku wykazała, iż zapisy umów kredytowych nie były naruszone. Istotny wpływ na spełnienie wskaźników z umów kredytowych w kolejnych terminach badania wskaźników może mieć jednak sytuacja gospodarcza związana m.in. ze skutkami pandemii COVID-19. W przypadku dalszego spowolnienia gospodarczego istnieje ryzyko naruszenia warunków umów kredytowych w przyszłości.

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 zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	27,1	31,5
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,4	0,4
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(22,0)	(30,9)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(3,6)	(5,0)
Zmiennych opłat leasingowych nieuwjętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(1,5)	(2,4)

#### Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/09/2020	31/12/2019
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	-	22,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2021	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/06/2021	PLN	6,2	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/05/2021	PLN	10,0	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2021	PLN	1,6	-
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2020	PLN	50,8	51,3
<b>Razem</b>				<b>268,6</b>	<b>273,3</b>

#### 4.2 Kapitał własny

##### Kapitał zakładowy

	30/09/2020	31/12/2019
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 września 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 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 2020 roku oraz w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.**



## 4.2 Kapitał własny (cd.)

### Zmiany w kapitale zapasowym

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały z uchwały Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2019 w kwocie 1 miliona złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2019 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały 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 miliona złotych.

### Zyski zatrzymane

W dniu 29 czerwca 2020 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto osiągniętej w 2019 roku w kwocie 8,3 milionów złotych z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

## 4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

### Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/09/2020	31/12/2019
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	145,8	192,2
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	232,3	358,2
Inne środki pieniężne	0,1	-
<b>Razem</b>	<b>378,2</b>	<b>550,4</b>
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>44,6</i>	<i>49,2</i>

Na dzień 30 września 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.



## 5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

### 5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

9 miesięcy zakończony 30/09/2020	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>1/01/2020</b>	<b>6 847,0</b>	<b>916,4</b>	<b>435,8</b>	<b>99,6</b>	<b>43,9</b>	<b>73,2</b>	<b>1 568,9</b>
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	222,4	<b>222,4</b>
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	308,9	<b>308,9</b>
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	2,9	1,9	-	-	<b>4,8</b>
Rozliczenie środków trwałych w budowie	480,1	12,5	22,7	0,8	0,6	(516,7)	<b>(480,1)</b>
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	(0,2)	-	-	(2,2)	<b>(2,4)</b>
Sprzedaż	(18,0)	(1,2)	(0,3)	(3,8)	-	-	<b>(5,3)</b>
Likwidacja	(167,4)	(2,6)	(1,7)	(0,1)	(0,4)	(0,6)	<b>(5,4)</b>
Przeklasyfikowanie do APS <sup>(1)</sup>	(90,2)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(3,8)	(0,4)	(0,2)	(0,1)	-	(0,2)	<b>(0,9)</b>
Pozostałe	(1,5)	(0,1)	0,1	-	(0,3)	-	<b>(0,3)</b>
<b>30/09/2020</b>	<b>7 034,8</b>	<b>924,6</b>	<b>459,1</b>	<b>98,3</b>	<b>43,8</b>	<b>84,8</b>	<b>1 610,6</b>
<b>Skumulowane umorzenie</b>							
<b>1/01/2020</b>	<b>(2 310,2)</b>	<b>(262,0)</b>	<b>(309,7)</b>	<b>(81,0)</b>	<b>(36,8)</b>	-	<b>(689,5)</b>
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(405,6)	(25,5)	(27,5)	(3,6)	(2,2)	-	<b>(58,8)</b>
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(1,7)	(1,4)	-	-	<b>(3,1)</b>
Sprzedaż	9,7	0,3	0,3	3,7	-	-	<b>4,3</b>
Likwidacja	129,0	2,3	1,7	0,1	0,4	-	<b>4,5</b>
Przeklasyfikowanie do APS <sup>(1)</sup>	41,6	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,5	0,1	0,1	0,3	-	-	<b>0,5</b>
Pozostałe	0,1	(0,1)	(0,3)	(0,1)	0,2	-	<b>(0,3)</b>
<b>30/09/2020</b>	<b>(2 533,9)</b>	<b>(284,9)</b>	<b>(337,1)</b>	<b>(82,0)</b>	<b>(38,4)</b>	-	<b>(742,4)</b>
<b>Skumulowana utrata wartości</b>							
<b>1/01/2020</b>	<b>(207,2)</b>	<b>(2,4)</b>	<b>(1,7)</b>	-	-	<b>(2,9)</b>	<b>(7,0)</b>
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(1,0)	-	-	-	-	(0,1)	<b>(0,1)</b>
Wykorzystanie odpisu	11,1	-	-	-	-	0,6	<b>0,6</b>
Przeklasyfikowanie do APS <sup>(1)</sup>	13,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(5,3)	-	-	-	-	-	-
<b>30/09/2020</b>	<b>(188,7)</b>	<b>(2,4)</b>	<b>(1,7)</b>	-	-	<b>(2,4)</b>	<b>(6,5)</b>
<b>Wartość netto</b>							
<b>1/01/2020</b>	<b>4 329,6</b>	<b>652,0</b>	<b>124,4</b>	<b>18,6</b>	<b>7,1</b>	<b>70,3</b>	<b>872,4</b>
<b>30/09/2020</b>	<b>4 312,2</b>	<b>637,3</b>	<b>120,3</b>	<b>16,3</b>	<b>5,4</b>	<b>82,4</b>	<b>861,7</b>

<sup>(1)</sup> W dniu 25 marca 2020 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 1721 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 22,1 milionów złotych. Sprzedaż jest w trakcie realizacji. Na dzień 30 września 2020 roku wartość bilansowa wagonów pozostałych do sprzedaży wynosiła 1,2 miliona złotych.

W dniu 18 sierpnia 2020 roku Zarząd Jednostki dominującej wyraził zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 163 sztuk lokomotyw o łącznej wartości księgowej 12,8 milionów złotych. Sprzedaż jest w trakcie realizacji. Na dzień 30 września 2020 roku wartość bilansowa lokomotyw pozostałych do sprzedaży wynosiła 11,1 milionów złotych.

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

9 miesięcy zakończone 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>1/01/2019 (zbadane)</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 (przekształcone)</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	<b>457,0</b>
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	343,0	<b>343,0</b>
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	6,2	-	-	<b>6,2</b>
Rozliczenie środków trwałych w budowie	763,2	16,4	18,0	3,3	1,5	(802,4)	<b>(763,2)</b>
Dotacja do aktywów trwałych	(57,8)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(16,4)	-	(0,4)	(1,4)	-	-	<b>(1,8)</b>
Likwidacja	(260,4)	(2,1)	(1,2)	(0,1)	(0,1)	(0,2)	<b>(3,7)</b>
Przeklasyfikowanie do APS	(28,8)	(0,1)	-	-	-	-	<b>(0,1)</b>
Różnice kursowe	9,5	1,8	0,4	0,1	-	0,3	<b>2,6</b>
Pozostałe	(3,5)	3,7	0,2	2,8	-	(0,2)	<b>6,5</b>
<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>1/01/2019 (zbadane)</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	-	-	<b>9,8</b>
<b>1/01/2019 (przekształcone)</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)	-	<b>(59,9)</b>
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	(4,6)	-	-	<b>(4,6)</b>
Sprzedaż	14,9	-	0,4	1,3	-	-	<b>1,7</b>
Likwidacja	253,5	1,7	1,2	0,1	-	-	<b>3,0</b>
Przeklasyfikowanie do APS	18,5	0,1	-	-	-	-	<b>0,1</b>
Różnice kursowe	(2,2)	(0,3)	(0,2)	(0,1)	-	-	<b>(0,6)</b>
Pozostałe	23,4	(1,2)	(0,2)	(22,3)	-	-	<b>(23,7)</b>
<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 (zbadane)</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>							
Wykorzystanie odpisu	0,8	0,4	-	-	-	0,1	<b>0,5</b>
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>

**5.2 Prawa do użytkowania aktywów**

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

9 miesięcy zakończony 30/09/2020	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
<b>Wartość brutto</b>						
1/01/2020	450,6	767,0	23,7	18,5	1,7	1 261,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	17,8	11,2	1,8	1,1	-	31,9
Modyfikacje umów	0,4	28,1	0,3	0,2	-	29,0
Naprawy okresowe taboru	2,3	-	-	-	-	2,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(7,1)	(12,6)	(0,1)	(0,1)	-	(19,9)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(2,9)	(1,9)	-	(4,8)
Pozostałe	(6,2)	(1,6)	2,9	(0,3)	(0,6)	(5,8)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,9)	(0,2)	(0,1)	-	-	(1,2)
30/09/2020	456,9	791,9	25,6	17,5	1,1	1 293,0
<b>Skumulowane umorzenie</b>						
1/01/2020	(109,2)	(61,8)	(4,9)	(6,4)	(0,4)	(182,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(49,5)	(47,5)	(3,6)	(4,0)	(0,2)	(104,8)
Zwrot przedmiotu leasingu	6,5	3,1	-	-	-	9,6
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	1,7	1,4	-	3,1
Pozostałe	5,1	(0,5)	(0,5)	(0,1)	0,1	4,1
Różnice kursowe z przeliczenia	0,3	0,1	-	-	-	0,4
30/09/2020	(146,8)	(106,6)	(7,3)	(9,1)	(0,5)	(270,3)
<b>Wartość netto</b>						
1/01/2020	341,4	705,2	18,8	12,1	1,3	1 078,8
30/09/2020	310,1	685,3	18,3	8,4	0,6	1 022,7

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
1/01/2019	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	73,8	1,9	0,7	8,0	0,4	84,8
Modyfikacje umów	0,9	(0,1)	0,1	-	-	0,9
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
30/09/2019	361,2	722,8	15,6	15,9	1,6	1 117,1
<b>Skumulowane umorzenie</b>						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
1/01/2019	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(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)
30/09/2019	(94,5)	(46,8)	(4,2)	(5,6)	(0,3)	(151,4)
<b>Wartość netto</b>						
1/01/2019	253,6	728,1	12,7	7,2	1,2	1 002,8
30/09/2019	266,7	676,0	11,4	10,3	1,3	965,7



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

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/09/2020	31/12/2019
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1,2	0,9
Terminale Przetładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	20,6	20,3
Transgaz S.A.	6,1	6,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	7,8	7,9
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,2	0,4
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	2,7	2,4
PRIMOL-RAIL d.o.o.	1,6	0,9
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,5	1,5
<b>Razem</b>	<b>41,7</b>	<b>40,4</b>

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>40,4</b>	<b>47,3</b>
Połączenie pod wspólną kontrolą	-	(7,7)
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	1,4	1,4
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(0,4)	(3,3)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,3	0,2
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>41,7</b>	<b>37,9</b>

### 5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/09/2020	31/12/2019
Zapasy strategiczne	33,8	38,1
Tabor w trakcie kasacji	37,6	13,5
Pozostałe zapasy	91,6	114,2
Odpisy aktualizujące	(4,3)	(4,8)
<b>Zapasy netto</b>	<b>158,7</b>	<b>161,0</b>

### 5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/09/2020	31/12/2019
Należności handlowe	725,6	739,5
Odpis aktualizujący należności	(143,8)	(145,2)
<b>Razem</b>	<b>581,8</b>	<b>594,3</b>
Aktywa długoterminowe	4,8	3,0
Aktywa krótkoterminowe	577,0	591,3
<b>Razem</b>	<b>581,8</b>	<b>594,3</b>



## 5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/09/2020	31/12/2019
<b>Aktywa finansowe</b>		
Forwardy walutowe	-	7,4
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	6,3
<b>Aktywa niefinansowe</b>		
Koszty rozliczane w czasie:		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	32,2	27,2
Wykup świadczeń przejazdowych	3,8	-
Ubezpieczenia	8,7	7,8
Usługi informatyczne	6,6	9,0
Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	9,5	-
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	4,5	6,3
Inne	2,0	12,2
<b>Pozostałe należności</b>		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	28,6	68,5
Inne	12,1	12,7
<b>Aktywa niematerialne</b>		
Licencje	21,1	24,7
Inne aktywa niematerialne	0,2	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	2,6	5,4
<b>Razem</b>	<b>137,5</b>	<b>187,7</b>
Aktywa długoterminowe	35,1	55,0
Aktywa krótkoterminowe	102,4	132,7
<b>Razem</b>	<b>137,5</b>	<b>187,7</b>

## 5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/09/2020	31/12/2019
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	342,1	304,0
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	1,2	12,9
Pozostałe	4,0	21,6
<b>Razem</b>	<b>347,3</b>	<b>338,5</b>
Zobowiązania długoterminowe	159,7	157,0
Zobowiązania krótkoterminowe	187,6	181,5
<b>Razem</b>	<b>347,3</b>	<b>338,5</b>



**5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych**

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
<b>1/01/2020</b>	<b>234,6</b>	<b>139,7</b>	<b>36,9</b>	<b>8,8</b>	<b>329,4</b>	<b>34,8</b>	<b>784,2</b>
Koszt bieżącego zatrudnienia	6,1	2,3	0,6	0,3	11,0	-	20,3
Koszt odsetkowy	3,1	2,1	0,6	0,1	4,5	-	10,4
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	7,8	42,1	2,0	0,2	-	-	52,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	9,8	-	9,8
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	18,3	18,3
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(7,8)	(7,8)
Świadczenia wypłacone	(13,7)	(3,7)	(0,8)	(0,7)	(35,7)	(6,0)	(60,6)
Różnice kursowe	-	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
<b>30/09/2020</b>	<b>237,9</b>	<b>182,5</b>	<b>39,3</b>	<b>8,7</b>	<b>319,0</b>	<b>39,2</b>	<b>826,6</b>
Rezerwy długoterminowe	197,3	177,1	38,2	7,4	273,6	-	693,6
Rezerwy krótkoterminowe	40,6	5,4	1,1	1,3	45,4	39,2	133,0
<b>Razem</b>	<b>237,9</b>	<b>182,5</b>	<b>39,3</b>	<b>8,7</b>	<b>319,0</b>	<b>39,2</b>	<b>826,6</b>

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
<b>1/01/2019</b>	<b>195,8</b>	<b>130,2</b>	<b>32,8</b>	<b>7,9</b>	<b>304,0</b>	<b>36,3</b>	<b>707,0</b>
Koszt bieżącego zatrudnienia	5,0	1,8	0,5	0,2	9,8	-	17,3
Koszt odsetkowy	3,8	2,8	0,7	0,1	5,9	-	13,3
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	20,4	(6,9)	0,2	0,7	-	-	14,4
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	27,1	-	27,1
Koszty przeszłego zatrudnienia	0,3	-	-	-	-	-	0,3
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	26,8	26,8
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(11,4)	(11,4)
Świadczenia wypłacone	(8,3)	(5,3)	(0,8)	(0,6)	(34,2)	(7,0)	(56,2)
Różnice kursowe	-	-	-	-	-	0,2	0,2
<b>30/09/2019</b>	<b>217,0</b>	<b>122,6</b>	<b>33,4</b>	<b>8,3</b>	<b>312,6</b>	<b>44,9</b>	<b>738,8</b>
Rezerwy długoterminowe	183,5	118,5	32,3	6,9	266,9	-	608,1
Rezerwy krótkoterminowe	33,5	4,1	1,1	1,4	45,7	44,9	130,7
<b>Razem</b>	<b>217,0</b>	<b>122,6</b>	<b>33,4</b>	<b>8,3</b>	<b>312,6</b>	<b>44,9</b>	<b>738,8</b>

## 5.9 Pozostałe rezerwy

### Struktura pozostałych rezerw

	30/09/2020	31/12/2019
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,6	14,6
Rezerwa na rekultywację	6,0	5,4
Inne rezerwy	23,3	31,0
<b>Razem</b>	<b>43,9</b>	<b>51,0</b>
Rezerwy długoterminowe	5,4	5,4
Rezerwy krótkoterminowe	38,5	45,6
<b>Razem</b>	<b>43,9</b>	<b>51,0</b>

### Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 30 września 2020 roku pozycja obejmowała:

- rezerwę na karę nałożoną przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów 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 dniu 2 lipca 2020 roku Sąd Apelacyjny w Warszawie wydał wyrok, w którym oddalił apelację Jednostki dominującej od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 15 października 2018 roku i utrzymał tym samym w mocy Decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, nakładającą na Jednostkę dominującą karę pieniężną w wysokości 14,2 milionów złotych. Wyrok Sądu Apelacyjnego jest prawomocny. W dniu 12 października 2020 roku Jednostka dominująca wniosła skargę kasacyjną od ww. wyroku wraz z wnioskiem o wstrzymanie wykonalności wyroku Sądu Apelacyjnego w zakresie kary pieniężnej.

### Rezerwa na rekultywację

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

### 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 2020 roku, jak i na dzień 31 grudnia 2019 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

	30/09/2020	31/12/2019
<b>Zobowiązania finansowe</b>		
Forwardy walutowe	1,7	-
Cash pool	1,5	-
<b>Pozostałe zobowiązania</b>		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	50,1	40,5
Zobowiązania publicznoprawne	89,2	117,6
Rozrachunki z pracownikami	94,7	97,4
Otrzymane dotacje	2,9	0,3
Pozostałe rozrachunki	7,3	4,6
Rozliczenia z tytułu VAT	9,6	4,0
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	2,2	-
<b>Razem</b>	<b>259,2</b>	<b>264,4</b>
Zobowiązania długoterminowe	0,1	-
Zobowiązania krótkoterminowe	259,1	264,4
<b>Razem</b>	<b>259,2</b>	<b>264,4</b>



## 6. Instrumenty finansowe

### 6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2020	31/12/2019
<b>Instrumenty finansowe zabezpieczające</b>			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	-	7,4
<b>Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody</b>			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,6	6,3
<b>Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu</b>			
Należności handlowe	Nota 5.5	581,8	594,3
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		-	0,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	378,2	550,4
<b>Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9</b>		11,9	11,6
<b>Razem</b>		<b>977,5</b>	<b>1 170,5</b>

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2020	31/12/2019
<b>Instrumenty finansowe zabezpieczające</b>			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	1,7	-
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	670,9	469,7
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	59,7	-
<b>Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu</b>			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 039,1	1 156,5
Zobowiązania handlowe		310,2	414,9
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	347,3	338,5
Cash pool	Nota 5.10	1,5	-
<b>Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9</b>	Nota 4.1	880,5	996,5
<b>Razem</b>		<b>3 310,9</b>	<b>3 376,1</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 2020 roku do 30 września 2020 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 2020 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 30 września 2020 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 148,2 milionów EUR stanowiąca równowartość 670,9 milionów złotych.
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do maja 2024 roku. Na dzień 30 września 2020 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 13,2 milionów EUR stanowiąca równowartość 59,7 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 30 września 2020 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 1,7 miliona złotych.

## 6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

### Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 września 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/09/2020		31/12/2019	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
<b>Aktywa</b>				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	7,4	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	6,3
<b>Zobowiązania</b>				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	1,7	-	-	-

### Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

#### a) Kontrakty walutowe forward

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

#### b) Inwestycje w instrumenty finansowe

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



#### c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że na dzień 30 września 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 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 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019
<b>Stan na początek okresu sprawozdawczego</b>	<b>6,3</b>	<b>6,8</b>
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(0,7)	0,7
<b>Stan na koniec okresu sprawozdawczego</b>	<b>5,6</b>	<b>7,5</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku oraz 30 września 2019 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 30/09/2020	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(2,2)	-	3,8	0,4	(18,0)	(25,3)	<b>(41,3)</b>
Różnice kursowe	(0,6)	-	10,1	-	(6,7)	(7,9)	<b>(5,1)</b>
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	(0,4)	-	-	-	<b>(0,5)</b>
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,3)	-	<b>(1,3)</b>
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(1,4)	-	-	-	-	-	<b>(1,4)</b>
<b>Zysk / (strata) brutto</b>	<b>(4,3)</b>	-	<b>13,5</b>	<b>0,4</b>	<b>(26,0)</b>	<b>(33,2)</b>	<b>(49,6)</b>
Zmiana wyceny	(43,6)	(0,7)	-	-	-	-	<b>(44,3)</b>
<b>Pozostałe całkowite dochody</b>	<b>(43,6)</b>	<b>(0,7)</b>	-	-	-	-	<b>(44,3)</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2020 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (1,4) miliona złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2020 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (9,0) milionów złotych, kredytów bankowych w kwocie (32,4) milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie (2,2) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

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 dnia 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 dnia 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 ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

## 7. Noty pozostałe

### 7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

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

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku oraz 30 września 2019 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 powiązаныmi 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 powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku oraz 30 września 2019 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, 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 powiązаныmi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, JSW, ENEA, Azoty, PGG oraz Tauron. W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

#### Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020		30/09/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	56,3	0,1	595,4
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,9	9,7	0,4	1,9
Jednostki stowarzyszone	5,3	0,5	0,1	0,2
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	15,0	362,6	4,5	55,5

	9 miesięcy zakończone 30/09/2019		31/12/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	51,2	1,1	590,2
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	4,4	9,8	0,1	0,7
Jednostki stowarzyszone	0,1	0,3	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	11,4	437,8	2,6	52,0

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą w szczególności umów leasingowych, dostawy mediów oraz usług w zakresie medycyny pracy.

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

Oprócz transakcji handlowych Grupa posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.10** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.



## 7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

### 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 zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019
Świadczenia krótkoterminowe	1,7	2,0	4,3	4,6
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,3	-	0,1	0,9
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	-	0,1	-
<b>Razem</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>	<b>4,5</b>	<b>5,5</b>

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019
Świadczenia krótkoterminowe	1,0	0,9	0,4	1,2
<b>Razem</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,4</b>	<b>1,2</b>

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2019
Świadczenia krótkoterminowe	5,2	5,0	13,0	15,1
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,1	0,7	0,9
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	-	0,3
<b>Razem</b>	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>	<b>13,7</b>	<b>16,3</b>

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2020 roku oraz 30 września 2019 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

	30/09/2020	31/12/2019
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	920,7	1 208,9
<b>Razem</b>	<b>920,7</b>	<b>1 208,9</b>

Na dzień 30 września 2020 roku zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikają głównie z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. Na realizację wykazanych na dzień 30 września 2020 roku zobowiązań umownych Grupie zostało przyznane dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 182,1 milionów złotych.

Dodatkowo, w dniu 6 lipca 2020 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zmianę zaciągniętego zobowiązania poprzez podpisanie aneksu do umowy zawartej z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania 38 lokomotyw spalinowych serii ST44 wraz z wymianą silnika spalinowego. Zmiana ta skutkowałą ograniczeniem liczby lokomotyw poddanych naprawie do 25 sztuk, z jednoczesnym wydłużeniem terminu realizacji umowy do 28 maja 2021 roku oraz zmniejszeniem wartości łącznego zobowiązania wobec kontrahenta z kwoty 176,3 milionów złotych do kwoty 116,0 milionów złotych.

### 7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/09/2020	31/12/2019
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	95,1	115,1
Pozostałe zobowiązania warunkowe	115,2	114,0
<b>Razem</b>	<b>210,3</b>	<b>229,1</b>

#### Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 września 2020 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, gwarancje celne, gwarancję spłaty kredytu, gwarancje akcyzowe oraz wadia.

#### Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

### 7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 2 listopada 2020 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie umowy z PKP Energetyka S.A. na sukcesywny zakup oleju napędowego do pojazdów. Umowa zostanie zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 roku do dnia 31 grudnia 2030 roku. Stronom przysługuje prawo rozwiązania umowy, jednak nie wcześniej niż po upływie 5 lat od daty jej zawarcia, z zachowaniem 12 miesięcznego okresu wypowiedzenia. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 718,3 milionów złotych netto.

Pozostałe istotne zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Nocie 5.9** 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 19 listopada 2020 roku.



**Zarząd Jednostki dominującej**

---

Czesław Warszewicz  
Prezes Zarządu

---

Leszek Borowiec  
Członek Zarządu

---

Witold Bawor  
Członek Zarządu

---

Piotr Wasaty  
Członek Zarządu

---

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 listopada 2020 roku



Kwartalna Informacja Finansowa  
**PKP CARGO S.A.**  
za okres 9 miesięcy  
zakończony dnia 30 września 2020 roku





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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019	3 miesiące zakończone 30/09/2019
Przychody z tytułu umów z klientami	2 152,3	738,2	2 710,0	881,8
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(325,2)	(114,1)	(388,1)	(137,2)
Usługi dostępu do infrastruktury	(374,6)	(132,1)	(434,5)	(143,7)
Pozostałe usługi	(213,9)	(73,9)	(230,3)	(73,0)
Koszty świadczeń pracowniczych	(940,8)	(286,0)	(991,8)	(308,5)
Pozostałe koszty	(108,4)	(33,4)	(134,5)	(43,2)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	106,3	64,6	0,2	2,6
<b>Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)</b>	<b>295,7</b>	<b>163,3</b>	<b>531,0</b>	<b>178,8</b>
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(465,5)	(152,7)	(433,3)	(147,5)
<b>Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)</b>	<b>(169,8)</b>	<b>10,6</b>	<b>97,7</b>	<b>31,3</b>
Przychody i (koszty) finansowe	7,8	(14,6)	(12,7)	(17,1)
<b>Zysk/(strata) przed opodatkowaniem</b>	<b>(162,0)</b>	<b>(4,0)</b>	<b>85,0</b>	<b>14,2</b>
Podatek dochodowy	35,8	(1,3)	(22,3)	(8,6)
<b>ZYSK/(STRATA) NETTO</b>	<b>(126,2)</b>	<b>(5,3)</b>	<b>62,7</b>	<b>5,6</b>
<b>POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY</b>				
Wycena instrumentów zabezpieczających	(38,3)	(9,0)	(10,9)	(19,3)
Podatek dochodowy	7,3	1,7	2,1	3,7
<b>Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(31,0)</b>	<b>(7,3)</b>	<b>(8,8)</b>	<b>(15,6)</b>
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(52,0)	-	(12,4)	-
Podatek dochodowy	9,9	-	2,4	-
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	(0,7)	-	0,7	-
<b>Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem</b>	<b>(42,8)</b>	<b>-</b>	<b>(9,3)</b>	<b>-</b>
<b>Suma pozostałych całkowitych dochodów</b>	<b>(73,8)</b>	<b>(7,3)</b>	<b>(18,1)</b>	<b>(15,6)</b>
<b>SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW</b>	<b>(200,0)</b>	<b>(12,6)</b>	<b>44,6</b>	<b>(10,0)</b>
				-
				-
<b>Zysk/(strata) 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/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	<b>(2,82)</b>	<b>(0,12)</b>	<b>1,40</b>	<b>0,13</b>

**KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ**

	30/09/2020	31/12/2019
<b>AKTYWA</b>		
Tabor kolejowy	3 883,7	3 892,3
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	473,9	492,9
Prawa do użytkowania aktywów	658,3	704,0
Inwestycje w jednostkach powiązanych	807,0	807,0
Należności leasingowe	25,1	19,7
Aktywa finansowe	4,9	7,4
Pozostałe aktywa	23,6	39,9
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	118,9	67,3
<b>Aktywa trwałe razem</b>	<b>5 995,4</b>	<b>6 030,5</b>
Zapasy	92,9	79,2
Należności handlowe	369,4	391,4
Należności leasingowe	1,6	1,2
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,8	50,8
Aktywa finansowe	18,2	4,8
Pozostałe aktywa	72,2	82,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	267,7	380,0
<b>Aktywa obrotowe razem</b>	<b>823,8</b>	<b>989,8</b>
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,3	-
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>6 831,5</b>	<b>7 020,3</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA</b>		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(135,6)	(61,8)
Zyski zatrzymane	162,0	288,2
<b>Kapitał własny razem</b>	<b>3 010,4</b>	<b>3 210,4</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 971,5	1 920,0
Zobowiązania inwestycyjne	156,9	153,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	619,9	585,4
Pozostałe zobowiązania finansowe	0,1	-
<b>Zobowiązania długoterminowe razem</b>	<b>2 748,4</b>	<b>2 659,0</b>
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	336,1	336,5
Zobowiązania handlowe	202,0	233,5
Zobowiązania inwestycyjne	217,5	249,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	110,5	100,1
Pozostałe rezerwy	27,4	33,4
Pozostałe zobowiązania finansowe	1,6	2,2
Pozostałe zobowiązania	177,6	195,7
<b>Zobowiązania krótkoterminowe razem</b>	<b>1 072,7</b>	<b>1 150,9</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<b>3 821,1</b>	<b>3 809,9</b>
<b>KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM</b>	<b>6 831,5</b>	<b>7 020,3</b>

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

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane	
<b>1/01/2020</b>	<b>2 239,3</b>	<b>744,7</b>	<b>(12,2)</b>	<b>(55,8)</b>	<b>6,2</b>	<b>288,2</b>	<b>3 210,4</b>
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(126,2)	(126,2)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,1)	(31,0)	-	(73,8)
<b>Całkowite dochody razem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(0,7)</b>	<b>(42,1)</b>	<b>(31,0)</b>	<b>(126,2)</b>	<b>(200,0)</b>
<b>30/09/2020</b>	<b>2 239,3</b>	<b>744,7</b>	<b>(12,9)</b>	<b>(97,9)</b>	<b>(24,8)</b>	<b>162,0</b>	<b>3 010,4</b>
<b>1/01/2019 (zbadane)</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 (przekształcone)</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)	-	-	0,7	(10,0)	(8,8)	-	(18,1)
<b>Całkowite dochody razem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,7</b>	<b>(10,0)</b>	<b>(8,8)</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>(12,2)</b>	<b>(28,4)</b>	<b>(10,2)</b>	<b>359,2</b>	<b>3 292,4</b>

**KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH**

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2019
<b>Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej</b>		
<b>Zysk / (strata) przed opodatkowaniem</b>	<b>(162,0)</b>	<b>85,0</b>
<b>Korekty</b>		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	465,5	433,3
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	(22,2)	(1,2)
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,7	0,8
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	40,9	(28,8)
Zmiany w kapitale obrotowym	30,1	5,3
Pozostałe korekty	(59,2)	(15,5)
<b>Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej</b>	<b>293,8</b>	<b>478,9</b>
<b>Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej</b>		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(450,5)	(753,3)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	32,7	12,2
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	58,3	33,2
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	200,0
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	2,4	4,7
<b>Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej</b>	<b>(357,1)</b>	<b>(503,2)</b>
<b>Przepływy pieniężne z działalności finansowej</b>		
Wydatki z tytułu leasingu	(60,3)	(51,2)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	285,5	99,3
Splata kredytów / pożyczek	(225,8)	(169,1)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(35,6)	(30,6)
Dotacje otrzymane	11,3	57,1
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli	-	(67,2)
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	(20,4)	(3,0)
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,7)	(4,1)
<b>Środki pieniężne netto z działalności finansowej</b>	<b>(49,0)</b>	<b>(168,8)</b>
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(112,3)	(193,1)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	380,0	222,4
<b>Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:</b>	<b>267,7</b>	<b>29,3</b>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	29,8	20,7



Pozostałe informacje  
do skonsolidowanego raportu kwartalnego  
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**  
za III kwartał 2020 roku



**POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA III KWARTAŁ 2020 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 .....	14
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących.....	14
<b>4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>	<b>16</b>
4.1 Otoczenie makroekonomiczne .....	16
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>43</b>
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO .....	43
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 ..	52
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym .....	52
<b>6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia.....</b>	<b>54</b>
6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy .....	54
6.2 Zmiany regulacji prawnych .....	55
6.3 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej .....	55
6.4 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi .....	55
6.5 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek .....	55
6.6 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 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	13
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu .....	13
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. ....	14
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 września 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu .....	14
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające .....	14
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące .....	15
Tabela 11 Rynek transportu towaru w Czechach w I półroczu 2020 r. ....	30
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartale 2020 r. i 2019 r. ....	34
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartale 2020 r. i 2019 r. ....	34
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartale 2020 r. i 2019 r. ....	35
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł) .....	39
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	43
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	44
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. ....	50
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	53

**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 30.09.2020 r. ....	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.09.2020 r. ....	6
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.09.2020 r. ....	10
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo.....	17
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo .....	18
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).....	22
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton).....	27
Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm).....	27
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020 .....	28
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020.....	28
Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w ciągu trzech kwartałów 2020 r. ....	29
Rysunek 13 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w I półroczu 2020 r. ....	31
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton).....	31
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm).....	31
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020* .....	32
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020* .....	33
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w okresie trzech kwartałów 2020 r. (btkm).....	33
Rysunek 19 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartałe 2020 i 2019 r. ....	38
Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł) .....	45
Rysunek 21 Struktura aktywów – stan na 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	46
Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	47
Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2020 r. (w mln zł) .....	48
Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. (w mln zł) .....	49
Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r. ....	52



## 1. Wstęp

Szanowni Państwo,

W okresie minionych trzech kwartałów roku znaczny wpływ na rynek kolejowych przewozów towarowych miała epidemia COVID-19. Spowodowała ona wyhamowanie produkcji przemysłowej, w rezultacie znacznie spadły zamówienia na transport towarów i tym samym firmy przewozowe odnotowały znaczny spadek masy ładunków i wykonywanej pracy przewozowej. Dopiero w drugiej połowie roku zaczęliśmy odrabiać straty wywołane przez pandemię koronawirusa, a ostatnie miesiące pokazały, że następuje tendencja wzrostowa przewozów. Po 9 miesiącach 2020 r. Grupa PKP CARGO wygenerowała 3,1 mld zł przychodów, EBITDA wyniosła 433,6 mln zł, EBIT -145,4 mln zł, a strata netto sięgnęła 176,3 mln zł.



**PRZYCHODY Z TYTUŁU  
UMÓW Z KLIENTAMI**



**2 974**  
mln zł

**EBITDA**



**434**  
mln zł

**WYNIK NETTO**



**-176**  
mln zł

## 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 poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK<sup>2</sup>) i znajduje się w czołówce przewoźników na rynku czeskim (wg SZDC<sup>3</sup>).

Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech, Holandii i Polsce.



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:

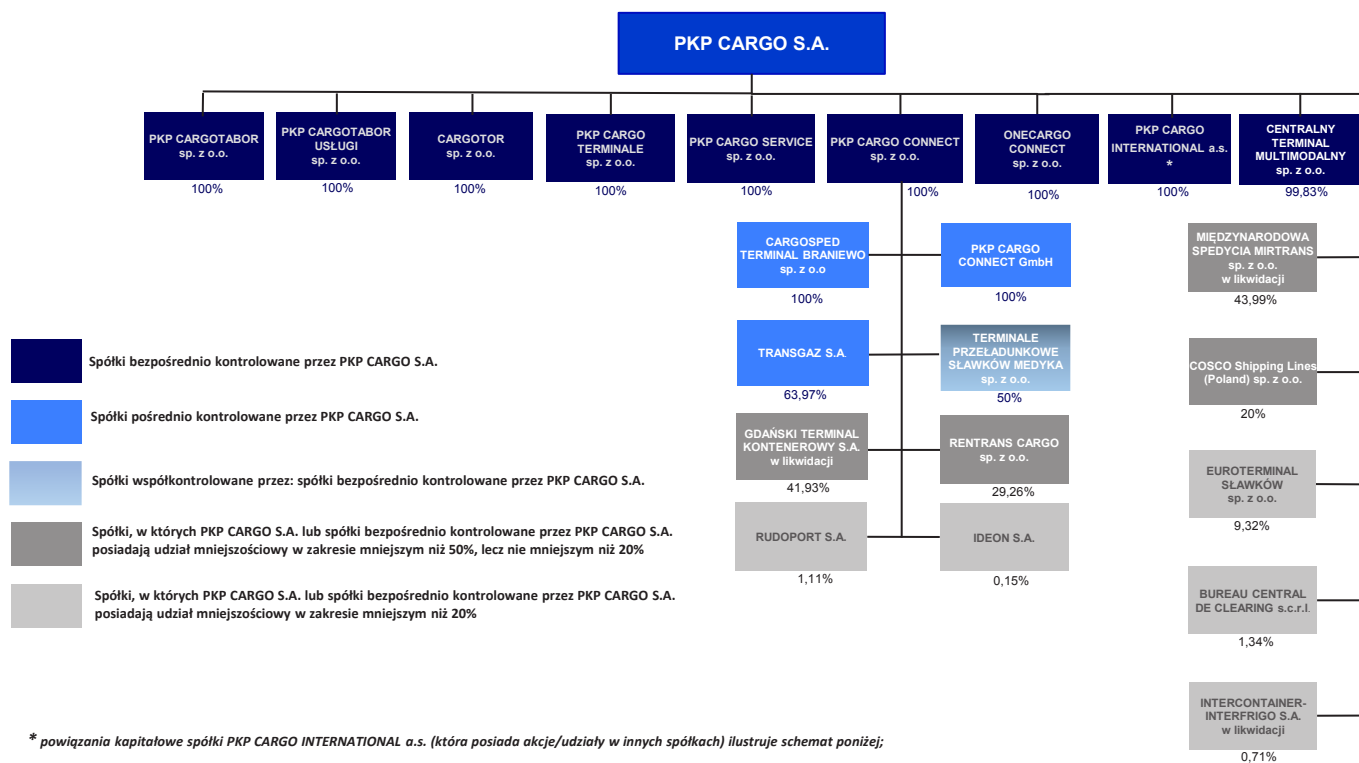
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

<sup>2</sup> Urząd Transportu Kolejowego

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

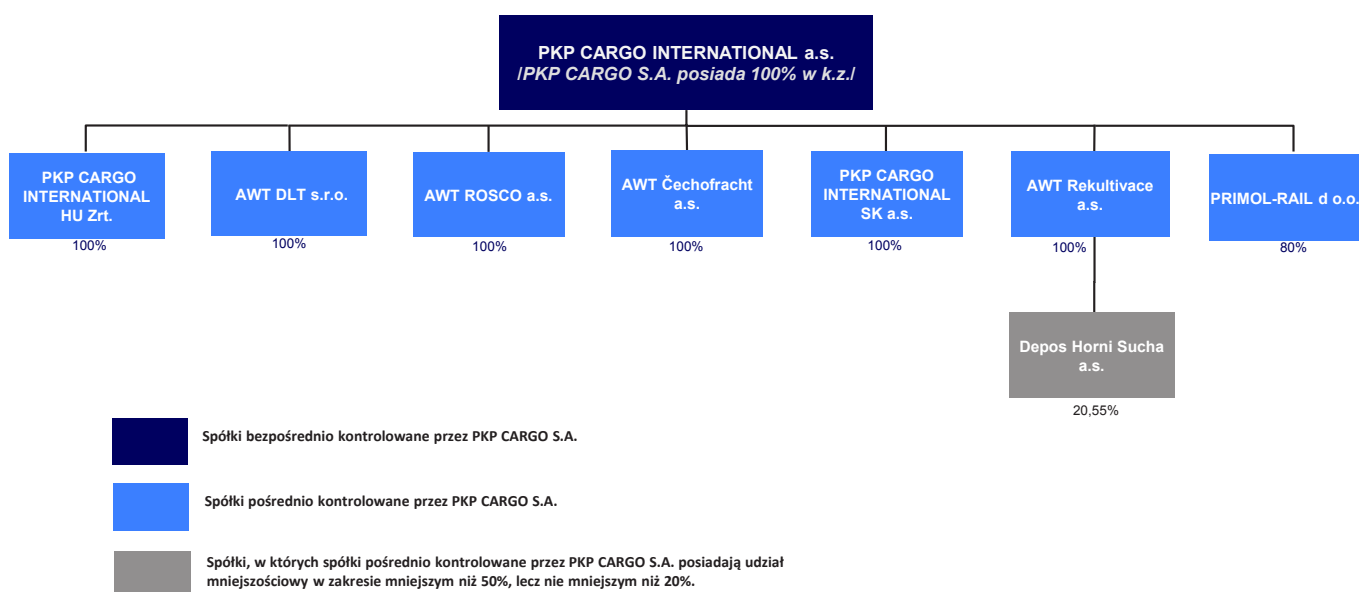
Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 30 września 2020 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.09.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie 9 miesięcy 2020 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 r. doszło do transgranicznego połączenia spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov (Czechy) (jako spółki przejmującej) ze swoją jednoosobową spółką zależną – AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie (jako spółką przejmowaną). W wyniku powyższego, AWT Rekultivace PL sp. z o.o. została rozwiązana bez likwidacji (zakończyła swój byt prawny), w związku z czym z dniem 1 stycznia 2020 r. przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO.
- W dniu 13 stycznia 2020 r. zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o., w wyniku którego kapitał zakładowy spółki wzrósł do kwoty 1 500 000 zł, a jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej tej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników. Obecnie struktura kapitałowa przedstawia się następująco: PKP CARGO S.A. posiada 99,83% (spółka zatem ponownie stała się spółką zależną od PKP CARGO), a PKP S.A. posiada 0,17%.
- Ze skutkiem na dzień 10 lutego 2020 r. spółka AWT Rail HU Zrt. (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) zmieniła firmę i aktualnie funkcjonuje pod firmą PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. z siedzibą w Budapeszcie.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s. Wysokość kapitału zakładowego tej spółki oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.





## 2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2020 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 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 TERMINALE Sp. z o.o.</b> (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także 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 (bocznic 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>PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.</b> (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
<b>AWT Rosco a.s.</b>	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
<b>AWT Čechofracht a.s.</b>	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
<b>AWT Rekulivace 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>PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.</b> (d. AWT Rail HU Zrt)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2020 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. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 62/VII/2020 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 24 sierpnia 2020 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 07 lutego 2018 r. i Uchwałą Nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.;
5. innych przepisów wewnętrznych 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. Do składania oświadczeń woli Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

##### Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w razie wystąpienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu, małżonka, krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osobami, z którymi jest powiązany osobiście lub możliwości powstania takiego konfliktu interesów, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

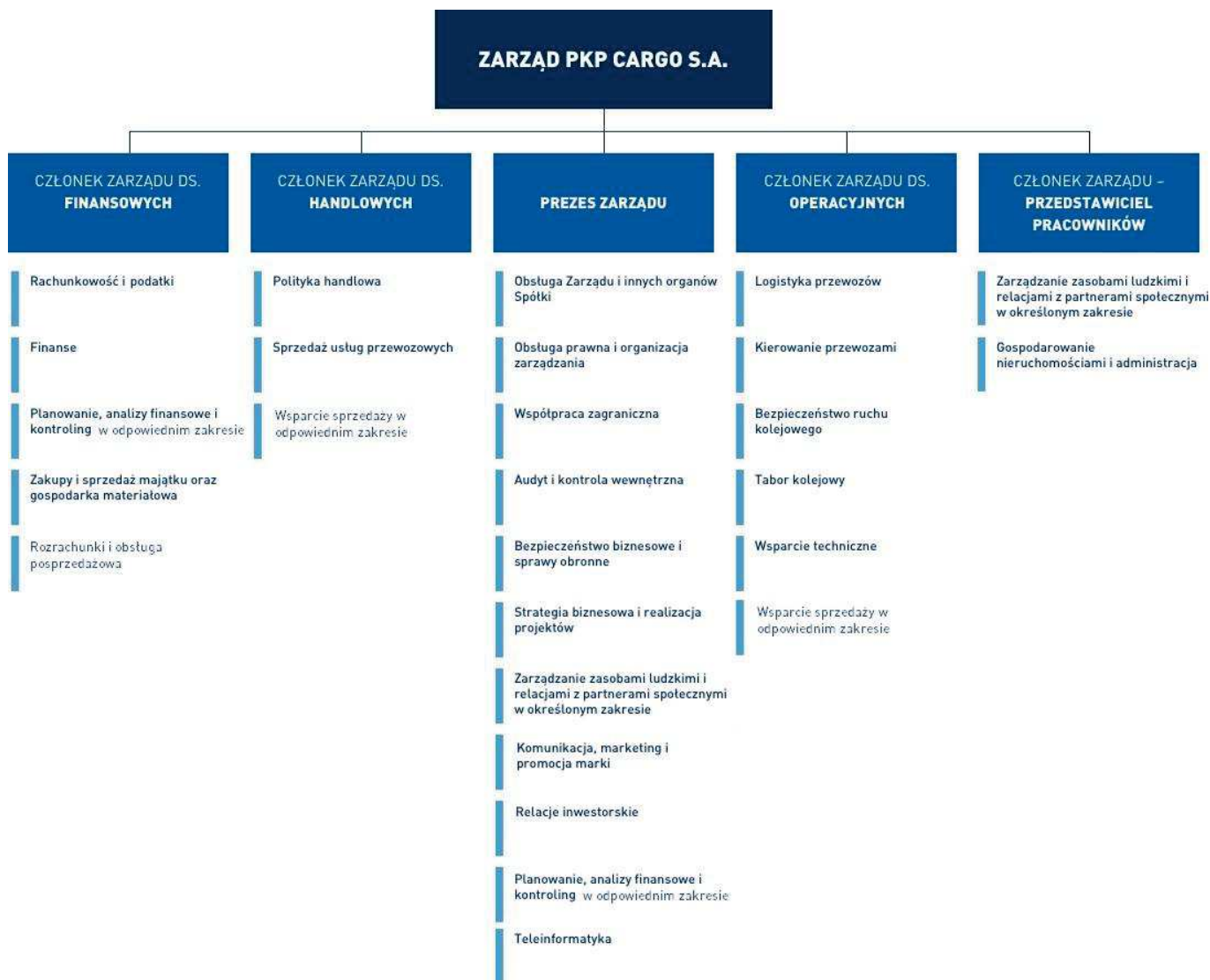
Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
<b>Czesław Warsewicz</b>	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
<b>Leszek Borowiec</b>	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
<b>Witold Bawor</b>	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
<b>Grzegorz Fingas</b>	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	23.03.2020 r.
<b>Piotr Wasaty</b>	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.09.2020 r.	nadal
<b>Zenon Kozendra</b>	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 24 sierpnia 2020 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę w sprawie powołania z dniem 1 września 2020 r. w skład Zarządu na okres wspólnej VII kadencji, która rozpoczęła się z dniem odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki, tj. 26 czerwca 2019 r., Pana Piotra Wasatego – na stanowisko Członka ds. Handlowych.

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 30.09.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

## RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącą i Wiceprzewodniczącą Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VII kadencji – 11 członków). Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

### Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw należy m. in. wyrażanie 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.

### Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia.

Uchwały Rady Nadzorczej mogą zostać podjęte także w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub członka Rady Nadzorczej.

Zgodnie z Regulaminem Rady Nadzorczej, w razie sprzeczności interesów Spółki z osobistymi interesami członka Rady, jego współmałżonka oraz krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osób, z którymi jest powiązany osobiście, powinien on powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad uchwałą w sprawie i zażądać zaznaczenia tego w protokole z Rady Nadzorczej.

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	26.06.2019 r.**
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.**	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	26.06.2019 r.**
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.**	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	31.08.2020 r.
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	31.08.2020 r.
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.*	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.**	nadal
		17.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.*	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	24.07.2020 r.
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	26.06.2019 r.**
		26.06.2019 r.**	nadal
		16.07.2020 r.	nadal
		21.08.2020 r.	nadal

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

\*\* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - rozpoczęcie VII kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

## KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki oraz w *Ustawie z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym* (Dz.U.2017.0.1089 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 zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: *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 2020 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>Zofia Dzik</b>	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Małgorzata Kryszkiewicz</b>	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 24.07.2020 r.
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	nadal

\* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

## KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden członek Rady spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania członków Zarządu, a także wspomaga osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym 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 2020 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.* 31.08.2020 r.
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	27.11.2017 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
<b>Izabela Wojtyczka</b>	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal

\* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

## KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 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. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 31.08.2020 r.
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 31.08.2020 r.
<b>Dariusz Górski</b>	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
<b>Władysław Szczepkowski</b>	Członek Komitetu	23.04.2018 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	nadal
<b>Paweł Sosnowski</b>	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal

\* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN 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 2020 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>	6 832 083	15,25%	6 832 083	15,25%
Aviva OFE <sup>(3)</sup>	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 832 269	46,51%	20 832 269	46,51%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 03.06.2020 r.

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

Źródło: Opracowanie własne

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

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 20 sierpnia 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 2020 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
Witold Bawor	46
Piotr Wasaty	1 849
Zenon Kozendra	46
<b>wg stanu na dzień 20.08.2020 r.</b>	
Czesław Warszewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 20 sierpnia 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawia 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
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
Izabela Wojtyczka	0
Antoni Duda	0
<b>wg stanu na dzień 20.08.2020 r.</b>	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
Izabela Wojtyczka	0

Źródło: Opracowanie własne

## 4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 4.1 Otoczenie makroekonomiczne



#### Polska gospodarka

Od końca I kwartału 2020 r. sytuacja gospodarcza w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym kształtuje się pod silnym wpływem pandemii COVID-19 oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej. Zgodnie z danymi GUS, w II kwartale 2020 r. polski PKB skurczył się aż o 8,4% r/r wobec wzrostu o 1,9% r/r w I kwartale 2020 r., tj. był to pierwszy kwartał z ujemną dynamiką PKB od początku 2013 r.<sup>2</sup> Jednocześnie skala spadku r/r była rekordowa w całej historii danych GUS.<sup>3</sup>

Bezprecedensowy spadek dynamiki krajowego PKB r/r w II kwartale 2020 r. był bezpośrednim rezultatem kumulacji wprowadzenia licznych administracyjnych obostrzeń aktywności gospodarczej i społecznej (w celu przeciwdziałania rozwojowi epidemii COVID-19), a także wzrostu niepewności związanej z przyszłą sytuacją gospodarczą (co wpłynęło na ograniczenie konsumpcji gospodarstw domowych oraz inwestycji ze strony przedsiębiorstw). W tym okresie do skurczenia polskiego PKB r/r przyczynił się głównie popyt krajowy, w tym konsumpcja indywidualna (-10,8% r/r) oraz nakłady inwestycyjne (-10,7% r/r).<sup>4</sup> W II kwartale 2020 r. amortyzująco na dynamikę spadku krajowego PKB oddziaływało natomiast spożycie publiczne (+3,4% r/r).<sup>5</sup> Pozytywny wkład do PKB wniósł także eksport netto, choć w tym wypadku wynikało to z niższej niż w przypadku importu (-18,0% r/r) dynamiki spadku eksportu (-14,5% r/r) – choć w dalszym ciągu rekordowo silnej.<sup>6</sup>

Jednocześnie w III kwartale 2020 r. można było zaobserwować wyraźne symptomy ożywienia gospodarczego, w wyniku stopniowego znoszenia wprowadzonych uprzednio restrykcji oraz normalizacji życia gospodarczego.<sup>7</sup> Również miesięczne dane o aktywności ekonomicznej za ten okres (w szczególności produkcja przemysłowa oraz realna sprzedaż detaliczna) były spójne z poprawą sytuacji gospodarczej. W rezultacie, zdaniem ankietowanych ekonomistów w III kwartale 2020 r. dynamika spadku PKB wyniosła już tylko ok. -2,0-3,0% r/r.<sup>8</sup>

Gwałtownie rosnąca w ostatnim czasie liczba zakażeń i hospitalizacji w Polsce (już przekładająca się na powrót części wprowadzonych na wiosnę obostrzeń), powiązane z nią zmiany zachowań ekonomicznych ludności oraz ryzyko ponownego lockdown-u będą prawdopodobnie negatywnie wpływać na tempo wzrostu gospodarczego w horyzoncie nadchodzących miesięcy, przeciwdziałając dalszemu dynamicznemu ożywieniu.<sup>9</sup> Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej (zarówno w ujęciu dynamiki liczby zakażonych, jak i podejmowanych działań mitygujących) pozostanie kluczowym determinantem dynamiki polskiego PKB w horyzoncie najbliższych kwartałów. Zgodnie z ostatnimi projekcjami Międzynarodowego Funduszu Walutowego, w scenariuszu bazowym w 2020 r. globalny PKB skurczy się aż o 4,4% r/r, po czym w 2021 r. oczekiwane jest wyraźne odbicie i jego wzrost o 5,2% r/r.<sup>10</sup>



<sup>2</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>3</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>4</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>6</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>7</sup> Portal money.pl

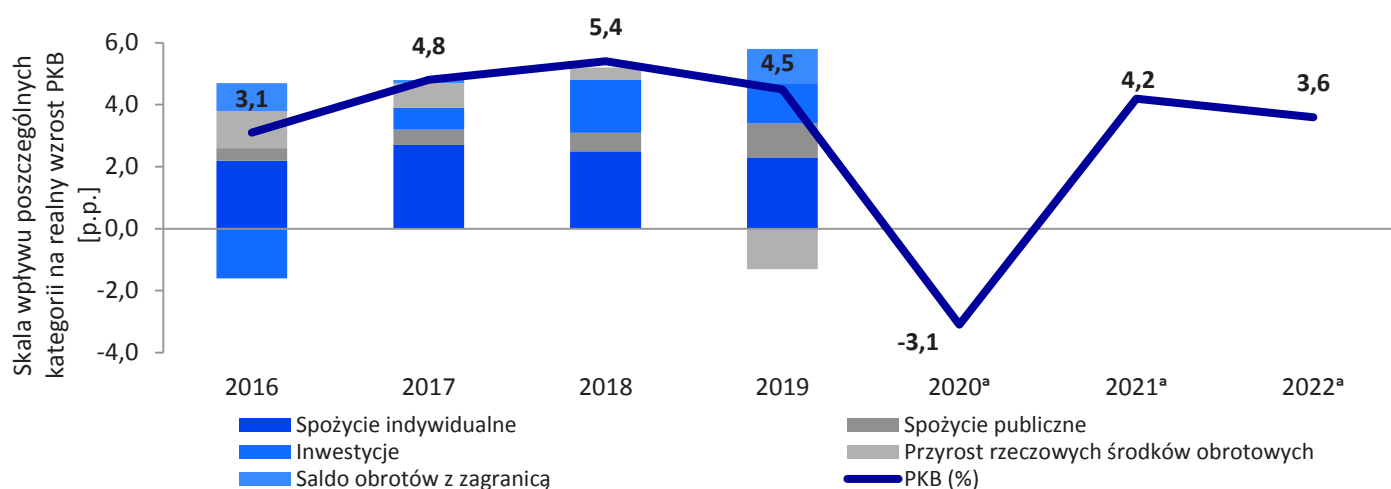
<sup>8</sup> Portal money.pl

<sup>9</sup> Rzeczpospolita

<sup>10</sup> Międzynarodowy Fundusz Walutowy



Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego z września 2020 r.; dane bez dekompozycji

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

Silne odbicie aktywności ekonomicznej w III kwartale 2020 r. (po okresie *lockdown-u*) przełożyło się na pozytywną rewizję prognoz wzrostu PKB dla Polski na 2020 r., choć zdaniem analityków w dalszym ciągu będzie to pierwszy od lat 90. XX wieku okres ze spadkiem PKB r/r. Według wyników ankiety makroekonomicznej NBP z końca września 2020 r., w 2020 r. ekonomiści oczekują skurczenia polskiego PKB o 3,1% r/r (wobec -3,8% r/r w ankiecie z czerwca 2020 r.), a następnie odbicia gospodarczego i dynamiki PKB na poziomie +4,2% r/r w 2021 r. (korekta o +0,4 p.p. względem ankiety z czerwca 2020 r.) i +3,6% r/r w 2022 r. (korekta o +0,6 p.p.).<sup>11</sup> Do spadku PKB w 2020 r. przyczyni się ich zdaniem głównie popyt krajowy, w tym konsumpcja gospodarstw domowych i nakłady inwestycyjne.<sup>12</sup>

Ankietowani przez NBP analitycy spodziewają się także przyspieszenia dynamiki wzrostu inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce do średniego poziomu 3,4% r/r w 2020 r. (rewizja o +0,1 p.p. wobec ankiety z czerwca 2020 r.), a następnie jej spadku do 2,2% w 2021 r. (korekta o +0,1 p.p. względem ankiety z czerwca 2020 r.) i następującej po tym stabilizacji w okolicy celu inflacyjnego (2,5%) w 2022 r.<sup>13</sup> Spadek stopy inflacji CPI w Polsce będzie ich zdaniem spowodowany przede wszystkim obserwowaną recesją gospodarczą, przekładającą się na niższą presję popytową i płacową w gospodarce.

Prognozy w ramach ostatniej ankiety makroekonomicznej NBP były zbierane jeszcze przed obserwowanym od początku października 2020 r. znacznym przyrostem liczby zakażonych i hospitalizacji w Polsce, a także powrotem części obostrzeń administracyjnych. W rezultacie, wraz z dalszym rozwojem epidemii prawdopodobna jest ich ponowna negatywna rewizja w najbliższym czasie.



### Czeska gospodarka

Według wstępnych danych Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), w III kwartale 2020 r. czeski PKB zmniejszył się o 5,8% r/r (względem spadku o 10,9% r/r w II kwartale 2020 r.).<sup>14</sup> Jednocześnie w ujęciu kwartalnym czeski PKB odnotował silne odbicie, a dynamika wzrostu wyniosła w tym okresie 6,2% kw/kw wobec -8,7% kw/kw w II kwartale 2020 r.<sup>15</sup> Wysoka kwartalna dynamika PKB wynikała przede wszystkim ze stopniowego luzowania wprowadzonych uprzednio w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 obostrzeń aktywności ekonomicznej i społecznej, normalizacji życia gospodarczego, a także była efektem niskiej bazy statystycznej w II kwartale 2020 r. (kiedy czeska gospodarka doświadczyła w dużym stopniu całkowitego zamrożenia aktywności).<sup>16</sup>

Szczegółowe dane o strukturze PKB w Czechach w III kwartale 2020 r. zostaną opublikowane na początku grudnia 2020 r. Jednocześnie według komunikatu CZSO, do spadku dynamiki PKB r/r w tym okresie przyczynił się głównie popyt krajowy, w tym zwłaszcza bardzo niskie nakłady inwestycyjne (m.in. cięcie kosztów oraz rosnąca niepewność dotycząca skali przyszłego popytu) oraz osłabienie konsumpcji gospodarstw domowych (m.in. spadek zatrudnienia, obniżenie dynamiki wynagrodzeń, wzrost

<sup>11</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>12</sup> Portal Money.pl

<sup>13</sup> Narodowy Bank Polski

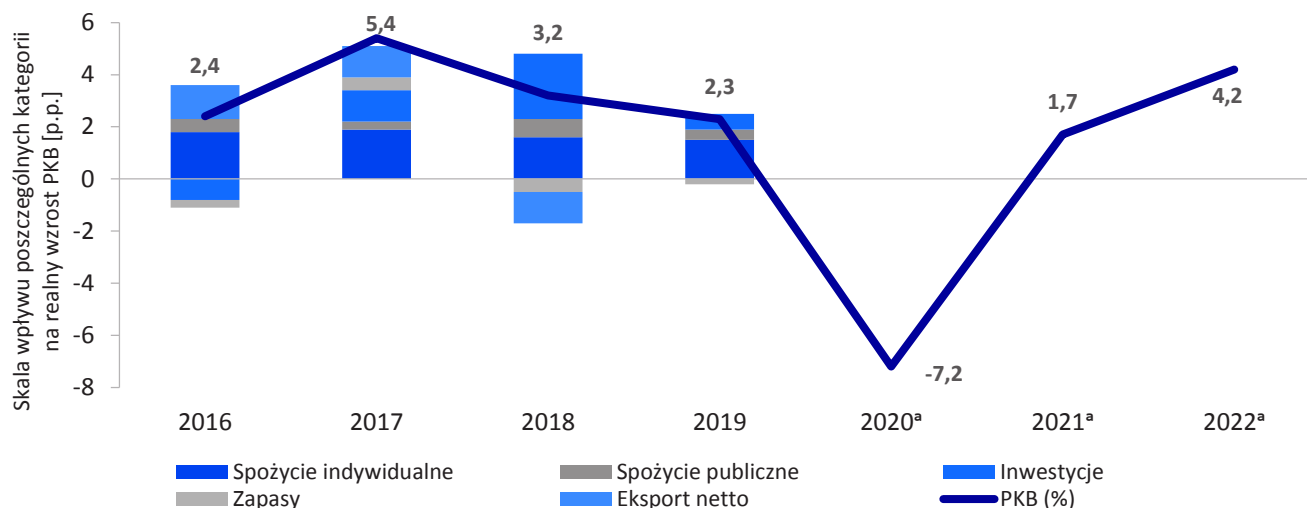
<sup>14</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>15</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>16</sup> Czeski Urząd Statystyczny

stopy oszczędności i odkładanie zakupów dóbr trwałych w czasie).<sup>17</sup> Jednocześnie w ujęciu wartości dodanej brutto, w największym stopniu spadła ona r/r w przypadku sektora przemysłowego (w tym w segmencie *automotive*), handlu oraz transportu.<sup>18</sup>

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo



a prognoza makroekonomiczne Czeskiego Banku Narodowego – Listopad 2020 r.

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

Gwałtowny nawrót pandemii COVID-19, a także przywrócenie znacznej części obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym przełożyły się na negatywną rewizję opublikowanych na początku listopada 2020 r. prognoz gospodarczych Czeskiego Banku Centralnego (CNB). Zdaniem analityków CNB, dalszy rozwój pandemii COVID-19i powiązanych z nią zmian ekonomicznych pozostanie kluczowym determinantem ścieżki PKB i inflacji CPI w horyzoncie nadchodzących miesięcy.<sup>19</sup> W scenariuszu bazowym zakładają oni kumulację negatywnego wpływu liczby zachorowań i hospitalizacji oraz wprowadzonych przez rząd restrykcji w listopadzie 2020 r., a następnie ich stopniowe luzowanie w ślad za poprawiającą się sytuacją epidemiologiczną.<sup>20</sup>

Ekonomiści CNB prognozują, że w 2020 r. dynamika PKB w Czechach wyniesie -7,2% r/r, tj. ukształtuje się na najniższym poziomie w historii danych CZSO (od 1995 r.).<sup>21</sup> Zdaniem analityków CNB, pomimo silnych sygnałów ożywienia płynących z gospodarki w III kwartale 2020 r., silny nawrót pandemii przyczyni się do ponownego znacznego pogorszenia wyników ekonomicznych pod koniec 2020 r.<sup>22</sup> Do spadku PKB w 2020 r. przyczynią się natomiast jego wszystkie kluczowe składowe: konsumpcja gospodarstw domowych, nakłady inwestycyjne, a także saldo handlu zagranicznego. Jednocześnie w scenariuszu bazowym ekonomiści CNB spodziewają się stopniowej poprawy sytuacji gospodarczej w horyzoncie nadchodzących kwartałów, z dynamiką PKB równą 1,7% r/r w 2021 r. i 4,2% r/r w 2022 r.<sup>23</sup> Choć zdaniem analityków CNB czeska gospodarka powróci na ścieżkę wzrostu PKB w II kwartale 2021 r. (w ślad za rosnącym popytem zagranicznym), to poziom PKB z 2019 r. (sprzed pandemii COVID-19) nie zostanie w ich ocenie osiągnięty nawet pod koniec 2022 r.<sup>24</sup>

W 2020 r. analitycy CNB spodziewają się również wzrostu dynamiki inflacji cen konsumenta (CPI) do średniego poziomu 3,2% wobec 2,8% w 2019 r., m.in. z uwagi na silny wzrost inflacji bazowej oraz cen żywności, przy jednoczesnym spadku cen paliw.<sup>25</sup> Równocześnie w perspektywie nadchodzących kwartałów oczekują oni spadku inflacji CPI w okolice celu inflacyjnego CNB (2,0%), do czego przyczynią się m.in. spowodowana recesją gospodarczą niższa presja popytowa i płacowa, a także spodziewane umocnienie czeskiej korony.<sup>26</sup> W konsekwencji, ekonomiści CNB prognozują średnioroczną inflację CPI w Czechach na poziomie 2,3% w 2021 r. i 2,0% r/r w 2022 r.<sup>27</sup>

<sup>17</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>18</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>19</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>20</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>21</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>22</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>23</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>24</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>25</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>26</sup> Czeski Bank Narodowy

<sup>27</sup> Czeski Bank Narodowy

## Przemysł w Polsce



W trakcie 3 kwartałów 2020 r. dynamika produkcji przemysłowej ogółem obniżyła się o -3,2% r/r wobec wzrostu o +4,5% r/r w analogicznym okresie 2019 r.<sup>28</sup> Na silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią ograniczenia aktywności ekonomicznej w Polsce i za granicą. Wpływ pandemii na sektor przemysłowy był szczególnie widoczny w danych za II kwartał 2020 r., kiedy to nastąpił głęboki spadek produkcji przemysłowej (o -13,6% r/r), po niewielkim wzroście w I kwartale (o +0,9% r/r) oraz wzroście w trzecim kwartale (o +3,2% r/r.).<sup>29</sup>

W trakcie 3 kwartałów 2020 r. produkcja sprzedana przemysłu była rok do roku mniejsza w większości sekcji przemysłu, w tym najgłębszy spadek zanotowano w górnictwie i wydobywaniu o 9,5%. Sprzedaż wyraźnie zmniejszyła się także w przetwórstwie przemysłowym o 3,4% r/r (które odpowiada za około 90% całości produkcji, tu jednak na słaby wynik analizowanego okresu wpłynął znacząco wynik z II kwartału br., przy notowanych wzrostach w I i III kwartale br.), oraz w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę o 1,6% r/r. W tym okresie wzrost odnotowano jedynie w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami, rekultywacji o 6,0% r/r. We wszystkich głównych grupowaniach przemysłowych produkcja obniżyła się, w tym najbardziej w produkcji dóbr inwestycyjnych (o -12,3% r/r). Produkcja dóbr związanych z energią obniżyła się o 5,9%, a zaopatrzeniowych o 1,1%.<sup>30</sup>

Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, spadek produkcji przemysłowej r/r w trakcie 9 miesięcy 2020 r. wykazano m.in. w produkcji: pojazdów i części samochodowych (-20,3% r/r), wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-20,0% r/r), maszyn i urządzeń (-13,2% r/r), metali (-9,9% r/r), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-9,5% r/r), mebli (-1,9% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-1,8% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-1,5% r/r), czy wyrobów z metali (-0,3% r/r). Wzrosła natomiast w tym czasie produkcja wyrobów z drewna (+2,6% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+1,4% r/r) oraz chemikaliów i wyrobów chemicznych (+0,5% r/r).<sup>31</sup>

Należy zauważyć symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle w III kwartale 2020 r., kiedy to produkcja przemysłowa wyraźnie wzrosła o 3,2% r/r (w tym we wrześniu o 5,9% r/r i jednocześnie o 15,5% m/m). We wrześniu wzrost produkcji sprzedanej zanotowano już w 23 z 34 branż przemysłowych. Koniunktura zauważalnie polepszyła się, najmocniej w sektorach silnie zorientowanych na eksport począwszy od przemysłu motoryzacyjnego (gdzie produkcja pojazdów samochodowych była wyższa r/r o 2,9% i jednocześnie wzrosła w stosunku do wyniku z sierpnia br. aż o 47,3%) do produkcji urządzeń elektrycznych (wzrost o 26,6% r/r oraz 33,6% m/m), komputerów (wzrost o 22,8% r/r i o 26,9% m/m) czy mebli (wzrost o 15,8% r/r i o 17,5% m/m). Branżą, która również przyczyniła się do wzrostu produkcji przemysłowej ogółem we wrześniu były już nie tylko artykuły spożywcze (gdzie produkcja zwiększyła się o 5,8% r/r), lecz również np. produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+10,7% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+7,4% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+7,9% r/r), wyrobów z metali (+7,8% r/r), wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (+5,9% r/r) czy wyrobów z drewna, korka, słomy i wikliny (+14,1% r/r).<sup>32</sup>

Sytuacja w krajowym przemyśle kształtuje się jednak pod silnym wpływem skutków pandemii COVID-19 oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej wprowadzanych w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii. Obecnie na rynku widoczny jest ogólny spadek popytu, potęgowany dodatkowo przez niepewność przyszłości i brak przewidywalności rynku. W miarę jak rośnie liczba zakażeń, wzrasta niepewność związana z przyszłą sytuacją gospodarczą, ryzykiem wprowadzenia kolejnego lockdown-u, co przekłada się bezpośrednio na ograniczenie konsumpcji gospodarstw domowych oraz inwestycji ze strony przedsiębiorstw. Czynniki te będą z pewnością niekorzystnie wpływać na dynamikę przemysłu oraz ograniczać tempo wzrostu produkcji w horyzoncie nadchodzących kwartałów, przeciwdziałając dalszemu ożywieniu koniunktury rynkowej. Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej pozostanie kluczowym determinantem dynamiki polskiego przemysłu, a stopień odbudowy poziomu produkcji oraz jego tempo będą zależę od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej w kraju i za granicą.

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce i również odzwierciedlają wpływ pandemii COVID-19 na procesy gospodarcze. W trakcie 3 kwartałów 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 45,8 pkt (w tym wyniósł 46,0 pkt w I kwartale, jedynie 39,9 pkt w II kwartale 2020 r. oraz aż 51,4 pkt w III kwartale) w stosunku do średniego poziomu 48,3 pkt w analogicznym okresie 2019 r. (wartości poniżej 50,0 pkt. są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury i recesją, a wartości powyżej z ożywieniem w sektorze przetwórstwa przemysłowego).<sup>33</sup> W każdym

<sup>28</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>29</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>30</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>31</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>32</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>33</sup> Markit IHS

z miesięcy w III kwartale 2020 r. indeks kształtował się powyżej progu 50,0 pkt. We wrześniu 2020 r. poprawiły się także prognozy menadżerów dotyczące poziomu produkcji dla najbliższych 12 miesięcy, osiągając najwyższy poziom od maja 2019 r. Jednocześnie - biorąc pod uwagę pogarszającą się sytuację epidemiologiczną w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym - możliwy jest spadek polskiego indeksu PMI i osłabienie koniunktury w sektorze przemysłowym w perspektywie najbliższych miesięcy.

W czasie 3 kwartałów 2020 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS wyniósł średnio -13,2 pkt. wobec +5,4 pkt. w analogicznym okresie 2019 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt. oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy).<sup>34</sup> Po I kwartale 2020 indeks koniunktury GUS dla przemysłu jeszcze utrzymywał się na plusie (+1,2 pkt.), jednakże w II kwartale spadł do poziomu aż -33,0 pkt. (w tym w kwietniu indeks ten spadł do poziomu -44,2 pkt., tj. najniższego w całej historii badania). III kwartał przyniósł już znacznie lepsze wyniki, choć nadal pozostawały w trendzie ujemnym (-7,8 pkt.).<sup>35</sup>

Zgodnie z zebranymi przez GUS informacjami przedsiębiorstwa przetwórstwa przemysłowego obawiają się negatywnych skutków pandemii COVID-19 dla swojej działalności. 25% przedsiębiorstw spodziewa się obecnie poważnych skutków epidemii, a 6% przedsiębiorstw spodziewa się skutków zagrażających stabilności firmy. Przewidywania firm dotyczące spadku zamówień składanych w ich firmach przez klientów wynoszą średnio ok. 4%. 52% przedsiębiorców deklaruje, że możliwości ich funkcjonowania w przypadku utrzymania aktualnie obowiązujących ograniczeń związanych ze zwalczaniem pandemii pozwolą im na przetrwanie w takich warunkach powyżej pół roku. 22% podmiotów deklaruje odpowiedź w zakresie od 4 do 6 miesięcy. Blisko 19% przedsiębiorstw twierdzi, że byłoby w stanie przetrwać od 2 do 3 miesięcy, a ponad 7% podmiotów utrzymuje, że najwyżej miesiąc.<sup>36</sup>

Pozostałymi istotnymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w kluczowych (z uwagi na potencjalne przewozy Grupy PKP CARGO) sektorach przemysłu w czasie 3 kwartałów 2020 r. były:



### Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w okresie 3 kwartałów 2020 r. o 6,0 mln ton do poziomu 40,1 mln ton (-13,0% r/r). Jeszcze po I kwartale 2020 r. różnica r/r wynosiła jedynie -0,3 mln ton (-1,8% r/r). Po 6 miesiącach roku 2020 zmniejszenie r/r wynosiło 4,3 mln ton (-14,0%). Jak widać, trzeci kwartał przyniósł jedynie nieznaczne zmniejszenie zauważalnie ujemnej dynamiki wydobycia węgla kamiennego w Polsce;<sup>37</sup>
- zmniejszenie sprzedaży węgla kamiennego w ciągu 9 miesięcy 2020 r. o 6,3 mln ton r/r (-14,4% r/r) do poziomu 37,2 mln ton. Sprzedaż węgla kamiennego ogółem w tym okresie okazała się mniejsza od jego wydobycia o 2,9 mln ton, co z kolei przełożyło się na wzrost zapasów;<sup>38</sup>
- utrzymujący się bardzo wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach, które są obecnie najwyższe od kwietnia 2015 r. Na koniec września 2020 r. na zwałach znajdowało się 7,8 mln ton surowca, co wobec 4,7 mln ton zapasów we wrześniu 2019 r. oznacza ich wzrost o 64,5% r/r.<sup>39</sup> W poszczególnych miesiącach 2020 r. (między styczniem a wrześniem) miesięczna sprzedaż węgla była wyższa od wielkości wydobycia jedynie w maju i czerwcu br. (kiedy to najbardziej były odczuwalne skutki pandemii i były to miesiące z historycznie najniższą wielkością produkcji i sprzedaży węgla w Polsce) oraz we wrześniu, kiedy to wydobycie węgla kamiennego w polskich kopalniach wyniosło 4,4 mln ton (przy sprzedaży na poziomie 4,5 mln ton), co w efekcie pozwoliło zmniejszyć ilość węgla na przykopalnianych zwałach (gdzie jeszcze na koniec sierpnia zalegało 7,9 mln ton surowca). Najwyższa ilość węgla na zwałach występuje u największego krajowego producenta tego surowca - Polskiej Grupy Górniczą (która już w poprzednich miesiącach pandemii wyraźnie sygnalizowała, że spadek zużycia energii spowodował znaczące zmniejszenie zapotrzebowania na węgiel w elektrowniach).<sup>40</sup> Dodatkowo, zapasy węgla przy elektrowniach i elektrociepłowniach utrzymują się nadal na poziomie powyżej 8 mln ton. Już w połowie roku zapasy węgla ogółem wynosiły łącznie 20,9 mln ton (co odpowiadało 4 miesięcznemu zapotrzebowaniu całego kraju, w tym zapas samych surowców energetycznych odpowiadał już 6 miesięcznemu zapotrzebowaniu wszystkich elektrowni i elektrociepłowni);<sup>41</sup>
- bardzo silny spadek importu węgla kamiennego w okresie 8 miesięcy 2020 r. do poziomu 7,6 mln ton (-30,9% r/r). Od początku 2020 roku utrzymuje się stała tendencja zmniejszenia importu – największy spadek r/r odnotowano w kwietniu (-54,5% r/r) oraz w lutym (-46,7% r/r), od maja spadek już wyraźnie wyhamował. Głównymi kierunkami importu surowca w tym okresie były: Rosja (spadek o -25,2% r/r do poziomu 5,3 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 69,0%

<sup>34</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>35</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>36</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>37</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>38</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>39</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>40</sup> Wirtualny Nowy Przemysł

<sup>41</sup> Wysokie Napięcie



- całkowitego sprowadzonego do Polski wolumenu), Australia (-57,8% r/r do 0,6 mln ton), Kazachstan (+8,3% r/r do 0,6 mln ton) oraz Kolumbia (+1,8% r/r do 0,5 mln ton);<sup>42</sup>
- trend spadkowy cen węgla kamiennego na międzynarodowym rynku. W trakcie 3 kwartałów 2020 r. średnie ceny węgla w europejskich portach ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) wyniosły 53,5 USD/t i były o 23,0% niższe niż w analogicznym okresie roku 2019. W I kwartale 2020 r. średnia cena węgla ARA wyniosła 56,2 USD/t wobec 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. (-30,% r/r), w II kwartale 2020 r. spadła do 49,8 USD/t wobec 66,0 USD/t w II kwartale 2019 r. (-24,6% r/r). Do spadku cen węgla w 2020 r. przyczyniły się m.in. brak równowagi popytowo-podażowej w połączeniu ze wzrostem produkcji energii ze źródeł odnawialnych (głównie elektrowni wiatrowych), niskimi cenami gazu oraz słabymi prognozami w zakresie popytu na surowiec. Trzeci kwartał przyniósł już odbicie, a średnia cena węgla ARA ukształtowała się na poziomie 54,4 USD/t (-12,4% r/r). Wyraźne wzrosty cen na rynkach międzynarodowych można było zaobserwować już w czerwcu i lipcu, następnie sierpień przyniósł nieznaczny spadek cen, a we wrześniu odnotowano ponowny wzrost cen węgla na świecie. Wrzesień to pierwszy miesiąc w 2020 r., kiedy to zaobserwowano również wyraźną poprawę nastrojów uczestników rynku, czemu towarzyszył wzrost cen węgla w europejskich portach ARA o 5,8% wobec sierpnia br. oraz wystąpiła poprawa prognoz na resztę roku;<sup>43</sup>
  - stabilizacja krajowych indeksów węglowych dla energetyki zawodowej (PSCMI 1) i ciepłownictwa (PSCMI 2) na najwyższych poziomach od początku 2013 r. W trakcie 3 kwartałów 2020 r. średnia wartość indeksu PSCMI1 wyniosła 264,3 PLN/t (+2,0% r/r), w tym w I kwartale 264,2 PLN/t (+3,1% r/r), w II kwartale 2020 r. 266,2 PLN/t (+2,2% r/r), oraz 262,6 PLN/t (+0,7% r/r) w III kwartale 2020 r. Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w trakcie 9 miesięcy 2020 r. wynosił natomiast 316,9 PLN/t (+2,0% r/r), w tym w I kwartale 2020 r. wyniósł 314,0 PLN/t (+3,2% r/r), w II kwartale 319,9 PLN/t (+0,9% r/r) oraz 316,6 PLN/t (+2,0% r/r) w III kwartale 2020 r.<sup>44</sup> Średnia wartość indeksu węgla dla energetyki w III kwartale 2020 r. W porównaniu kwartał do kwartału zmalała jednak o 1,4%, podobnie jak średnia wartość indeksu węgla dla ciepłownictwa, która w III kwartale 2020 r. zmalała o 1,0% w porównaniu z II kwartałem br.;<sup>45</sup>
  - zmniejszone zużycie energii elektrycznej w Polsce. W ciągu 3 kwartałów 2020 r. konsumpcja energii elektrycznej spadła o -3,9% r/r do 120,9 TWh (szczególnie odczuwalne było to w II kwartale 2020 r., gdy spadek ten wyniósł aż -8,5% r/r). Było to związane z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 (w tym z niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych). Po gwałtownym spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce w I połowie 2020 r., w III kwartale 2020 r. popyt na prąd normalizował się, a dynamika spadku zużycia energii zauważalnie wyhamowała do -2,9% r/r w lipcu oraz -1,2% r/r w sierpniu. We wrześniu 2020 r. zanotowano już wzrost konsumpcji energii elektrycznej o +0,3% r/r;<sup>46</sup>
  - równocześnie z silnym spadkiem zużycia energii w Polsce, w jeszcze większym stopniu zmniejszyła się jej krajowa produkcja - w ciągu 3 kwartałów 2020 r. zanotowano spadek produkcji energii elektrycznej o 6,55% r/r do poziomu 110,6 TWh. W największym stopniu produkcja energii zmniejszyła się w elektrowniach opalanych węglem kamiennym (-12,2% r/r) oraz brunatnym (-10,0% r/r). W tym okresie silnie zwiększyła się natomiast r/r produkcja w elektrowniach gazowych (+15,9% r/r) oraz wiatrowych (+2,2% r/r);<sup>47</sup>
  - niekorzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym. W trakcie 3 kwartałów 2020 r. udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii obniżył się do 46,5% (-3,0 p.p. r/r);<sup>48</sup>
  - postępujący dynamiczny wzrost importu prądu, wypełniającego lukę pomiędzy niższą produkcją krajową energii a jej zużyciem. Ceny energii w państwach ościennych kształtują się obecnie na wyraźnie niższym niż w Polsce poziomie, co przekłada się na zwiększoną opłacalność importu. W ciągu 3 kwartałów 2020 r. import netto energii był równy 10,3 TWh (+38,2% r/r) i stanowił 8,5% całkowitej konsumpcji energii w Polsce (+2,6 p.p. r/r);<sup>49</sup>
  - prognozowane przez Departament Górnictwa w Ministerstwie Aktywów Państwowych zmniejszenie zapotrzebowania krajowej energetyki na węgiel kamienny w 2020 r. o 4,5 mln ton oraz o 7 mln ton w 2021 r.;<sup>50</sup>
  - podpisanie porozumienia górników z rządem w sprawie zasad i tempa transformacji górnictwa. Według aktualnego porozumienia w 2020 r. nie planuje się żadnych ruchów likwidacyjnych, natomiast w 2021 r. wydobycie może zostać zmniejszone łącznie o ok. 2 mln ton.<sup>51</sup>
  - najnowsza prognoza Międzynarodowej Agencji Energii (IEA) zakłada, iż epidemia COVID-19 przyspieszy przejście na odnawialne źródła energii. Agencja prognozuje, że w 2020 r. nastąpi 5,3% r/r spadek światowego zapotrzebowania na energię, oraz 6,6% r/r zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w sektorze energetyki. Z raportu wynika, że w 2020 roku światowe zużycie węgla zmniejszy się o 6,7%, a do 2025 r. na świecie zostanie wycofanych z użycia ok. 275 GW mocy w elektrowniach

<sup>42</sup> Eurostat

<sup>43</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>44</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>45</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>46</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>47</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>48</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>49</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

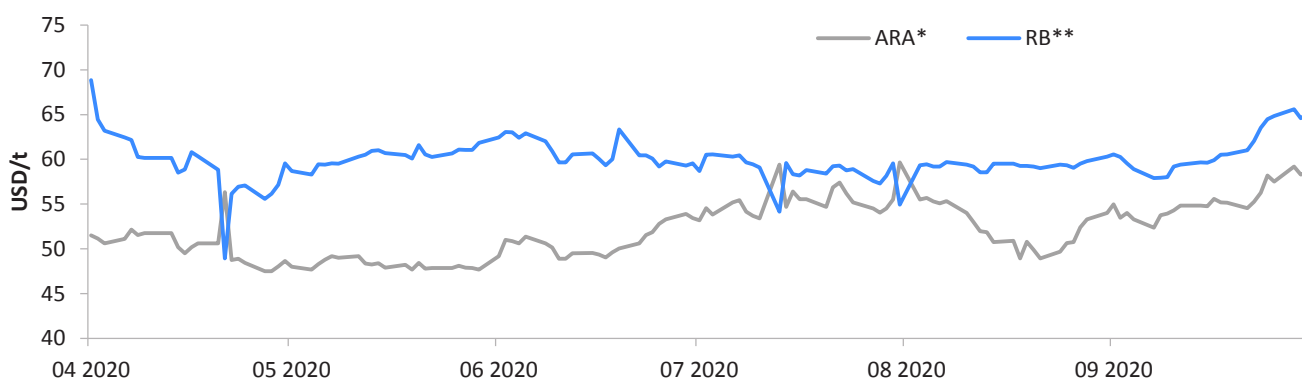
<sup>50</sup> Ministerstwo Aktywów Państwowych

<sup>51</sup> portal wysokienapiecie.pl

węglowych (czyli 13% aktualnej mocy zainstalowanej w tym źródle). Źródła odnawialne mają zaspokoić 80% wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną w ciągu najbliższych 10 lat, a do 2025 r. mają zastąpić węgiel jako podstawowy sposób wytwarzania energii elektrycznej.<sup>52</sup>

- plan likwidacji górnictwa węgla kamiennego w Czechach zakłada, że wydobycie węgla kamiennego (głównie koksowego) ustanie do końca 2021 bądź 2022 r. Istnieje więc szansa dla polskich producentów koksu, zwłaszcza wobec uznania go przez UE za surowiec strategiczny, niezbędny do produkcji stali. Przyszła sytuacja w Czechach stwarza perspektywy dla JSW (największego producenta węgla koksowego w UE z produkcją roczną ok. 11 mln ton) i Polskiej Grupy Górniczej (np. kopalnie Bielszowice i Halemba, w których węgiel koksowy stanowi ok. 40% całkowitego wydobycia surowców). OKD, właściciel czeskich kopalni przewiduje, że w całym 2020 r. wydobycie węgla wyniesie ok. 2,1 mln ton węgla (-40% r/r).<sup>53</sup>

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

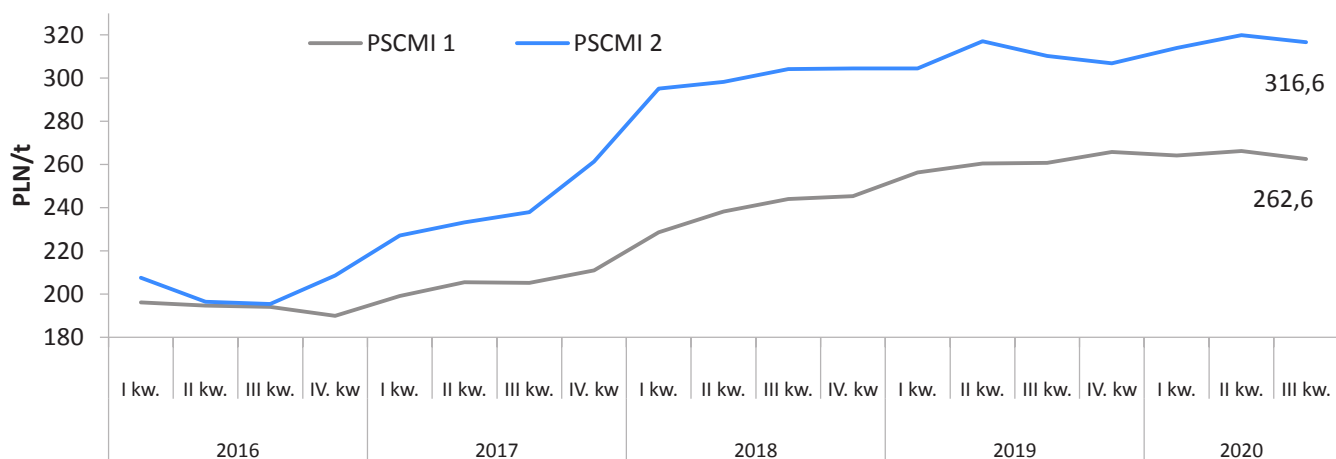


\*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

\*\* RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

**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

<sup>52</sup> Międzynarodowa Agencja Energii IEA  
<sup>53</sup> Wirtualny Nowy Przemysł



### Przemysł budowlany

- w ciągu 3 kwartałów 2020 r. produkcja budowlano-montażowa była o 1,6% niższa r/r. Było to wynikiem spadku notowanego w II kwartale, jak również w III kwartale (po wzroście notowanym w I kwartale).<sup>54</sup> Ewidentnie widać spowolnienie w branży i słabszą koniunkturę. Dynamika produkcji budowlano-montażowej od lipca 2020 r. wykazywała istotny spadek r/r. We wrześniu 2020 r. produkcja budowlano-montażowa była nadal o 9,8% niższa r/r (choć zanotowała wzrost o 15,5% m/m).
  - w trakcie 3 kwartałów 2020 r. wyższa niż w analogicznym okresie 2019 r. była jedynie produkcja w podmiotach zajmujących się wykonywaniem robót specjalistycznych (wzrost o 0,6% r/r). Spadek produkcji budowlano-montażowej zanotowano natomiast w jednostkach, których podstawowym rodzajem działalności była budowa obiektów inżynierii lądowej i wodnej oraz budowa budynków (spadek odpowiednio o 1,5% i 3,3% r/r).<sup>55</sup> Spadek produkcji budowlano-montażowej w stosunku do okresu 3 kwartałów 2019 r. zanotowano we wszystkich grupach działu robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Największy spadek produkcji wystąpił w jednostkach specjalizujących się w budowie pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (- 4,1% r/r), następnie w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (-3,2% r/r) oraz dróg kołowych i szynowych (o -0,6%).<sup>56</sup> W ciągu 9 miesięcy 2020 r. sprzedaż robót remontowych była o 4,4% niższa niż w analogicznym okresie 2019 r. (kiedy to wzrosła o 5,6% r/r), natomiast sprzedaż robót inwestycyjnych była o 0,2% r/r wyższa (wobec wzrostu o 5,1% przed rokiem).<sup>57</sup>
- do końca 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje ogłosić jeszcze przetargi o łącznej długości 204 km, w tym w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych będą to zadania o łącznej długości 136 km (wartości ok. 8,7 mld zł) oraz z Programu budowy 100 obwodnic zadania o łącznej długości 68 km (wartości ok. 1,7 mld zł). Od stycznia 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła postępowania przetargowe na 29 odcinków nowych dróg o łącznej długości 375 km (wartości ok. 11,5 mld zł), w tym 23 zadania z rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) o łącznej długości 333,7 km i wartości ok. 10,5 mld zł oraz 6 zadań na realizację obwodnic z rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 o łącznej długości 41,3 km i wartości ok. 1 mld zł. Według GDDKiA obecnie pandemia COVID-19 nie ma znaczącego wpływu na postęp robót budowlanych.<sup>58</sup>
- wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w budownictwie spadł poniżej zera już w marcu 2020 r. (-1,9 pkt.). Odczyty tego wskaźnika w II kwartale 2020 r. były zatrważające (-47,1 pkt w kwietniu, -38,8 pkt w maju i -25,9 pkt w czerwcu). W kolejnych miesiącach wskaźnik ten ulegał stopniowej poprawie, lecz odczyty nadal utrzymywały się na alarmująco niskim poziomie (ok. -15 pkt). Przyczyną było zagrożenie skutkami pandemii COVID-19 i związanym z nią spowolnieniem gospodarczym. Na skutek utrzymującej się niepewności związanej z dalszym rozwojem sytuacji epidemiologicznej w kraju i za granicą, nastroje firm budowlanych stopniowo się pogarszają, a ogólny klimat koniunktury w budownictwie oceniany jest przez branżę bardziej negatywnie.<sup>59</sup>
- ekonomiści oceniają, że w najbliższych miesiącach aktywność w budownictwie pozostanie na obniżonym poziomie. Według analityków z uwagi na drugą falę pandemii, która opóźni wychodzenie gospodarki z kryzysu w IV kw. 2020 r. i I kw. 2021 r. produkcja budowlano-montażowa będzie ograniczona z uwagi m.in. na obniżone inwestycje firm.
  - bardzo silny spadek zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowane przez skutki globalnej pandemii przekłada się na spadek ogólnego wolumenu produkcji czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych. Powoduje to znaczne zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu);



### Przemysł hutniczy

- zmniejszenie produkcji stali na świecie w ciągu 3 kwartałów 2020 r. do poziomu 1 347,4 mln ton (-3,2% r/r).<sup>60</sup> W największym stopniu zmniejszyła się produkcja stali w Unii Europejskiej (-17,9% r/r do poziomu 99,4 mln ton). W tym czasie produkcja stali w Azji przekroczyła barierę 1,0 mld ton (+0,2% r/r). Rynek hutniczy powoli odrabia straty spowodowane wiosennym lockdown-em - we wrześniu 2020 r. produkcja stali na świecie wyniosła już 156,4 mln ton, co było wynikiem lepszym o 2,9% r/r. Jednak znacznie lepsze wyniki od producentów z UE (którzy we wrześniu nadal raportowali spadki na poziomie -14,0% r/r) osiągnęły państwa, z których stal jest importowana (wzrost produkcji stali w Chinach we wrześniu wyniósł aż 10,9% r/r, a w czasie 3 kwartałów 2020 r. wzrósł o 4,5% r/r). Konkurencyjność branży
  - bardzo silny spadek zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowane przez skutki globalnej pandemii przekłada się na spadek ogólnego wolumenu produkcji czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych. Powoduje to znaczne zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu);

<sup>54</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>55</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>56</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>57</sup> Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

<sup>58</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

<sup>59</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>60</sup> World Steel Association

hutniczej w Europie jest dodatkowo osłabiona przez krytykowany przez europejskich producentów import wyrobów hutniczych, wysokie ceny energii oraz nakładane na sektor stalowy dodatkowe opłaty;<sup>61</sup>

- World Steel Association prognozuje zmniejszenie światowego poziomu produkcji stali w 2020 r. do poziomu 1,7 mld ton (-2,4% r/r). Zwiększenie produkcji ma wystąpić jedynie w Chinach i w Turcji, natomiast reszta dużych producentów osiągnie dwucyfrowe spadki (w tym zmniejszenie produkcji stali w UE wyniesie -15,2% r/r). W 2021 r. popyt na stal na rynku ma wynieść 1,8 mld ton (+4,1% r/r);<sup>62</sup>
- spadek produkcji stali surowej w Polsce w ciągu 3 kwartałów 2020 r. o -15,2% r/r do 6,0 mln ton oraz m.in. wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio -9,9% r/r do 6,4 mln ton, blach walcowanych na zimno o -9,9% r/r do 1,5 mln ton, blach cienkich o -10,8% r/r do 0,8 mln ton, prętów i płaskowników o -5,9% r/r do 2,6 mln ton;<sup>63</sup>
- znaczne zmniejszenie produkcji koksu w ciągu 3 kwartałów 2020 r. o -17,7% r/r do poziomu 5,6 mln ton. Po I kwartale 2020 r. spadek produkcji koksu wyniósł jeszcze -6,4%, w II kwartale było to już -26,9% r/r. Trzeci kwartał 2020 r. przyniósł jedynie nieznaczne wyhamowanie dynamiki spadku do poziomu -19,9% r/r, a produkcja koksu ukształtowała się na poziomie 1,77 mln ton wobec 2,2 mln ton w III kwartale 2019 r.<sup>64</sup>
- zamknięcie na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty (wielki piec hutniczy i stalownia). Przyczyną likwidacji wielkiego pieca oprócz wpływu pandemii, panującej słabej koniunktury na rynku stalowym i mocno ograniczonego popytu jest również zła sytuacja makroekonomiczna oraz wysokie koszty energii i emisji CO<sub>2</sub>. Już w listopadzie 2019 r. ArcelorMittal Poland poinformowała o czasowym wstrzymaniu działalności wielkiego pieca w hucie w Krakowie, a następnie w wyniku pandemii projekt wznowienia produkcji został odroczony, co przełożyło się na spadek produkcji stali oraz jednocześnie silne ograniczenie zapotrzebowania na surowce do produkcji (m.in. koks i rudy żelaza), a tym samym silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy ładunków.<sup>65</sup>

## Przemysł w Czechach



W trakcie 9 miesięcy 2020 r. produkcja przemysłowa w Czechach zmniejszyła się o 10,9% r/r względem wzrostu o 0,8% r/r w analogicznym okresie 2019 r.<sup>66</sup> Wolumen produkcji przemysłowej w Czechach kurczy się r/r nieprzerwanie od października 2019 r. Jednocześnie po załamaniu w II kwartale 2020 r. (wynikającym m.in. z zamknięcia gospodarki i silnych zaburzeń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw), w II kwartale 2020 r. sytuacja w czeskim sektorze przemysłowym poprawiła się, co było związane m.in. ze stopniowym znoszeniem wprowadzonych uprzednio restrykcji natury ekonomicznej i przywróceniem działalności zakładów przemysłowych. W rezultacie, w III kwartale 2020 r. dynamika spadku produkcji przemysłowej w Czechach wyniosła -4,7% r/r wobec -23,5 r/r w II kwartale 2020 r., tj. ukształtowała się na zbliżonym poziomie co przed pandemią COVID-19.<sup>67</sup>

Silny spadek produkcji przemysłowej w okresie trzech kwartałów 2020 r. był m.in. odzwierciedleniem zmniejszonego napływu nowych zamówień, zarówno krajowych, jak i eksportowych. W tym czasie wolumen nowych zamówień skurczył się o 12,2% r/r (w tym krajowych o 11,9% r/r, a zagranicznych o 12,3% r/r).<sup>68</sup> Równocześnie w III kwartale 2020 r. dynamika spadku nowych zamówień r/r silnie wyhamowała i była równa -2,7% r/r (w tym krajowych -5,1% r/r, a zagranicznych -1,7% r/r).<sup>69</sup>

Wpływ na mocny spadek czeskiej produkcji przemysłowej w czasie 9 miesięcy 2020 r. miały jej wszystkie główne gałęzie: przetwórstwo przemysłowe (-11,2% r/r), segment związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (-7,3% r/r) oraz - w największym stopniu - górnictwo i wydobywanie surowców (-18,7% r/r).<sup>70</sup>

Wśród kluczowych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów realizowanych przez spółki z Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu, w zdecydowanej większości wykazano w ciągu trzech kwartałów 2020 r. mocny spadek produkcji r/r. W tym okresie zmniejszyło się r/r m.in. wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-27,0% r/r), produkcja pojazdów silnikowych (-19,2% r/r), produkcja metali (-12,0% r/r), produkcja wyrobów z metali (-11,6% r/r), produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (-9,1% r/r) oraz produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-5,4% r/r).<sup>71</sup> Wobec analogicznego okresu 2019 r. zwiększyła się z kolei produkcja drewna i wyrobów z drewna (+2,8% r/r).<sup>72</sup> Jednocześnie w przypadku większości wymienionych powyżej sektorów koniunktura w III kwartale 2020 r. poprawiła się.

<sup>61</sup> World Steel Association

<sup>62</sup> World Steel Association

<sup>63</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>64</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>65</sup> Wirtualny Nowy Przemysł

<sup>66</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>67</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>68</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>69</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>70</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>71</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>72</sup> Czeski Urząd Statystyczny



Z umiarkowanym polepszeniem sytuacji w czeskim sektorze przemysłowym spójne są także ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI. W III kwartale 2020 r. wzrósł on do średniego poziomu 48,9 pkt. wobec 39,9 pkt. w II kwartale 2020 r. i 42,1 pkt. w I połowie 2020 r.<sup>73</sup> We wrześniu indeks PMI dla Czech rósł piąty miesiąc z rzędu (po najniższym od czasu globalnego kryzysu finansowego w latach 2008-2009 wyniku w kwietniu 2020 r.) i wyniósł 50,7 pkt., tj. po raz pierwszy od listopada 2018 r. ukształtował się powyżej progu 50,0 pkt. oznaczającego umowną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.<sup>74</sup> Do wzrostu wskaźnika PMI w tym okresie przyczyniły się głównie komponenty związane z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami. Do najniższego poziomu od czerwca 2019 r. obniżyło się także tempo spadku zatrudnienia. Poprawiły się również prognozy menedżerów dotyczące poziomu produkcji w nadchodzących 12 miesiącach.<sup>75</sup> Niemniej, pomimo silnego wzrostu indeksu PMI w III kwartale 2020 r., w obliczu rosnącej liczby zakażeń i wprowadzenia przez czeski rząd ponownego zamknięcia dużej części gospodarki prawdopodobny jest jego ponowny spadek w perspektywie najbliższych miesięcy, a cały sektor przemysłowy pozostanie w recesji.

Przewozy spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim koncentrują się przede wszystkim na transporcie paliw stałych (węgla kamiennego i koksu), kruszyw i innych materiałów budowlanych, paliw ciekłych oraz – ze systematycznie zwiększającym się udziałem w całości przewożonego wolumenu – ładunków intermodalnych (w tym duże znaczenie mają wyroby sektora *automotive*). W rezultacie koniunktura gospodarcza w każdej z powiązanych gałęzi przemysłu (wydobyciu surowców, hutnictwie, budownictwie czy produkcji pojazdów silnikowych oraz maszyn) wpływa bezpośrednio na dostępne do przewozu przez podmioty z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech wolumeny ładunków

W ciągu 9 miesięcy 2020 r. kluczowymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych powyżej gałęziach przemysłu były:

- epidemia COVID-19 i powiązane z nią zjawiska ekonomiczne, bezpośrednio bądź pośrednio przekładające się na wolumen produkcji w większości gałęzi przemysłu. Czeska gospodarka jest istotnym podmiotem międzynarodowego łańcucha dostaw, a udział eksportu i importu w kreacji PKB jest znaczący. Z uwagi na m.in. relatywnie niewielki rynek wewnętrzny, duża część produkcji czeskiego sektora przemysłowego jest przeznaczona na eksport. Ponadto, kluczowymi gałęziami czeskiego przemysłu są produkcja *automotive* oraz maszyn – sektory silnie dotknięte przez związany z pandemią COVID-19 spadek popytu i jednoczesny negatywny wpływ czynników natury podażowej (problemy z dostępnością komponentów, przestoje w działalności zakładów). Powyższe czynniki przełożyły się na wyraźnie niższy niż w analogicznym okresie 2020 r. wolumen produkcji;
- spotęgowanie spadkowego trendu wydobycia węgla kamiennego, do czego przyczyniło się m.in. czasowe ograniczenie, a następnie całkowite wstrzymanie wydobycia przez wszystkie należące do OKD kopalnie (na skutek pojawienia się ognisk zakażeń, a także ogólnego bardzo silnego spadku zapotrzebowania na ten surowiec). Zgodnie z danymi Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wyłącznie w I połowie 2020 r. wydobycie węgla kamiennego w Czechach wyniosło 1,0 mln ton (-34,8% r/r), import spadł do 1,5 mln ton (-23,4% r/r), a eksport zmniejszył się do 0,4 mln ton (-42,6% r/r);<sup>76</sup>
- spadek produkcji stali w trakcie 9 miesięcy 2020 r. do poziomu 3,3 mln ton (-8,2% r/r). Jednocześnie obserwowany w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym spadek popytu na wyroby sektora hutniczego powinien przeciwdziałać silniejszemu odbiciu produkcji w perspektywie nadchodzących miesięcy;<sup>77</sup>
- skurczenie produkcji budowlano-montażowej o 6,6% r/r (w tym dział związany z budową budynków wykazał spadek o 8,7% r/r, a produkcja budownictwa inżynieryjnego zmniejszyła się o 0,6% r/r).<sup>78</sup> Jednocześnie inwestycje infrastrukturalne (współfinansowane w ramach zarówno już rozdysponowanych, jak i planowanych nowych funduszy odbudowy UE) powinny wpływać na stabilizację koniunktury w sektorze budowlanym w perspektywie nadchodzących kwartałów;
- silne skurczenie wolumenu produkcji sektora *automotive* - w ciągu 9 miesięcy 2020 r. wyprodukowano łącznie 0,8 mln szt. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), tj. aż o 24,2% r/r.<sup>79</sup> W tym okresie spadek produkcji wynikał nie tylko ze zmniejszenia popytu w otoczeniu makroekonomicznym, ale również z problemów natury podażowej (pozrywane globalne łańcuchy dostaw, skutkujące czasowym wstrzymaniem produkcji). Choć III kwartał 2020 r. przyniósł odbicie produkcji *automotive* w Czechach, to w tym okresie jej wolumen był w dalszym ciągu średnio o 4,8% niższy niż w analogicznym okresie 2019 r.<sup>80</sup>

<sup>73</sup> Markit PMI

<sup>74</sup> Markit PMI

<sup>75</sup> Markit PMI

<sup>76</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

<sup>77</sup> World Steel

<sup>78</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>79</sup> AutoSap

<sup>80</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 ciągu trzech kwartałów 2020 r. na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych usługi transportu ładunków oferowało 84 spółek posiadających licencję prezesa UTK i świadczących na jej podstawie usługi przewozowe.<sup>81</sup> Oznacza to, że w samym III kwartale 2020 r. nie pojawił się na rynku żaden nowy operator (po tym jak w II kwartale 2020 r. pojawiło się ich aż 10). Na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce działają trzy podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s).<sup>82</sup>

W trakcie pierwszych 9 miesięcy 2020 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali w sumie 162,05 mln ton ładunków (-8,8% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 37,92 mld tkm (-10,1% r/r).<sup>83</sup> Bardziej dynamiczny spadek wolumenu przewozu rynku w ujęciu pracy przewozowej wynikał ze spadku średniej odległości przewozu, która w okresie trzech kwartałów 2020 r. ukształtowała się na poziomie 234 km wobec 237 km w analogicznym okresie 2019 r. (-1,5% r/r).<sup>84</sup>

W trakcie trzech kwartałów 2020 r. rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce kurczył się r/r (nieprzerwana tendencja spadkowa od grudnia 2018 r.).<sup>85</sup> Do wzmocnienia trendu spadkowego przyczyniły się skutki panującej pandemii COVID-19, wywołana przez nią recesja w sektorze przemysłowym oraz duża niepewność gospodarcza, która wpłynęła m.in. na gwałtowny spadek konsumpcji energii i w rezultacie popytu na surowce energetyczne, ograniczenie produkcji sektora hutniczego, utrzymująca się słaba koniunktura w budownictwie oraz w innych działach przemysłu istotnych z punktu widzenia transportu towarów kolejają.<sup>86</sup> Widać już jednak stopniową poprawę sytuacji - we wrześniu 2020 r. wolumen przewozów towarowych całego rynku kolejowego w Polsce zwiększył się m/m czwarty miesiąc z rzędu w ujęciu masy towarowej i piąty miesiąc z rzędu w ujęciu pracy przewozowej. W ujęciu r/r rynek kolejowy pod względem masy towarowej we wrześniu br. nadal pozostawał w lekkim trendzie spadkowym, lecz przewieziona przez kolej masa była już niemalże porównywalna z wynikami z września 2019 r. (-0,2% r/r), przy jednoczesnym pierwszym w tym roku wzroście zrealizowanej pracy przewozowej rynku (+2,3% r/r). W wartościach bezwzględnych wolumen przewozu we wrześniu 2020 r. był najwyższy od początku 2020 r. zarówno w ujęciu masy towarowej, jak i w zakresie zrealizowanej przez kolej pracy przewozowej. Wynikało to m.in. z dalszej normalizacji życia gospodarczego po okresie „lockdownu” spowodowanego pandemią COVID-19 (wrzesień br. przyniósł poprawę tempa odbicia w przemyśle).

W trakcie 8 miesięcy 2020 r. spadek przewozów r/r odnotowano dla większości wyszczególnianych przez GUS grup towarowych<sup>87</sup>, w tym zwłaszcza dla:

- węgla kamiennego (spadek o 14,3% r/r do poziomu 50,6 mln ton). Skurczenie wolumenu przewozów węgla kamiennego r/r było rezultatem m.in. silnego spadku zużycia energii elektrycznej w Polsce i w rezultacie mniejszego zapotrzebowania na ten surowiec ze strony elektrowni, czasowego ograniczenia, a następnie wstrzymania wydobycia w części kopalń śląskich (w celu przeciwdziałania rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19), utrzymującego się wysokiego stanu zapasów, niższego niż w 2019 r. wolumenu importu, czy też okresowych remontów bloków energetycznych w elektrowniach i elektrociepłowniach;
- kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (spadek o 12,9% r/r do poziomu 28,9 mln ton). Utrzymująca się słaba koniunktura w budownictwie i spadek popytu ze strony odbiorców realizujących duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego” (m.in. na skutek nagromadzenia przez nich zapasów, opóźnień związanych z podejmowanymi próbami rewaloryzacji podpisanych wcześniej umów, a także trudnościami w przeprowadzaniu i rozstrzyganiu nowych przetargów) przełożyły się na zmniejszenie transportowanych wolumenów kruszyw r/r. Dodatkowo, zaobserwowano powiązane z pandemią COVID-19 problemy podażowe – czasowe ograniczenia w wydobyciu i produkcji kruszyw u producentów oraz niższą przepustowość na punktach ładunkowych i rozładunkowych związaną z wymogami epidemiologicznymi;
- rud żelaza (spadek o 44,3% r/r do poziomu 4,0 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-7,8% r/r do 6,0 mln ton) oraz koksu (-10,4% r/r do 6,2 mln ton). Silny spadek zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym przełożył się na znaczne zmniejszenie ogólnego wolumenu produkcji (np. wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych), co przełożyło się na zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz

<sup>81</sup> Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK, natomiast na rynku są obecne również spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej.

<sup>82</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>83</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>84</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>85</sup> Urząd Transportu Kolejowego

<sup>86</sup> Główny Urząd Statystyczny, Polskie Sieci Elektroenergetyczne

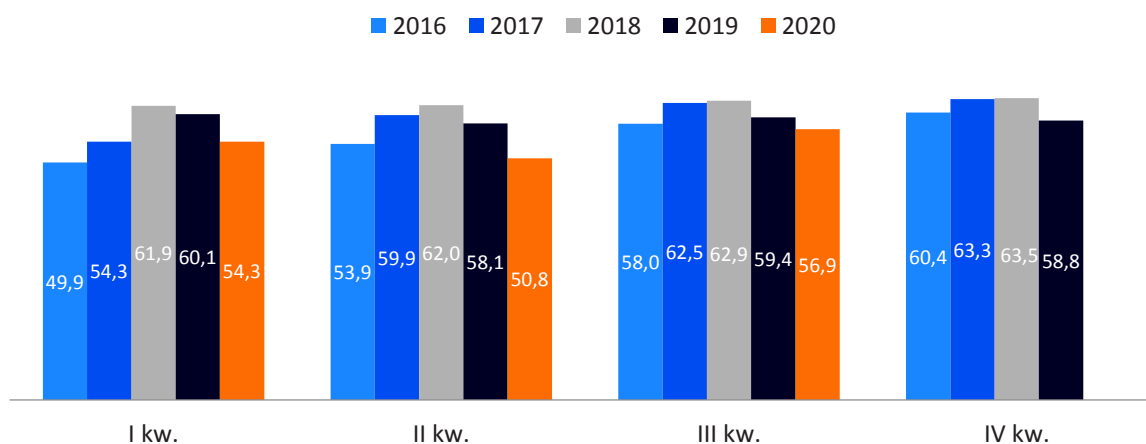
<sup>87</sup> Główny Urząd Statystyczny - dane za 8 miesięcy 2020 r. Dane za wrzesień i całe trzy kwartały 2020 r. będą dostępne pod koniec listopada 2020 r.

surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu). Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) są jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki. Na silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy wolumenów rud przełożyło się wstrzymanie działalności wielkiego pieca ArcelorMittal Polska w hucie w Krakowie;

- produktów rafinacji ropy naftowej (spadek o 7,2% r/r do 10,7 mln ton). Skurczenie przewozów paliw ciekłych wynikało głównie ze spadku popytu związanego z epidemią COVID-19.

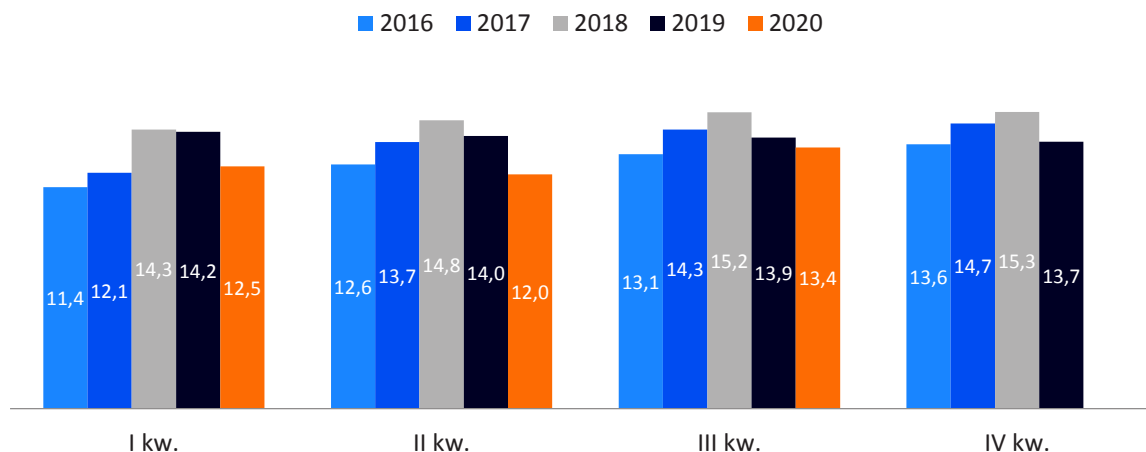
Łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie trzech kwartałów 2020 r. stanowiły ponad 76% całkowitych przewozów rynku.

Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (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 2016-2020 (mld tkm)

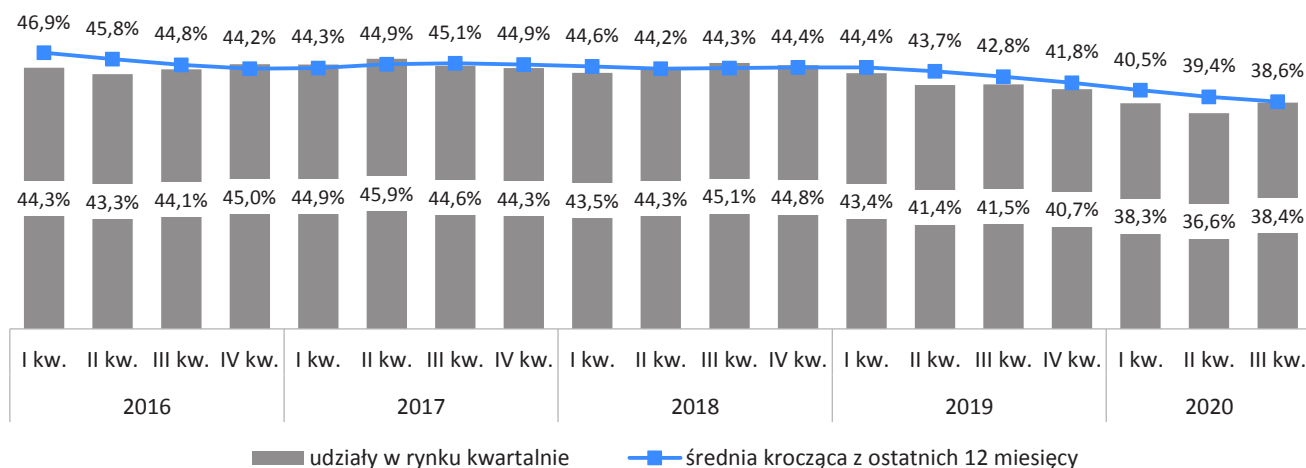


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

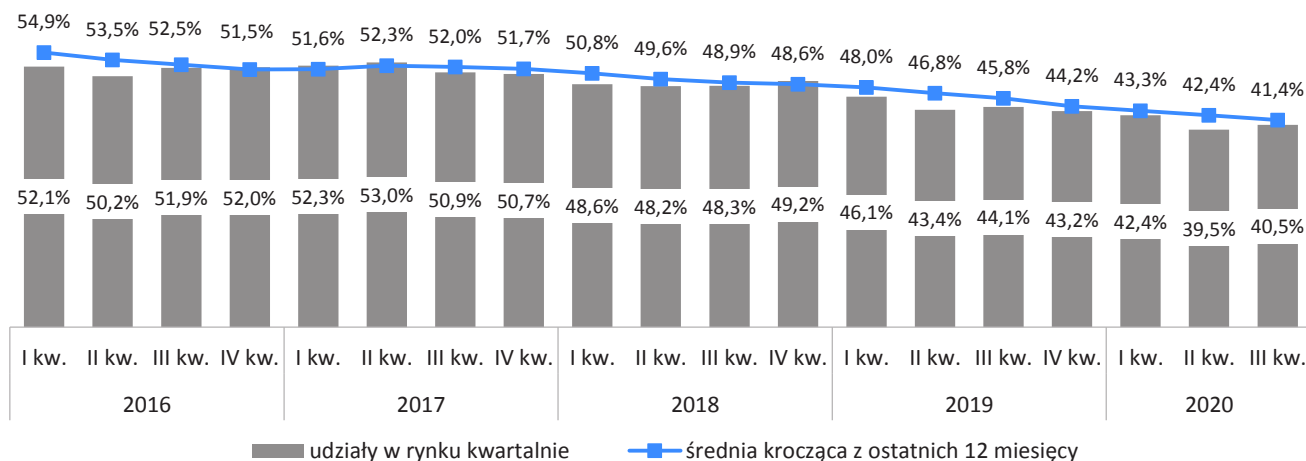
Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w trakcie trzech kwartałów 2020 r. Grupa PKP CARGO<sup>88</sup> utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, z udziałami na poziomie 37,8% (-4,3 p.p. r/r) według masy towarowej i 40,8% (-3,75 p.p. r/r) według pracy przewozowej. Grupie PKP CARGO w ciągu trzeciego kwartału udało się poprawić wynik rynkowy z zakresu masy towarowej o +0,3 p.p. (wobec wyniku uzyskanego w I półroczu 2020r. na poziomie 37,5%, tj. -5,0 p.p. r/r). Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w okresie 9 miesięcy 2020 r. były równe odpowiednio 36,5% (-4,2 p.p. r/r) oraz 40,5% (-3,8 p.p. r/r).<sup>89</sup>

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020

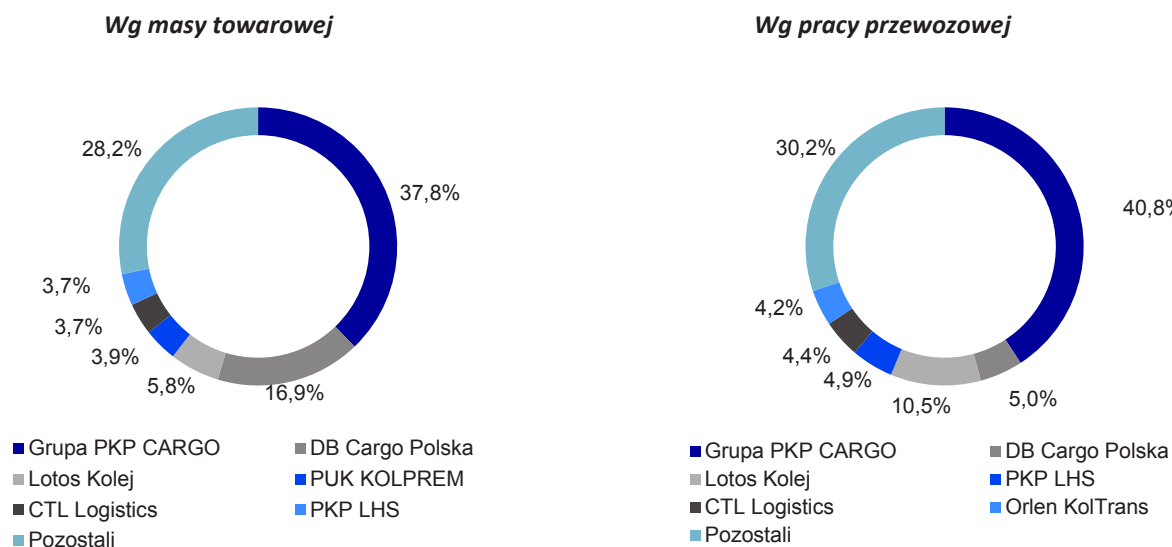


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

<sup>88</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s.) na terytorium Polski  
<sup>89</sup> Urząd Transportu Kolejowego



Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w ciągu trzech kwartałów 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W ciągu trzech kwartałów 2020 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 100,8 mln ton ładunków (-2,0% r/r). W tym okresie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (27,4 mln ton, spadek o 8,6% r/r), Lotos Kolej (9,3 mln ton, spadek o 2,5% r/r) oraz PUK Kolprem (6,3 mln ton, wzrost o 6,9% r/r).<sup>90</sup>

Równocześnie w trakcie trzech kwartałów 2020 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa skurczyła się o 4,0% r/r do poziomu 22,5 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (4,0 mld tkm, spadek o 2,5% r/r), DB Cargo Polska (1,9 mld tkm, spadek o 19,7% r/r) oraz PKP LHS (1,9 mld tkm, spadek o 18,7% r/r).<sup>91</sup>

W ciągu trzech kwartałów 2020 r. dynamika spadku przewozów konkurencyjnych operatorów kolejowych w ujęciu pracy przewozowej była dwukrotnie wyższa niż w ujęciu masy towarowej. Wynikało to ze skrócenia średniej odległości przewozu konkurencyjnych wobec Grupy PKP CARGO przewoźników w tym okresie. W ciągu 9 miesięcy 2020 r. wyniosła ona 223 km względem 228 km w analogicznym okresie 2019 r. (-2,1% r/r).<sup>92</sup>

W ujęciu masy towarowej, spośród konkurentów Grupy PKP CARGO najmocniejszy spadek udziałów rynkowych r/r w trakcie trzech kwartałów 2020 r. odnotowali PKP LHS (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 19,5% r/r), oraz Rail Polska (-0,2 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 18,1% r/r). Pod względem wykonanej pracy przewozowej, w największym stopniu skurczyły się natomiast r/r udziały rynkowe spółek: DB Cargo Polska (-0,6 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 19,7% r/r), PKP LHS (-0,5 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 18,7% r/r), Pol Miedź-Trans (-0,4 p.p. r/r, zmniejszenie zrealizowanej pracy przewozowej o 31,4% r/r) oraz Rail Polska (-0,3 p.p. r/r, zmniejszenie zrealizowanej pracy przewozowej o 24,4% r/r). Operator STK S.A. w restrukturyzacji nie świadczył usług przewozowych od maja br. kiedy to złożył wnioski o ogłoszenie upadłości i postępowanie sanacyjne. Jego spadki r/r po trzech kwartałach 2020 r. wynoszą -74% w zakresie masy towarowej oraz -88% w pracy przewozowej (zmiana udziałów odpowiednio to -0,3 p.p. r/r oraz -0,9 p.p. r/r).<sup>93</sup>

W największym stopniu zwiększyły się r/r udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%). Na rynku bardzo dobrze radziły sobie głównie spółki realizujące oraz poszerzające skalę działalności w segmencie intermodalnym jak Eurasian Rail Carrier, Ecco Rail, PCC Intermodal, Metrtrans Polonia czy LTE Polska. Wzrost

<sup>90</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>91</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>92</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>93</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

przewozów i udziałów r/r odnotowało również większość spółek wyspecjalizowanych (będących podmiotami zależnymi dużej grupy kapitałowej i koncentrującymi działalność na obsłudze transportowej zlecanej przez spółkę-matkę masy), takich jak m.in. PUK Kolprem i JSW Logistics (segment paliw stałych i hutniczy), Orlen KolTrans (segment paliw ciekłych) czy Rail Polonia (segment budowlany).<sup>94</sup>

#### 4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I półroczu 2020 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 252,7 mln ton towarów (-11,2% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 32,4 mld tkm (+22,1% r/r).<sup>95</sup> W tym czasie spadek przetransportowanych wolumenów r/r odnotowały wszystkie gałęzie transportu, natomiast w ujęciu pracy przewozowej jej wzrost zaobserwowano wyłącznie dla transportu drogowego.<sup>96</sup> Wzrost pracy przewozowej wykonanej przez cały sektor transportu przy jednoczesnym silnym spadku przewiezionej masy ładunków wynikał z istotnego wydłużenia średniej odległości przewozu dla większości gałęzi transportu (za wyjątkiem transportu wodnego śródlądowego i lotniczego). W I półroczu 2020 r. średnia odległość przewozu ładunków w Czechach wzrosła aż o 37,5% r/r i wyniosła 128,3 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie aż o 56,8% r/r do poziomu 118,3 km (wobec 75,4 km w analogicznym okresie roku 2019).<sup>97</sup> Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego jest w dalszym ciągu krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.<sup>98</sup>

Tabela 11 Rynek transportu towaru w Czechach w I półroczu 2020 r.

	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
<b>Rynek ogółem</b>	252,7	-31,9	-11,2%	32,4	5,9	22,1%	128,3	26,5	37,5%
<b>Transport drogowy</b>	203,6	-22,4	-9,9%	24,1	7,0	41,3%	118,3	34,3	56,8%
<b>Transport kolejowy</b>	44,1	-6,6	-13,1%	7,4	-0,8	-10,0%	168,7	0,7	3,5%
<b>Pozostałe gałęzie transportu</b>	5,0	-2,9	-36,7%	0,9	-0,3	-27,4%	178,5	22,7	14,6%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

W I półroczu 2020 r. transport kolejowy w Czechach odnotował spadek r/r wolumenu przewiezionej masy do 44,1 mln ton (-13,1% r/r), przy jednoczesnym zmniejszeniu wykonanej pracy przewozowej do 7,4 mld tkm (-10,0% r/r).<sup>99</sup> Zestawiając powyższe wartości z wynikami przewozowymi dla rynku ogółem, przełożyło się to na spadek udziałów kolei w ujęciu masy towarowej (-0,37 p.p. r/r) i pracy przewozowej (-8,2 p.p. r/r).<sup>100</sup>

<sup>94</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>95</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za III kwartał 2020 r. będą dostępne na przełomie IV kwartału 2020 r. i I kwartału 2021 r.

<sup>96</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

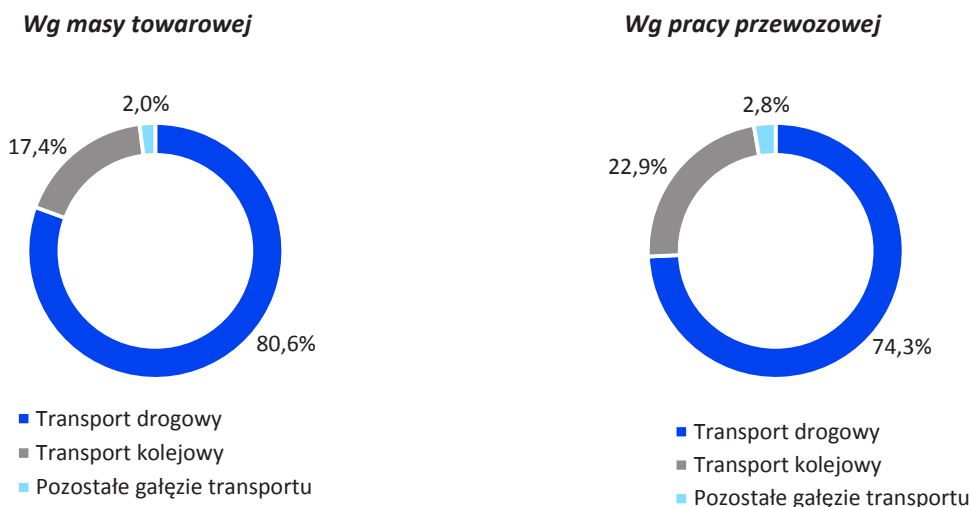
<sup>97</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

<sup>98</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

<sup>99</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

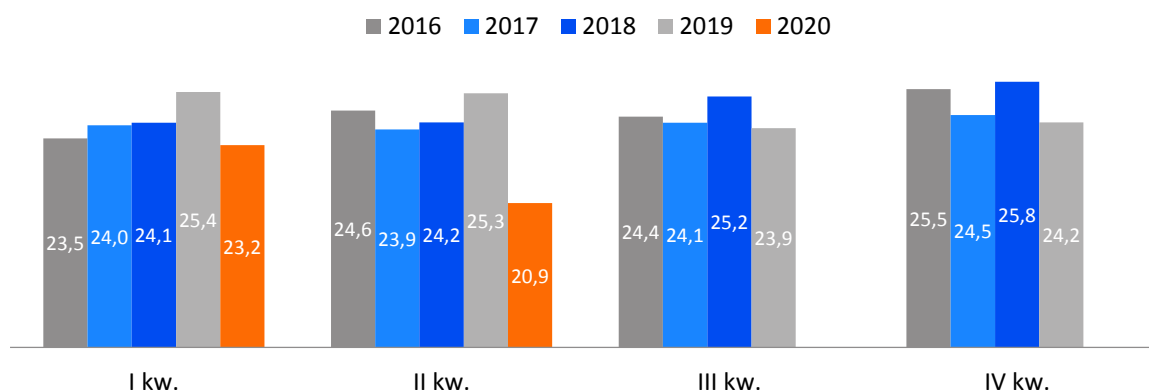
<sup>100</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 13 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w I półroczu 2020 r.



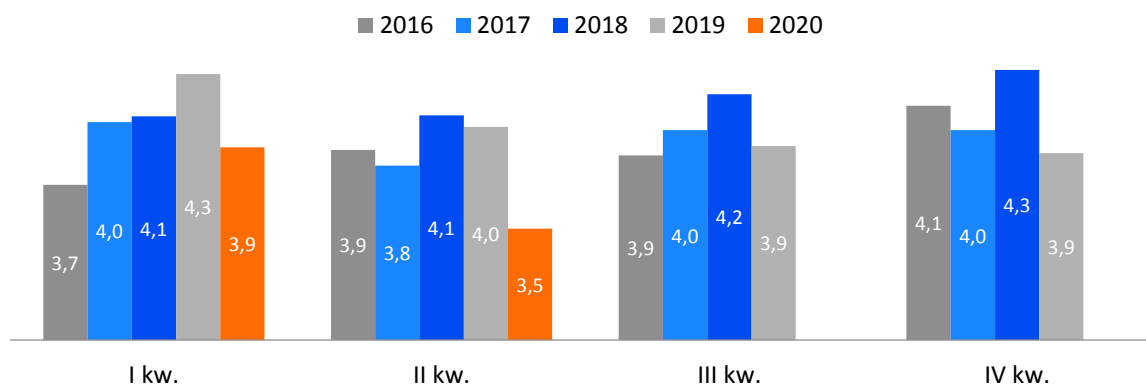
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton)



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 2016-2020 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

#### 4.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

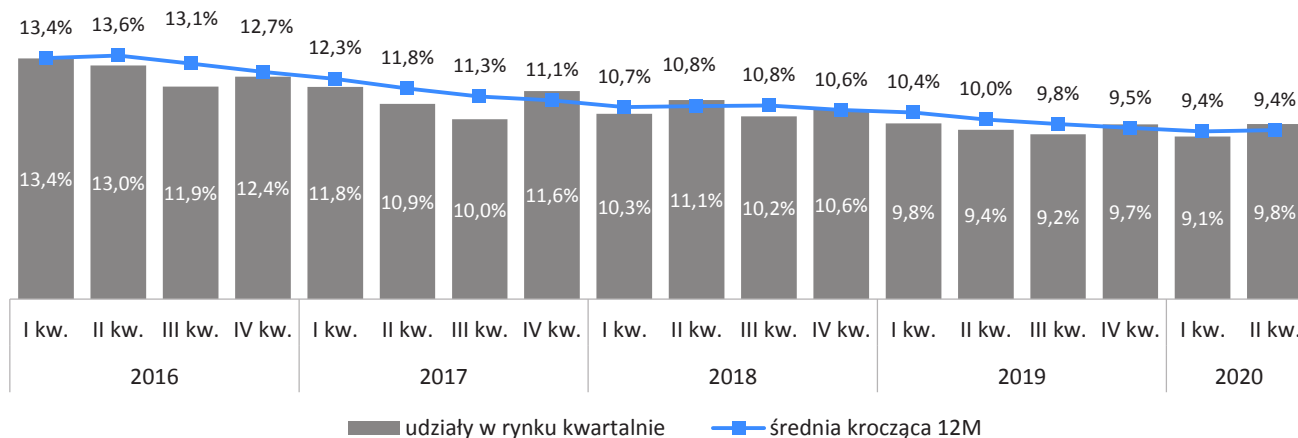
Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w okresie trzech kwartałów 2020 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 117 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym dwie spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>101</sup>

W ciągu trzech kwartałów 2020 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 6,0 mln ton ładunków (-15,0% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,8 mld tkm (-5,8% r/r).<sup>102</sup> Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się w tym okresie do 133 km (+10,9% r/r).<sup>103</sup> Dynamiczny wzrost średniej odległości przewozu w tym czasie był m.in. rezultatem zwiększenia relatywnego znaczenia w całkowitym wolumenie transportowanych przez spółkę PKP CARGO International grup towarowych, które charakteryzują się wyższą od średniej odległością przewozu, tj. paliw ciekłych, drewna i wyrobów z drewna oraz ładunków intermodalnych.<sup>104</sup>

Zgodnie z danymi SŽDC, pomimo spadku wykonanej pracy przewozowej r/r w okresie trzech kwartałów 2020 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku znacznie poprawiła się. W tym czasie udział rynkowy spółki PKP CARGO International w ujęciu pracy przewozowej zwiększył się o 1,1 p.p. r/r do poziomu 7,5%.<sup>105</sup> W rezultacie, spółka ugruntowała swoją pozycję jako trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.<sup>106</sup>

W okresie trzech kwartałów 2020 r. silny negatywny wpływ na wyniki przewozowe PKP CARGO International wywarły skutki pandemii COVID-19 oraz związana z tym recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym. W tym czasie spółka wykazała spadek przewozów r/r m.in. dla takich grup towarowych jak węgiel kamienny (-29,3% r/r do 2,1 mln ton), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-28,6% r/r do 0,3 mln ton), koksu i węgla brunatnego (-13,9% r/r do 1,1 mln ton) czy też kamienia, żwiru i wapna (-27,6% r/r do 0,2 mln ton).<sup>107</sup> Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających wpływ pandemii (m.in. spadku zużycia energii czy załamania popytu na wyroby sektora hutniczego), zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury jakościowej przewozów (a w rezultacie podniesienia rentowności i efektywności). W okresie trzech kwartałów 2020 r. spółka PKP CARGO International odnotowała natomiast wzrost przewozów r/r m.in. ropy i jej przetworów (+72,0% do 0,8 mln ton) czy ładunków intermodalnych (+3,0% r/r do 1,1 mln ton).<sup>108</sup>

Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020\*



\* dane za III kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2020 r. i I kw. 2021 r.

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

<sup>101</sup> SŽDC

<sup>102</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>103</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>104</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>105</sup> SŽDC

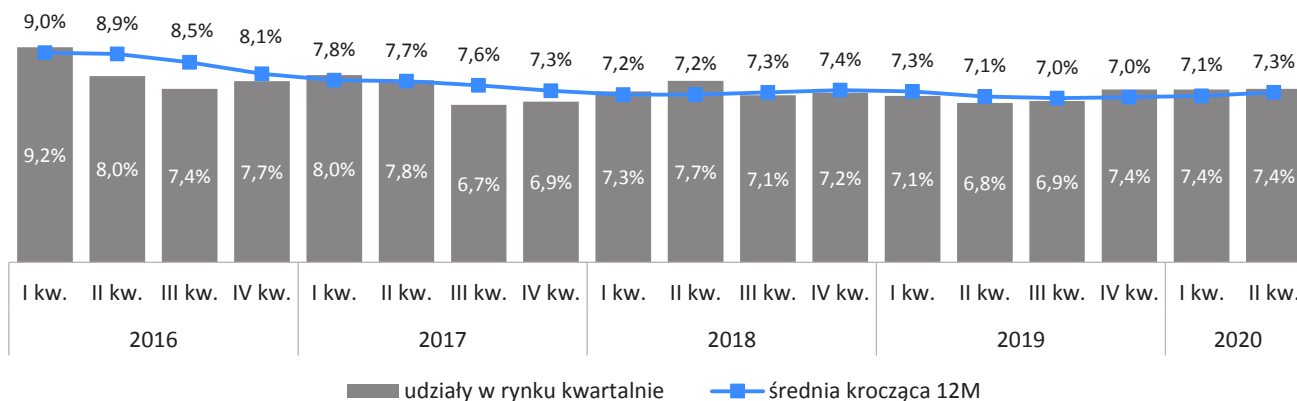
<sup>106</sup> SŽDC

<sup>107</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>108</sup> statystyka własna PKP CARGO International

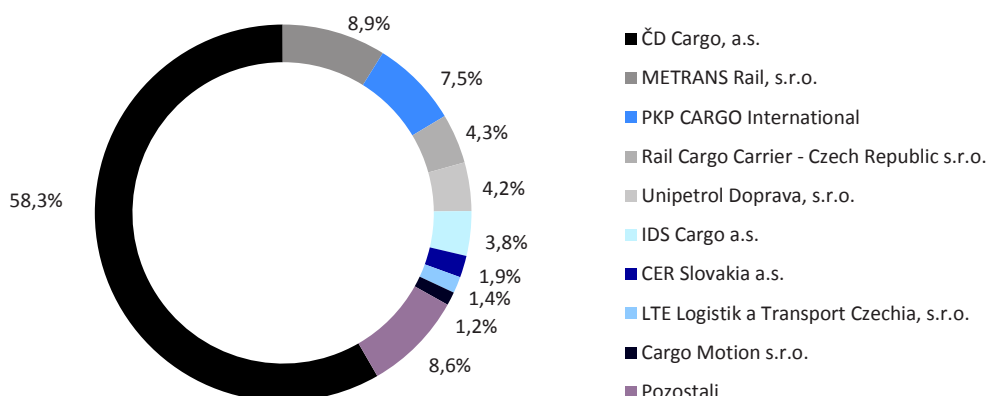


Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020\*



\* dane za III kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2020 r. i I kw. 2021 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w okresie trzech kwartałów 2020 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W trakcie trzech kwartałów 2020 r. spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych, choć jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł 58,3% (-2,0 p.p. r/r).<sup>109</sup> Niższe niż w analogicznym okresie 2019 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak Unipetrol Doprava (-0,1 p.p. r/r do poziomu 4,2%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), IDS Cargo (-0,1 p.p. r/r do 3,8%) oraz SD - Kolejová doprava. W ciągu trzech kwartałów 2020 r. największy wzrost udziału rynkowego r/r odnotowała natomiast spółka PKP CARGO International (+1,1 p.p. r/r do 7,5%).<sup>110</sup> Jednocześnie zwiększył się r/r udział rynkowy spółek Rail Cargo Carrier – Czech Republic (+0,8 p.p. r/r do 4,3%) oraz Metrans Rail (+0,5 p.p. r/r do 8,9%), tj. podmiotów opierających model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza. Druga z powyższych spółek wzmocniła tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach.<sup>111</sup>

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w okresie trzech kwartałów 2020 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A., co jest rezultatem zmniejszenia transportowanego przez spółkę wolumenu ładunków i nie przekroczenia przez nią przyjętego progu statystycznego. W ciągu trzech kwartałów 2020 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez spółkę PKP CARGO S.A. na terytorium Czech przewozy rud (z uwagi na spadek zapotrzebowania hutnictwa oraz utratę części przewozów na rzecz konkurencji), drewna w tranzycie z Polski na Słowację i do Rumunii, metali w tranzycie z Węgier do Polski i imporcie do Czech przez Gdynię, tranzyt automotive z Włoch do Polski oraz tranzyt artykułów chemicznych

<sup>109</sup> SŽDC  
<sup>110</sup> SŽDC  
<sup>111</sup> SŽDC

w przewozach między Polską a Słowacją. Jednocześnie w ujęciu rok do roku wzrosły z uwagi na przejęcie kontraktów od konkurencji m.in. przewozy węgla kamiennego z polskich portów i Śląska do Czech i tranzyt ze Śląska na Słowację, eksport koksu z Czech do Gdańska i tranzyt z Polski do Bośni i Hercegowiny oraz tranzyt cukru z Polski do Macedonii i Serbii.<sup>112</sup>

#### 4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za 9 miesięcy 2019 r. i 9 miesięcy 2020 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz Primol Rail d o.o.

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 w okresie 9 miesięcy oraz III kwartale 2020 r. i 2019 r.<sup>113</sup>

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	Zmiana 9 miesięcy 2020/9 miesięcy 2019		9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	III kw. 2020	III kw. 2019	Zmiana III kw. 2020/III kw. 2019	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	6 207	7 497	-1 291	-17,2%	36%	37%	2 082	2 433	-352	-14,4%
z czego węgiel kamienny	5 114	6 360	-1 245	-19,6%	30%	31%	1 716	2 071	-355	-17,1%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	3 317	3 995	-678	-17,0%	19%	20%	1 319	1 285	33	2,6%
Metale i rudy <sup>3</sup>	1 401	2 323	-922	-39,7%	8%	11%	432	685	-253	-36,9%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	1 353	1 577	-224	-14,2%	8%	8%	453	502	-50	-9,9%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	557	745	-188	-25,3%	3%	4%	140	261	-121	-46,4%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	728	767	-39	-5,1%	4%	4%	217	231	-14	-6,0%
Przewozy intermodalne	3 086	3 028	57	1,9%	18%	15%	1 160	1 098	62	5,7%
Pozostałe <sup>7</sup>	473	467	6	1,3%	3%	2%	188	176	11	6,4%
<b>Razem</b>	<b>17 121</b>	<b>20 399</b>	<b>-3 278</b>	<b>-16,1%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>5 989</b>	<b>6 671</b>	<b>-682</b>	<b>-10,2%</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartale 2020 r. i 2019 r.<sup>114</sup>

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	Zmiana 9 miesięcy 2020/9 miesięcy 2019		9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	III kw. 2020	III kw. 2019	Zmiana III kw. 2020/III kw. 2019	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	33,9	39,9	-6,0	-15,1%	50%	49%	11,9	13,1	-1,2	-9,3%
z czego węgiel kamienny	30,4	35,9	-5,4	-15,1%	45%	44%	10,8	11,7	-1,0	-8,2%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	13,3	15,5	-2,2	-14,5%	20%	19%	5,2	5,3	-0,1	-2,3%
Metale i rudy <sup>3</sup>	4,5	7,6	-3,1	-40,6%	7%	9%	1,4	2,3	-0,9	-39,5%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	4,1	4,9	-0,8	-16,1%	6%	6%	1,4	1,5	-0,1	-9,1%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	1,6	2,6	-1,0	-37,9%	2%	3%	0,4	0,9	-0,5	-58,0%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	2,0	2,8	-0,8	-28,0%	3%	3%	0,6	0,8	-0,2	-28,3%
Przewozy intermodalne	6,9	7,1	-0,2	-3,1%	10%	9%	2,6	2,5	0,1	4,6%
Pozostałe <sup>7</sup>	1,5	1,7	-0,3	-15,5%	2%	2%	0,5	0,6	-0,1	-10,2%
<b>Razem</b>	<b>67,8</b>	<b>82,2</b>	<b>-14,4</b>	<b>-17,5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>23,9</b>	<b>27,0</b>	<b>-3,1</b>	<b>-11,4%</b>

Źródło: Opracowanie własne

<sup>112</sup> statystyka własna PKP CARGO S.A.

<sup>113</sup> W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

<sup>114</sup> W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

W ciągu 9 miesięcy 2020 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 253 km (+1,8% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartałe 2020 r. i 2019 r.<sup>115</sup>

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	Zmiana		III kw. 2020	III kw. 2019	Zmiana	
	(km)		9 miesięcy 2020/ 9 miesięcy 2019	%	(km)		III kw. 2020/ III kw. 2019	%
Paliwa stałe <sup>1</sup>	183	188	-5	-2,5%	175	186	-11	-5,7%
z czego węgiel kamienny	168	177	-9	-5,3%	159	176	-17	-9,8%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	250	257	-8	-2,9%	255	243	12	5,0%
Metale i rudy <sup>3</sup>	309	304	5	1,5%	314	301	13	4,3%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	332	325	7	2,2%	329	332	-3	-0,9%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	341	283	58	20,4%	359	281	78	27,6%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	367	278	88	31,7%	370	282	88	31,1%
Przewozy intermodalne	445	424	22	5,1%	449	445	5	1,0%
Pozostałe <sup>7</sup>	325	271	54	19,9%	343	290	54	18,5%
<b>Razem</b>	<b>253</b>	<b>248</b>	<b>4</b>	<b>1,8%</b>	<b>250</b>	<b>247</b>	<b>3</b>	<b>1,4%</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 ciągu 9 miesięcy 2020 r.:



- mniejsza sprzedaż węgla kamiennego;
- brak odbioru przez energetykę zakontraktowanego węgla – wzrost zapasów węgla na składach kopalnianych;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym (znaczące pogłębienie w II kwartale 2020 r. z uwagi na pandemię);
- wzrost znaczenia energetyki gazowej, paliw odnawialnych i elektrowni wiatrowych;
- rosnący udział importu energii elektrycznej;
- spadek sprzedaży węgla grubego (wyższej grubości i kaloryczności) dla odbiorców indywidualnych i lokalnych ciepłowni;
- spadek importu węgla przez porty morskie;
- remont elektrowni oraz opóźnienia w uruchomieniu nowych bloków węglowych;
- przejęcie części przewozów przez konkurencyjnych przewoźników;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- spadek przewozów koksu (wstrzymanie bądź ograniczenie pracy hut i koksowni w Polsce i Europie);
- mniejsza produkcja węgla w OKD, ograniczone zapotrzebowanie na koks (Grupa PKP CARGO International).



- mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane zakończeniem inwestycji realizowanych w 2019 r., mniejszą skalą realizowanych obecnie inwestycji, wzrostem cen materiałów budowlanych i robocizny;
- pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji;
- opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej w Polsce (ograniczenia w wydobyciu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów);
- ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane dużą podażą energii wiatrowej oraz wyłączeniem dwóch bloków energetycznych;
- wysoka konkurencja wskutek rozbudowy potencjału przewozowego ze strony innych przewoźników operujących wcześniej na niewielu relacjach;

<sup>115</sup> W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.


**METALE  
I RUDY**

- spadek produkcji stali w Polsce - malejący popyt na stal, utrzymywanie się wysokich cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz kosztów energii;
- ograniczanie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją kluczowego klienta o ograniczeniu produkcji stali w Polsce, jak i UE (wielki piec w Krakowie wygaszony 23 listopada 2019 r. i decyzja o trwałym zamknięciu w październiku 2020 r. części surowcowej w Hucie w Krakowie);
- niższe przewozy żużlu z hut ze względu na trudności w jego pozyskaniu;
- spadek przewozów metali – mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na gotowe wyroby, wysokie zapasy złomu;
- przejmowanie dostaw złomu przez transport drogowy – wysoka konkurencja cenowa;
- czasowe zamknięcie hut w Europie, wstrzymanie dostaw złomu, ograniczenie produkcji z uwagi na spadek zamówień na wyroby z metali i posiadane zapasy złomu oraz braki kadrowe związane z COVID-19;
- ograniczone zamówienia związane z przestojami produkcyjnymi fabryk samochodów.


**PRZEWOZY  
INTERMODALNE**

- odbudowa przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku po spadku w I połowie 2020 roku;
- systematyczny rozwój przewozów realizowanych na osi wschód - zachód, północ - południe i odcinkach zagranicznych własną trakcją lub przy współpracy z obcymi KPP - kolejami narodowymi i przewoźnikami prywatnymi;
- kontynuacja przewozów kontenerów z/do Rumunii – realizacja strategii ekspansji w obszarze „Trójmorza”
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej (pełne place składowe);
- czasowy spadek eksportu i importu pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju (przewozy drewna, półproduktów do produkcji mebli, sprzętu AGD);
- wzrost przewozów PKP CARGO International a.s. – realizacja nowych przewozów z/do terminalu w Paskovie.


**PRODUKTY  
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu spowodowany spadkiem popytu, m.in. ze względu na epidemię koronawirusa;
- zmniejszony eksport siarki (ceny poniżej poziomu opłacalności sprzedaży siarki);
- przewozy części wolumenu realizowane z przewoźnikiem należącym do grupy kapitałowej klienta (zwolnione zasoby przewoźnika ze względu na spadek przewozów paliw);
- wzrost przewozów innych artykułów chemicznych w tranzycie ze wschodu na Węgry;
- w III kwartale 2020 r. wzrost przewozów nawozów sztucznych (przede wszystkim w komunikacji krajowej).


**PALIWA  
PŁYNNY**

- niższe zlecenia przewozowe związane ze znacznym ograniczeniem importu paliw, z uwagi na pokrycie zapotrzebowania produkcją krajową;
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej;
- realizacja przewozów paliw (koks naftowy) w eksporcie na Słowację;
- wzrost przewozów realizowanych przez PKP CARGO International a.s. ze Słowacji do Polski i Niemiec oraz na terytorium Czech;
- wzrost średniej odległości przewozów paliw płynnych związany ze zmianą struktury relacji przewozowych.


**DREWNO I  
PŁODY ROLNE**

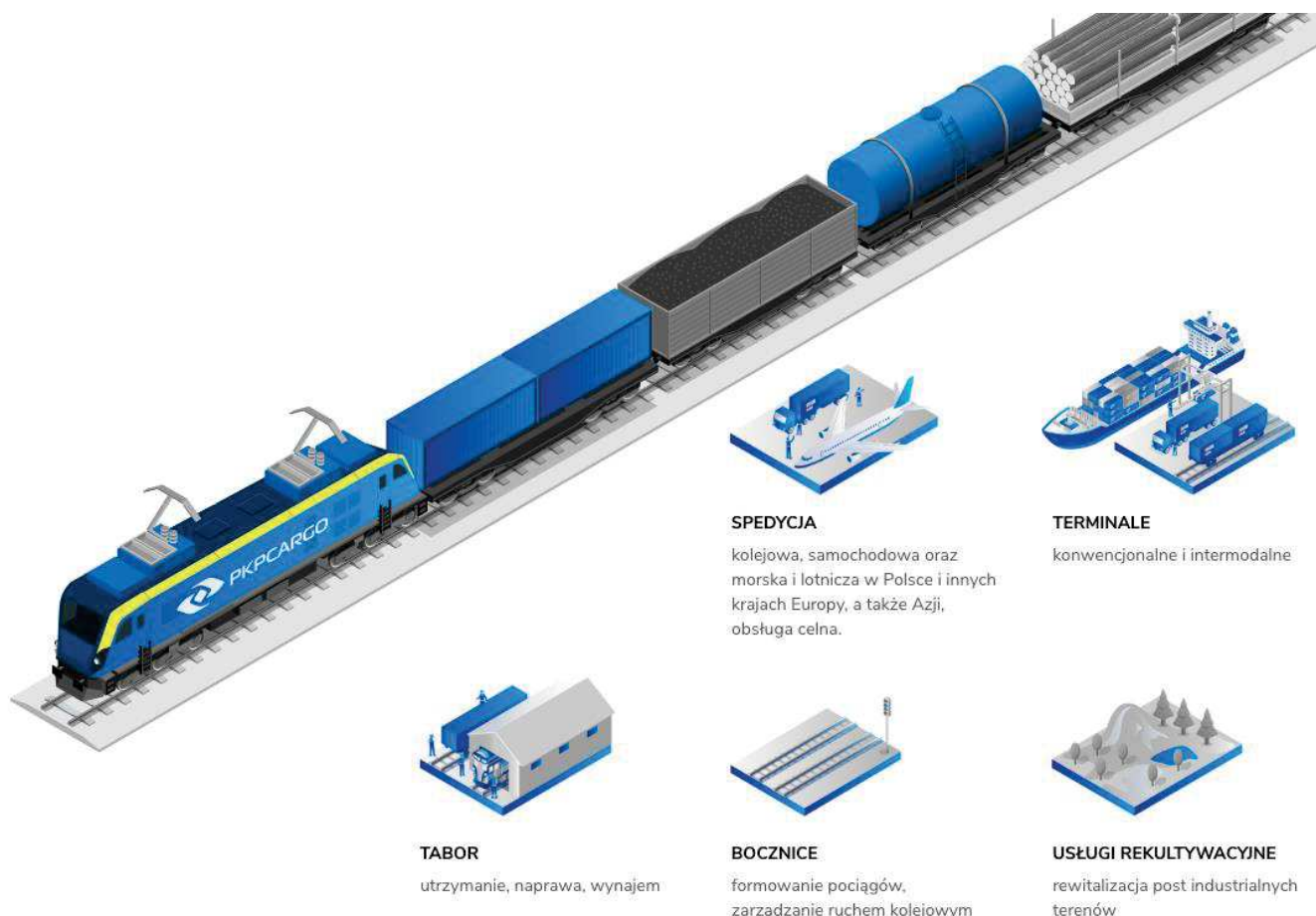
- brak eksportu drewna do Czech, Rumunii i na Węgry (klienci zaopatrują się w drewno w Czechach pochodzące z wycinki w lasach zagrożonych kornikiem);
- czasowe zamknięcie fabryk mebli ze względu na panującą panedmię (COVID-19);
- wstrzymanie dostaw biomasy w imporcie morskim i zastąpienie jej krajową zrębką leśną;
- czasowe wstrzymanie eksportu drewna do Chin ze względu na COVID-19;
- brak importu cukru trzcinowego przez porty morskie (ze względu na remont nabrzeża i linii kolejowej klient zlecił przewozy transportem samochodowym);
- spadek importu drewna i płyt z Białorusi (ograniczenie produkcji ze względu na COVID-19);
- wzrost średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych (zastąpienie importu morskiego importem lądowym) i pozyskania przewozów śruty rzepakowej.



- spadek przewozów siarczków i soli z Białorusi (ze względu na COVID-19 mniejsze zapotrzebowanie na surowiec);
- spadek przewozów samochodów wskutek zawieszenia produkcji w branży *automotive* z powodu epidemii COVID-19;
- wzrost przewozów popiołów w komunikacji krajowej;
- spadek przewozów wojskowych (ograniczenia transportów na poligon związane z COVID-19);
- wzrost średniej odległości przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych.

### 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 2020 r. oraz 2019 r.

Rysunek 19 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy oraz III kwartale 2020 i 2019 r.



Od początku 2020 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 1228 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 906 osób.

## 4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 597,0 mln zł, tj. mniej o 33,1% w stosunku do analogicznego okresu 2019 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) jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości) wynikające z wejścia w życie MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 9 miesięcy 2020 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw i wagonów oraz zakup lokomotyw i wagonów - łącznie 490,5 mln zł (tj. 82,2% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 6,5 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 26,3 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 10,5 mln zł oraz prawa do użytkowania aktywów na poziomie 63,2 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 39,3 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 20,5 mln zł oraz w pozostałych obszarach na poziomie 3,4 mln zł.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	26,3	18,6	7,7	41,4%
Zakup lokomotyw	33,0	49,5	-16,5	-33,3%
Modernizacja lokomotyw	118,0	209,0	-91,0	-43,5%
Zakup wagonów	113,4	47,4	66,0	139,2%
Modernizacja wagonów	3,7	0,0	3,7	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,3	13,9	-5,6	-40,3%
Teleinformatyzacja	6,5	4,7	1,8	38,3%
Pozostałe	2,2	2,8	-0,6	-21,4%
Komponenty w remontach, w tym:	222,4	457,0	-234,6	-51,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	66,2	117,9	-51,7	-43,9%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	156,2	339,1	-182,9	-53,9%
Prawa do użytkowania aktywów	63,2	88,9	-25,7	-28,9%
<b>Razem</b>	<b>597,0</b>	<b>891,8</b>	<b>-294,8</b>	<b>-33,1%</b>

Źródło: Opracowanie własne

## 4.6 Istotne informacje i zdarzenia

### styczeń

- Podpisanie umowy z Enea Wytwarzanie sp. z o.o. na transport 1,5 mln ton węgla kamiennego ze Śląska do elektrowni w Koźenicach. Kontrakt będzie realizowany od stycznia 2020 roku do marca 2021 roku. Jego szacowana wartość przekracza 42 mln zł brutto.
- Transgraniczne połączenie spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov jako spółki przejmującej (PKP INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udziałów) ze spółką AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie.
- AWT Rekultivace uzyskała zamówienie na budowę systemu kanalizacyjnego w Olzie. Wartość całego zamówienia wynosi 15,5 mln zł, a umowa została podpisana na 24 miesiące.
- Rejestracja podwyższenia kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimedialny do kwoty 1,5 mln zł, jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników: PKP CARGO S.A. 99,83%, PKP S.A. 0,17%.

### luty

- Zmiana nazwy spółki AWT RAIL HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.
- Zgoda Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania poprzez przyjęcie oferty i zawarcie umowy na sprzedaż energii elektrycznej i świadczenie usług dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 902,5 mln zł netto (1,1 mld zł brutto).

### marzec

- Złożenie rezygnacji z dniem 23 marca 2020 r. przez Pana Grzegorza Fingasa - Członka Zarządu ds. Handlowych. W związku z rezygnacją Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę dotyczącą wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 23 marca 2020 roku Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie czasowego powierzenia Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A. nadzoru nad sprawami oraz nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. do czasu powołania nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.
- W dniu 23 marca 2020 roku, Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzonym zgodnie z MSSF UE w kwocie 8.342.986,75 zł i postanowił wystąpić do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z wnioskiem o podjęcie uchwały o pokryciu tej straty z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych. Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała przedłożony przez Zarząd wniosek.
- W dniu 25 marca 2020 r. Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z EBI umowy kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 200 mln EUR, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego.

### kwiecień

- PKP CARGO i LG CARGO (spółka zależna Kolei Litewskich – Lietuvos Geležinkeliai) podpisały list intencyjny w sprawie ewentualnego powołania spółki joint venture obsługującej kolejowe połączenia intermodalne między Polską a Litwą. Jednocześnie list ten stanowi jedynie wyraz intencji obu spółek podjęcia ze sobą współpracy i nie tworzy żadnych zobowiązań.
- PKP CARGO CONNECT uzyskało możliwość transportu żywności koleją z Polski do Chin tranzytem przez Rosję. Transporty będą organizowane tak, aby zachować rosyjskie restrykcje dotyczące embarga na import żywności z Polski i innych państw unijnych.
- PKP CARGO CONNECT uruchamia regularne pociągi operatorskie pod marką Connect Operator. Na początku na trzech trasach: Gdańsk – Warszawa Praga, Gdańsk – Poznań Franowo i Gdańsk – Gliwice B Kontenerowa, ale sieć takich połączeń będzie systematycznie rozbudowywana.

**maj**

- W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy będzie przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie będzie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.
- W dniu 7 maja 2020 roku PKP CARGO S.A. zawarła umowę z EBI na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 mln EUR.
- W dniu 14 maja 2020 r. Zarząd PKP CARGO poinformował o zawarciu odrębnych porozumień pomiędzy Pracodawcami (Centrala Spółki i 7 Zakładów Spółki) i reprezentatywnymi organizacjami związkowymi. Umożliwi to Spółce ubieganie się o wsparcie z FGŚP.
- Tymczasowe zamknięcie z powodu epidemii koronawirusa dwóch kopalń należących do PGG, tj. Murcki – Staszic i Jankowice.
- W dniu 25 maja 2020 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych bez rozstrzygnięcia, a następnie uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

**czerwiec**

- W PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarto w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.
- W dniu 29 czerwca 2020 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in.: uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych, uchwałę w sprawie przyjęcia „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.” oraz uchwały w sprawie zmiany Statutu PKP CARGO S.A.
- W Małaszewiczach zostały podpisane umowy na modernizację i rozbudowę terminalu intermodalnego wraz z zakupem wyposażenia. Planowany koszt całkowity projektu to ponad 30,6 mln zł netto. Zadanie to otrzymało unijne dofinansowanie w wysokości ponad 12,8 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. z Wojewódzkiego Urzędu Pracy (“WUP”) w Warszawie w dniu 26 czerwca 2020 r. pierwszej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (“FGŚP”), w wysokości 34,14 mln zł.

**lipiec**

- W PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. zawarto w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia. Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. drugiej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł. Przekazanie przez WUP w Warszawie podpisanej umowy o wypłatę świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzenia pracowników objętych przestojem ekonomicznym albo obniżonym wymiarem czasu pracy, w następstwie wystąpienia COVID-19.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. drugiej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł.
- W dniu 15 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A. – akcjonariusza Spółki, oświadczenie o powołaniu do składu Rady Nadzorczej z dniem 16 lipca 2020 r. Pani Izabeli Marii Wojtyczka.
- W dniu 24 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A., oświadczenie o odwołaniu ze składu Rady Nadzorczej z dniem 24 lipca 2020 r. Pani Małgorzaty Kryszkiewicz.
- Wygranie przez PKP CARGO S.A. przetargu na przewozy dla Grupy ENEA. W okresie 15 miesięcy Spółka dostarczy około 6 mln ton węgla kamiennego, a szacowana wartość zawieranych umów wynosi ok. 72 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka do Enea Wytwarzanie w Świerżach Górnych.

**sierpień**

- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. trzeciej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł.
- Powołanie do składu Rady Nadzorczej z dniem 21 sierpnia 2020 r. Pana Antoniego Dudy.
- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą zgody na zawarcie aneksów dot. realizacji i finansowania budowy terminala multimodalnego w Karsznicach.
- W wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w dniu 24 sierpnia 2020 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę o powołaniu na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych Pana Piotra Wasatego
- W dniu 24 sierpnia 2020 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A.
- Złożenie rezygnacji ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2020 r. z członkostwa w Radzie Nadzorczej Spółki przez Pana Mirosława Antonowicza

**wrzesień**

- Rejestracja zmian w Statucie Spółki.
- W dniu 17 września 2020 r. PKP CARGO S.A. oraz LTG Cargo Polska Sp. z o. o. zawarły umowę wspólników mającą na celu realizację wspólnego przedsięwzięcia jakim jest utworzenie spółki celowej o charakterze operatora intermodalnego dedykowanego do rozwoju przewozów międzynarodowych pomiędzy Litwą a Europą Zachodnią.
- Podpisanie w dniu 30 września 2020 r. umów handlowych pomiędzy PKP CARGO a ArcelorMittal Poland S.A. („AMP”) oraz ArcelorMittal Warszawa Sp. z o. o. („AMW”). Przedmiotem umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów. Umowy obowiązywać będą w okresie 01.07.2020 r. – 30.06.2023 r. (3 lata). Szacunkowe przychody w ramach Umowy z AMP wynoszą 750 mln zł netto (922 mln zł brutto), natomiast szacunkowe przychody w ramach Umowy z AMW wynoszą 54 mln zł netto (67 mln zł brutto).

**październik**

- Zarząd Spółki podjął decyzję o odstąpieniu od realizacji projektu dotyczącego nabycia przez PKP CARGO udziałów w P.U. Hatrans Sp. z o.o.
- Zawarcie umów z PGNiG TERMIKA na przewozy węgla kamiennego na okres 2 lat. Szacowana wartość umów to ok. 101,3 mln zł. Węgiel wożony będzie m.in. z kopalń śląskich (PGG, JSW, Węglkoks Kraj i PG Silesia) oraz z LW Bogdanka do Elektrociepłowni Siekierki, Elektrociepłowni Żerań, Ciepłowni Kawęczyn i do Elektrociepłowni Pruszków.
- Zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.
- Podpisanie listu intencyjny pomiędzy PKP CARGO i PKP Energetyka, w którym potwierdzają podjęcie współpracy przy stworzeniu najbardziej efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią PKP CARGO wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii.

**listopad**

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgody na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie umowy na sukcesywny zakup oleju napędowego do pojazdów trakcyjnych pomiędzy PKP CARGO S.A. a PKP Energetyka S.A. Umowa zostanie zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 718,2 mln zł netto (883,4 mln zł brutto).
- PKP CARGO CONNECT i Krajowa Spółka Cukrowa („KSC”) zawarły 10-letni kontrakt na przewóz cukru z oddziałów KSC do Terminala Cukrowego w porcie w Gdańsku. Umowa będzie realizowana w latach 2021-2030. Szacunkowa ilość cukru to ok. 2 mln ton.
- W dniu 16 listopada 2020 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę o wyborze firmy audytorskiej (Grant Thornton Frąckowiak) oraz uchwałę w sprawie ustalenia zasad i wysokości wynagradzania członków Rady Nadzorczej spółki PKP CARGO S.A.



## 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>116</sup>		w mln EUR	
	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,4420</b>	<b>4,3086</b>
Przychody z działalności operacyjnej	3 125,5	3 671,6	703,6	852,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-145,4	182,8	-32,7	42,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-208,4	129,0	-46,9	29,9
Zysk / strata netto	-176,3	98,7	-39,7	22,9
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-260,9	85,7	-58,7	19,9
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/szt.)	-3,94	2,20	-0,89	0,51
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-3,94	2,20	-0,89	0,51
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	381,1	563,3	85,8	130,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-459,2	-588,0	-103,4	-136,5
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-93,8	-236,3	-21,1	-54,8
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-171,9	-261,0	-38,7	-60,6
	<b>30/09/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>30/09/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,5268</b>	<b>4,2585</b>
Aktywa trwałe	6 453,3	6 503,8	1 425,6	1 527,3
Aktywa obrotowe	1 219,7	1 487,5	269,4	349,3
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,3	-	2,7	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	494,7	525,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 162,4	3 423,3	698,6	803,9
Zobowiązania długoterminowe	3 125,8	3 115,9	690,5	731,7
Zobowiązania krótkoterminowe	1 397,1	1 452,1	308,6	341,0

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2020 roku sporządzone według MSSF UE.

<sup>116</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyliń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,4420</b>	<b>4,3086</b>
Przychody z działalności operacyjnej	2 273,4	2 728,0	511,8	633,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-169,8	97,7	-38,2	22,7
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-162,0	85,0	-36,5	19,7
Zysk / strata netto	-126,2	62,7	-28,4	14,6
Całkowite dochody	-200,0	44,6	-45,0	10,4
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/szt.)	-2,82	1,40	-0,63	0,32
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,82	1,40	-0,63	0,32
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	293,8	478,9	66,1	111,1
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-357,1	-503,2	-80,4	-116,8
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-49,0	-168,8	-11,0	-39,2
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-112,3	-193,1	-25,3	-44,8
	<b>30/09/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>30/09/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,5268</b>	<b>4,2585</b>
Aktywa trwałe	5 995,4	6 030,5	1 324,4	1 416,1
Aktywa obrotowe	823,8	989,8	182,0	232,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	12,3	-	2,7	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	494,7	525,8
Kapitał własny	3 010,4	3 210,4	665,0	753,9
Zobowiązania długoterminowe	2 748,4	2 659,0	607,1	624,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 072,7	1 150,9	237,0	270,2

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2020 roku sporządzona 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 2020 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

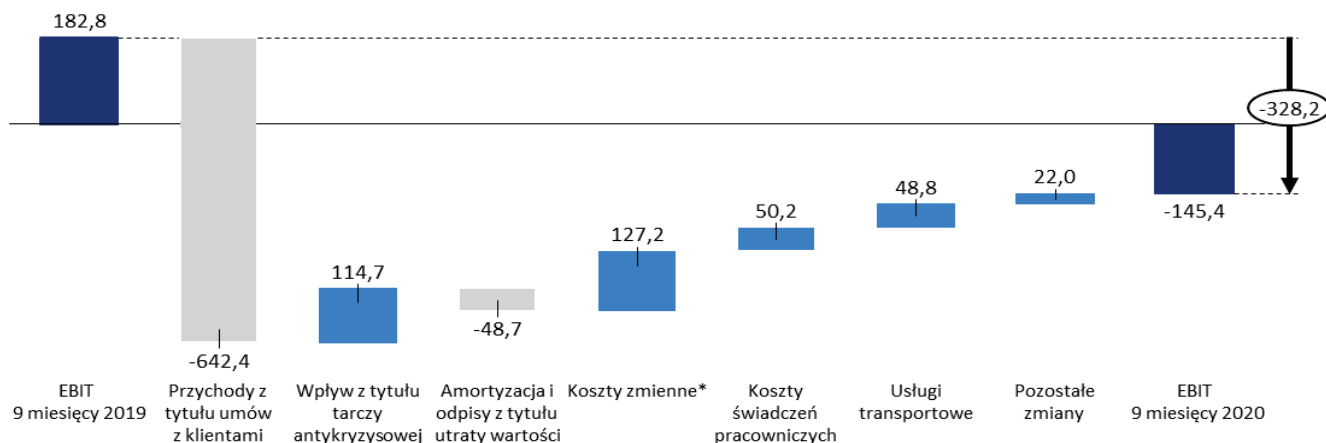
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.09.2020 – 4,5268 PLN/EUR, 31.12.2019 – 4,2585 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.09.2020 - 4,4420 PLN/EUR, 01.01 - 30.09.2019 - 4,3086 PLN/EUR.

## 5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

### Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 9 miesięcy 2020 r. wynik EBIT wyniósł -145,4 mln zł i zmniejszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. o 328,2 mln zł

Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

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

Wyjaśnienia najważniejszych zmian składowych wpływających na wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2020 r. względem 9 miesięcy 2019 r. zostały wyszczególnione poniżej:

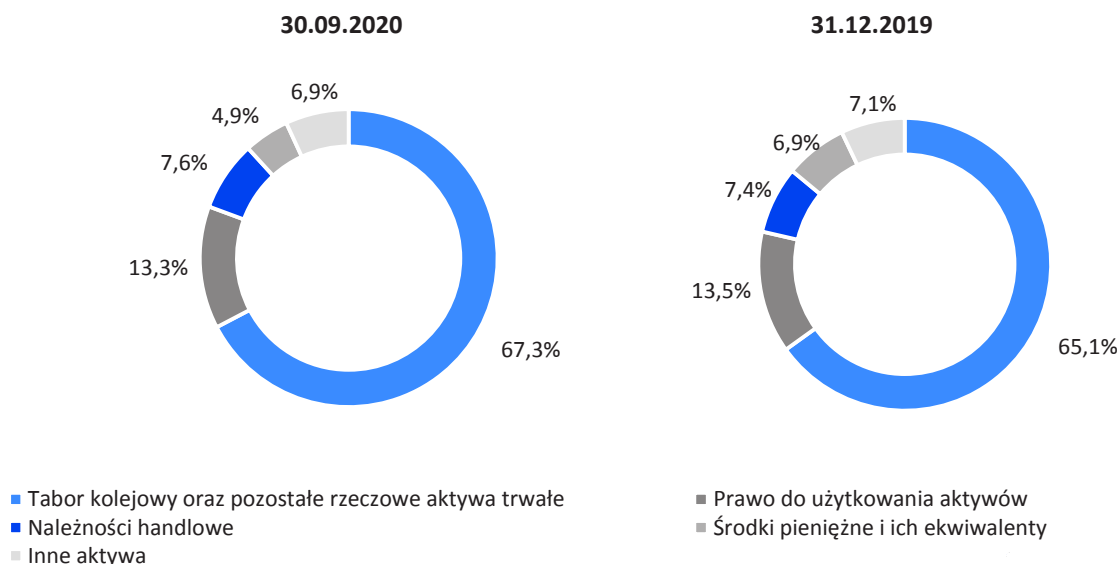
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych oraz przychodów ze spedycji) był bezpośrednim rezultatem zmniejszenia się poziomu przewozów (spadek pracy przewozowej o 16,1%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- w ramach tarczy antykrzysowej pozyskano z środków na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników w ramach Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w łącznej wysokości 114,7 mln zł (klasyfikowane jako pozostałe przychody operacyjne);
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości w związku ze zwiększeniem nakładów inwestycyjnych (w tym inwestycji taborowych) w 2019 r. oraz aktualizacja wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31.12.2019 r. ;
- zmniejszenie kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 14,8% jako rezultat spadku pracy przewozowej o 16,1%;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych w związku ze spadkiem zatrudnienia oraz czasowym obniżeniem wymiaru czasu pracy w PKP CARGO S.A., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Powyższe działania spowodowały spadek o 1 337 etatów r/r. Szczegółowe informacje dot. obniżenia wymiaru etatu zaprezentowano w rozdziale **6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy**, natomiast szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek wartości usług transportowych o 17,0% powiązany ze zmniejszeniem wolumenów przewozów (spadek pracy przewozowej o 16,1%);
- pozycja pozostałe zmiany wpłynęła pozytywnie na wynik EBIT m.in. na skutek zmniejszenia kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 18,5 mln zł (m.in. spadek kosztów krótkoterminowego najmu wagonów z uwagi na spadek pracy przewozowej, dodatkowo spadek kosztów opłat za pobyt wagonów również z uwagi na spadek pracy przewozowej), zużycia paliwa nietrakcyjnego o 5,1 mln zł (m.in. z uwagi na spadek cen jednostkowych paliwa) oraz podróży służbowych o 4,0 mln zł (ograniczenie przemieszczania się w okresie pandemii COVID-19).

## Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

### AKTYWA

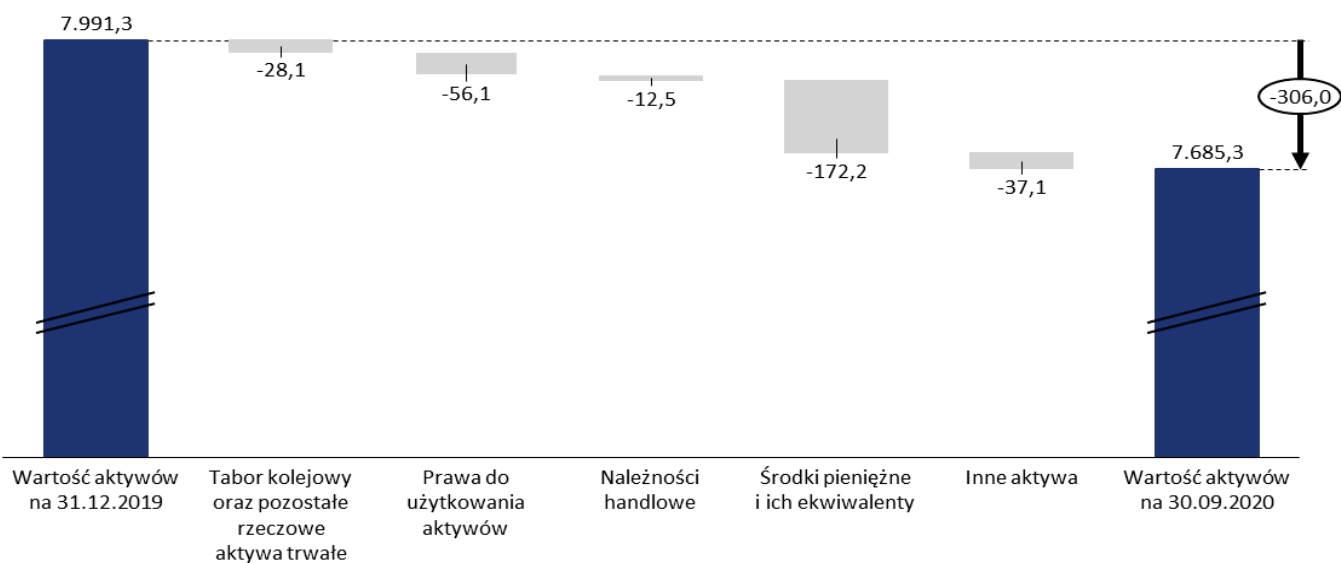
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 30.09.2020 r. posiadał tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły łącznie 67,3% sumy aktywów wobec 65,1% na dzień 31.12.2019 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 30.09.2020 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe, które były równe 7,6% całości aktywów.

Rysunek 21 Struktura aktywów – stan na 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

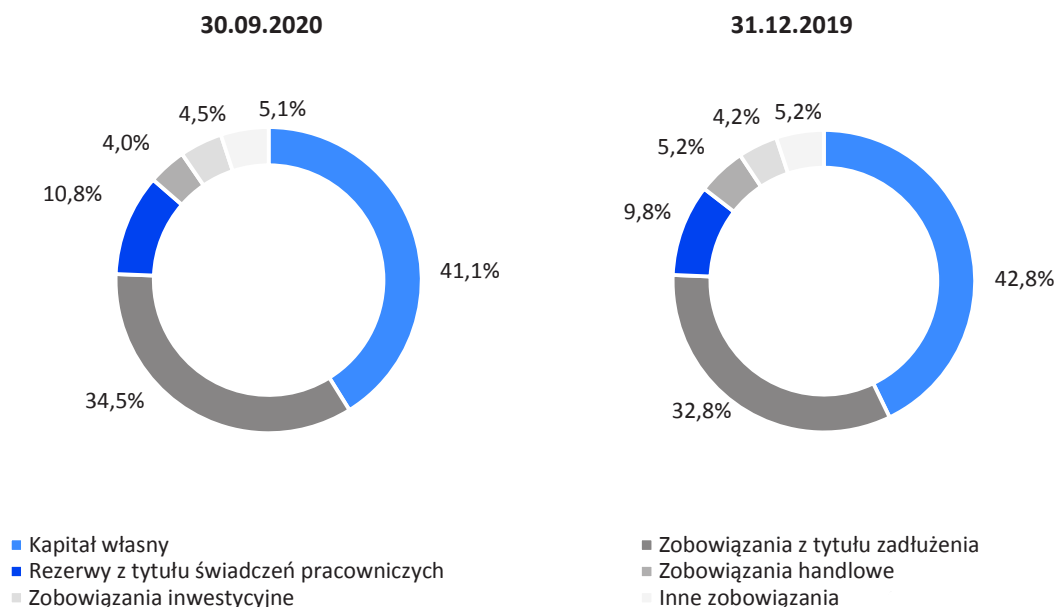
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.09.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych wynikał głównie z reklasyfikacji części aktywów do aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży oraz likwidacją i sprzedażą zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej środków trwałych;
- spadek praw do użytkowania aktywów z tytułu wyższego kosztu amortyzacji MSSF 16 nad nakładami inwestycyjnymi MSSF 16;
- spadek wartości należności handlowych wynikał głównie ze spadku pracy przewozowej, przy wydłużeniu terminów płatności dla niektórych kontrahentów w ramach prowadzonych działań handlowych;
- spadek wartości środków pieniężnych i ich ekwiwalentów wynikał m.in. z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 498,1 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek w wysokości 289,3 mln zł oraz wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych o wartości 35,9 mln zł;
- spadek wartości innych aktywów głównie na skutek spadku rozrachunków z tytułu podatku VAT o 39,9 mln zł oraz spadku należności z tytułu podatku dochodowego o 48,7 mln zł z tytułu zwrotu przez Urząd Skarbowy zaliczek podatku dochodowego od osób prawnych na Podatkową Grupę Kapitałową za 2019 r., przy jednoczesnym wzroście aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego o 50,2 mln zł wynikającego głównie z tytułu bieżącej straty podatkowej, wyceny walutowej zobowiązań kredytowych oraz wzrostu wyceny rezerw na świadczenia pracownicze.

#### KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

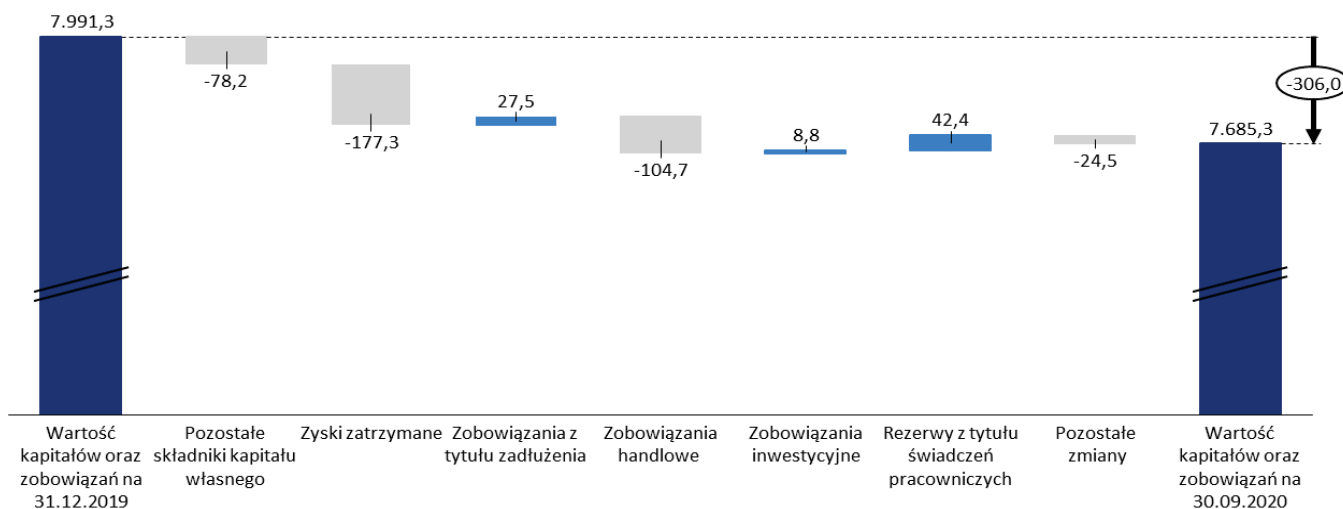
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.09.2020 r. stanowił 41,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,8% na dzień 31.12.2019 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,5% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 32,8% na 31.12.2019 r.

Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne



**Rysunek 24** Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2020 r. (w mln zł)


Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 30.09.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

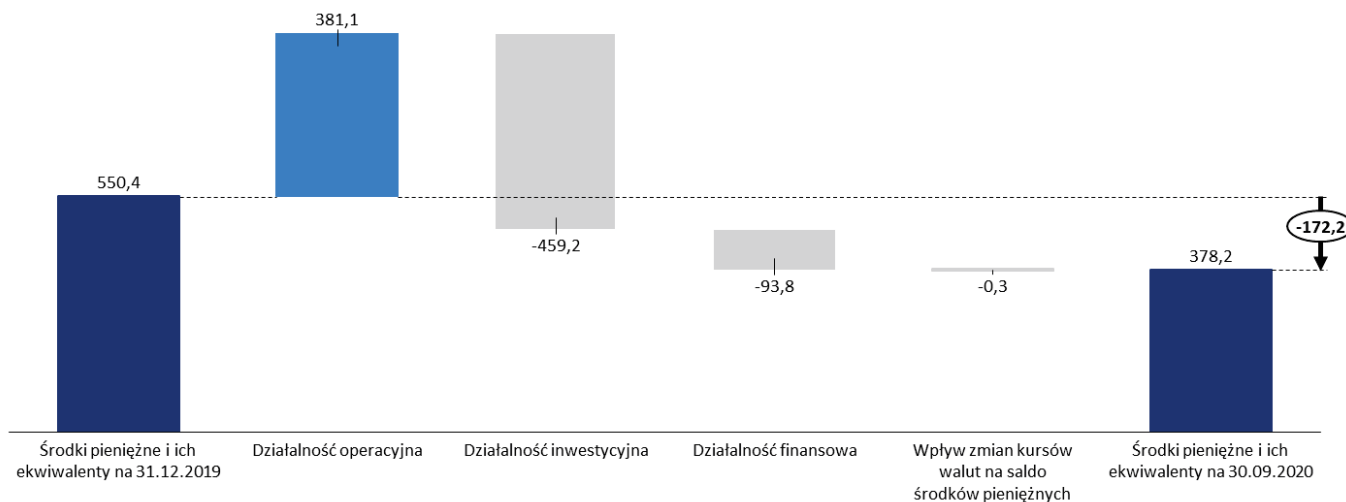
- spadek wartości pozostałych składników kapitału własnego związany głównie ze stratami aktuarialnymi dotyczącymi świadczeń pracowniczych w wysokości 42,2 mln zł (w wyniku wzrostu rezerw pracowniczych) oraz negatywną wyceną instrumentów zabezpieczających na poziomie 35,3 mln zł;
- spadek zysków zatrzymanych w wyniku osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego Grupy PKP CARGO;
- wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia głównie w związku z zaciągnięciem nowych kredytów bankowych, pożyczek i leasingów, przy jednoczesnej spłacie kapitału kredytów bankowych, pożyczek i leasingów. Dodatkowo wpływ na wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia miały zmiany kursów walutowych. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1. SSF<sup>117</sup>**;
- spadek zobowiązań handlowych głównie w wyniku spadku pracy przewozowej oraz spadku zobowiązań w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w wyniku spadku ilości napraw wagonów i lokomotyw
- wzrost zobowiązań inwestycyjnych głównie w związku ze wzrostem zobowiązań z tytułu zakupu taboru kolejowego w wysokości 38,1 mln zł, przy jednoczesnym spadku zobowiązań inwestycyjnych z tytułu nieruchomości o 11,7 mln zł (intensyfikacja napraw nieruchomości nastąpiła pod koniec 2019 roku) oraz spadkiem pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 17,6 mln zł (głównie spadek zobowiązań dotyczących obszaru IT oraz maszyn i urządzeń niezwiązanych bezpośrednio z procesem przewozowym);
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania rezerw na odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych dla emerytów i rencistów (rezerwy na ZFŚS);
- spadek wartości pozostałych zmian wynika głównie ze spadku pozostałych rezerw o 7,1 mln zł (m.in. rezerwy utworzone na roszczenia sporne, sprawy sądowe i kary umowne), spadku zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego o 6,8 mln oraz spadku różnic kursowych z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych o 6,4 mln zł.

<sup>117</sup> Za każdym razem, gdy w poniższym dokumencie będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2020 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

## Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.09.2020 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2019 r. spadła o 172,2 mln zł.

Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 208,4 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 579,0 mln zł. Ponadto zanotowano zwiększone przepływy z działalności operacyjnej w wyniku rozliczenia podatku dochodowego z Urzędem Skarbowym w wysokości 45,4 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej wynikają głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 498,1 mln zł, przy wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 35,9 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie z wpływów z tytułu zaciągniętych kredytów na poziomie 289,3 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 17,4 mln zł, przy spłatach kredytów i pożyczek, wydatkach z tytułu leasingu wraz z odsetkami od leasingu oraz odsetkami od kredytów i pożyczek w wysokości 398,1 mln zł.

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

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2019	Zmiana	
			2020 - 2019	Tempo zmian 2020/2019
Marża EBITDA <sup>1</sup>	13,9%	19,4%	-5,5	-28,6%
Marża wyniku netto <sup>2</sup>	-5,6%	2,7%	-8,3	-
ROA <sup>3</sup>	-3,1%	1,2%	-4,3	-
ROE <sup>4</sup>	-7,6%	2,5%	-10,1	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	216,3	223,3	-7,0	-3,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 430,0	1 454,0	-24,0	-1,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	14,1	14,7	-0,6	-4,1%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	766,3	861,4	-95,2	-11,0%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
6. Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw oraz średnia masa pociągu na jedną lokomotywę, zależące od wielkości wykonywanej pracy i wykorzystania pojazdów trakcyjnych.

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale **5.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą również wynika ze spadku przewozów oraz spowodowany jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw wynika z przyczyn opisanych powyżej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej o 16,1% r/r, przy spadku zatrudnienia w etatach o 5,6% r/r.

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



### Sytuacja związana z COVID-19

- Zamknięcie niektórych kopalń wpłynie na niższe wydobycie, a spadek zapotrzebowania na węgiel powoduje niższe przewozy tego surowca.
- Opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej, co wpływa na zapotrzebowanie na przewozy kruszyw.
- Decyzja o wygaszeniu pieca w Krakowie przez ArcelorMittal Poland. Proces zamykania instalacji wielkiego pieca i stalowni rozpoczął się w październiku i potrwa kilka tygodni. AMP chce natomiast zwiększyć produkcję w Dąbrowie Górniczej.
- Wzrost dodatkowych kosztów spowodowany wdrożeniem rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.
- Zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wewnętrznych przepisów PKP CARGO S.A. wprowadzone w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.
- Rosnąca liczba zakażeń, wprowadzanie obostrzeń i ryzyko ponownego lockdown-u będą prawdopodobnie negatywnie wpływać na tempo wzrostu gospodarczego w nadchodzących miesiącach, przeciwdziałając obserwowanemu w III kwartale ożywieniu.



### Sytuacja na rynku surowców energetycznych

- Spadek zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce powoduje niższe zapotrzebowanie na przewozy węgla. Jednak ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny nadal będzie najważniejszym sektorem gospodarki.



### Sytuacja na rynku kruszyw

- Mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowany mniejszą skalą inwestycji i wzrostem cen.
- Pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji.



### Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

- Powrót do wolumenów transportu w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze po wcześniejszym wstrzymaniu dostaw produktów z Chin drogą morską oraz lądową.



### Stan infrastruktury kolejowej

- Utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.
- Zamknięcia torowe wpływają na przepustowość wykorzystywanych linii oraz stacji.



### Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal będą stanowić istotną pozycję kosztów operacyjnych
- W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższego kwartału nie przewiduje się znaczących zmian.
- Propozycja Rozporządzenia PE i Rady ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19 - w stosownych przypadkach państwa członkowskie mogą stosować odstępstwo dotyczące opłat za dostęp do torów w zależności od segmentów rynku, takich jak transport pasażerski lub towarowy, w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminujący. Do każdego państwa członkowskiego należy decyzja, czy wprowadzić którekolwiek z tych odstępstw, czy też nie.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2020 rok.

### 5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

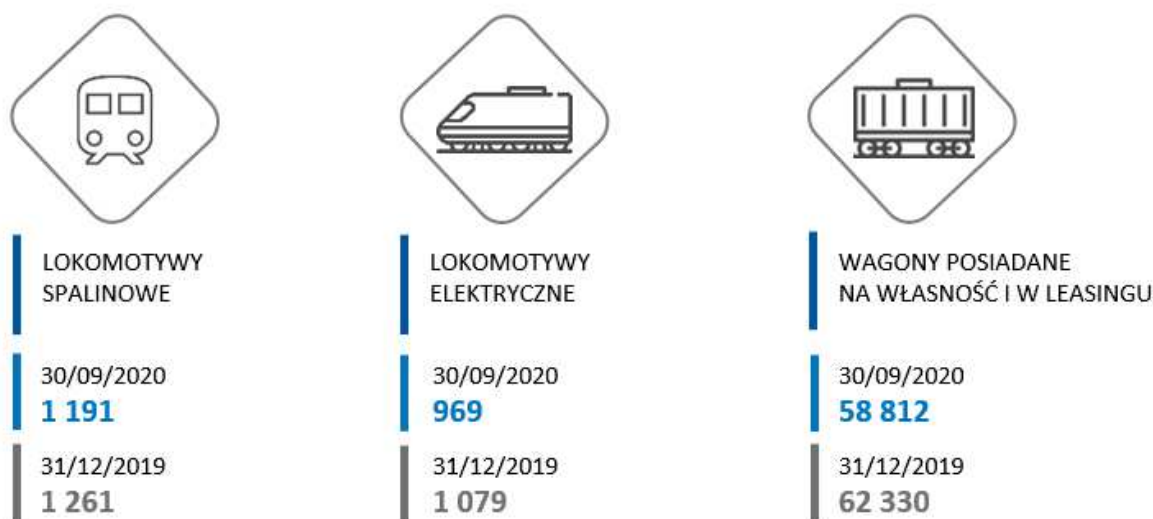
#### 5.4.1 Tabor

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

W okresie 9 miesięcy 2020 r. nastąpił znaczny spadek wagonów w Grupie. Spadek ten jest bezpośrednio związany ze sprzedażą przez PKP CARGO S.A. części wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Przeznaczone do sprzedaży wagony, ze względu na ich aktualny stan techniczny, a także na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii za- i wyładunku nie są już dzisiaj wykorzystywane przez Spółkę.

Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 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 umów dzierżawy i najmu.

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2020 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2020 r. oraz 31.12.2019 r.

Wyszczególnienie	30/09/2020	31/12/2019	Zmiana 2020/2019
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 420	1 449	29
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m <sup>2</sup> ]	689 464	723 962	34 498

Źródło: Opracowanie własne

Zmiana 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 miała sprzedaż budynku w Rychvaldĕ oraz zakończenie najmu części powierzchni przez PKP CARGO International (głównie w Pradze).



## 6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

### 6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

W okresie minionych trzech kwartałów roku znaczny wpływ na rynek kolejowych przewozów towarowych miała epidemia COVID-19. Jej negatywny wpływ na działalność Grupy PKP CARGO można było obserwować przez pryzmat wyhamowania produkcji przemysłowej, decyzji administracji państwowej dotyczących ograniczeń lub zawieszenia działalności niektórych sektorów gospodarki oraz ograniczeń w sferze społecznej związanej z utrudnionym przemieszczaniem się ludzi. Odczuwalnym rezultatem tych restrykcji był znaczny spadek zamówień na transport towarów i tym samym firmy przewozowe odnotowały znaczny spadek masy ładunków i wykonywanej pracy przewozowej.

Pandemia spowodowała spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym (zwłaszcza w II kwartale) - przełożyło się to bezpośrednio na spadek przewozów surowców energetycznych. Tendencję spadkową odnotowano również w przewozach kruszyw – ograniczenia w wydobywaniu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów istotnie wpłynęły na opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Nie bez wpływu na poziom przewozów były również problemy branży hutniczej, zwłaszcza kluczowego klienta, tj. koncernu ArcelorMittal Poland. Epidemia była jedną z przyczyn decyzji o trwałym zamknięciu w październiku 2020 r. części surowcowej wielkiego pieca w Krakowie – skutki tej decyzji znajdują odzwierciedlenie w poziomie przewozów w następnych miesiącach.

Powyższe czynniki w dużej mierze wpłynęły na znaczne zmniejszenie masy przewozowej Grupy PKP CARGO, a tym samym - na zmniejszenie przychodów. To właśnie spadek obrotów gospodarczych w I połowie roku był podstawą do wystąpienia przez PKP CARGO S.A., PKP CARGO Connect oraz PKP CARGOTABOR, na podstawie Ustawy Antykryzysowej, o wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych. Wsparcie to otrzymały – łącznie w wysokości 114,7 mln zł. Wcześniej spółki te podpisały porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników. Porozumienie podpisane przez PKP CARGO obejmowało okres od 1 czerwca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., natomiast porozumienia podpisane przez spółki zależne obejmowały okres od 1 lipca 2020 r. do 30 września 2020 r. Obniżenie czasu pracy dla pracowników Grupy wpłynęło na zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w łącznej wysokości 33,8 mln zł.

Epidemia COVID-19 miała również wpływ w kontekście odpowiedzialności spółek za bezpieczeństwo pracy tysięcy pracowników. Z uwagi na ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (od 20 marca br. do odwołania) w związku z zakażeniem wirusem SARS-CoV-2, PKP CARGO S.A., mając na uwadze ciężący na pracodawcy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom Spółki oraz stosując się do przepisów prawa i zaleceń uprawnionych organów władzy publicznej, podjęła niezbędne działania w sferze pracowniczej w celu przeciwdziałania tej epidemii. Zalecane rozwiązania profilaktyczne, polegające w szczególności na zatrudnianiu pracowników w formie zdalnej, uelastycznieniu czasu pracy oraz ograniczeniu do niezbędnego minimum bezpośrednich spotkań i podróży służbowych zostały wprowadzone w możliwie najszerszym zakresie. Wdrożone rozwiązania miały istotny wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywność oraz spowodowały generowanie dodatkowych kosztów.

## 6.2 Zmiany regulacji prawnych

Z dniem 12 maja 2020 r. weszła w życie zmiana Ustawy o transporcie kolejowym (u.t.k.) - ma ona wpływ na relacje pomiędzy przewoźnikiem kolejowym (PKP CARGO S.A.) a zarządcą, tj. CARGOTOR sp. z o.o. - wchodzącą w skład Grupy PKP CARGO. Nastąpiło ograniczenie możliwości wypłacania przez zarządcę dywidend na rzecz udziałowca będącego przewoźnikiem kolejowym w zakresie jednego ze strumieni dochodów zarządcy, tj. dochodu CARGOTOR sp. z o.o. pochodzącego z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1 u.t.k. oraz ewentualnych (o ile zostały przyznane) środków publicznych przyznanych na realizację tych zadań. *A contrario*, dochód uzyskiwany przez CARGOTOR z innej działalności może być nadal przeznaczony na wypłatę dywidendy na rzecz PKP CARGO.

Kluczowe znaczenie dla oceny możliwości wypłaty na rzecz PKP CARGO dywidendy ma przedmiot działalności, z którego CARGOTOR sp. z o.o. wypracowałby zysk przeznaczony następnie na wypłatę dywidendy. CARGOTOR sp. z o.o. może bowiem prowadzić działalność w zakresie innym niż zadania zarządcy wskazane w art. 5 ust. 1 u.t.k. i uzyskiwać z tego tytułu dochody. Przewoźnik został pozbawiony prawa powoływania i odwoływania członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Należy przy tym uznać, że na mocy przepisu przejściowego art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400, "Ustawa") w okresie do 12 sierpnia br. (3 miesiące od dnia wejścia w życie ww. ustawy), powołani przez PKP CARGO S.A. przed 12 maja 2020 r. członkowie Rady Nadzorczej CARGOTOR sp. z o.o. sprawowali swoje funkcje na dotychczasowych zasadach.

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

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w pozostałych rezerwach ([Nota 5.9 SSF](#)) oraz zobowiązaniach warunkowych ([Nota 7.3 SSF](#)).

## 6.4 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w III kwartale 2020 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](#).

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

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

## 6.6 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  
Warsewicz**

Elektronicznie  
podpisany przez  
Czesław Warsewicz  
Data: 2020.11.19

14:40:32 +01'00'  
Czesław Warsewicz  
Prezes Zarządu

**Leszek  
Borowiec**

Elektronicznie podpisany  
przez Leszek Borowiec  
Data: 2020.11.19 11:27:05  
+01'00'

Leszek Borowiec  
Członek Zarządu

**Witold  
Krzysztof  
Bawor**

Elektronicznie  
podpisany przez Witold  
Krzysztof Bawor  
Data: 2020.11.19  
12:39:06 +01'00'

Witold Bawor  
Członek Zarządu

**Piotr  
Zbigniew  
Wasaty**

Elektronicznie  
podpisany przez Piotr  
Zbigniew Wasaty  
Data: 2020.11.19  
14:22:09 +01'00'

Piotr Wasaty  
Członek Zarządu

**Zenon Stefan  
Kozendra**

Elektronicznie podpisany  
przez Zenon Stefan Kozendra  
Data: 2020.11.19 12:08:23  
+01'00'

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 listopada 2020 roku



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

**PKP CARGO S.A.**

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

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: [relacje.inwestorskie@pkpcargo.com](mailto:relacje.inwestorskie@pkpcargo.com)