

RAPORT PÓŁROCZNY H1 2021



Skonsolidowany Raport Półroczny
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za I półrocze 2021 roku



Raport z przeglądu skróconego śródrocznego sprawozdania finansowego

Grant Thornton Polska
Sp. z o.o. sp. k.
ul. Abpa Antoniego Baraniaka 88 E
61-131 Poznań
Polska

T +48 61 62 51 100
F +48 61 62 51 101
www.GrantThornton.pl

Dla Akcjonariuszy PKP CARGO S.A.

Wprowadzenie

Przeprowadziliśmy przegląd załączonego skróconego śródrocznego sprawozdania finansowego *PKP CARGO S.A.* (Spółka) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Grójeckiej 17, na które składa się skrócone sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 30 czerwca 2021 roku, skrócone sprawozdanie z wyniku i innych dochodów całkowitych, skrócone sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skrócone sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2021 roku do 30 czerwca 2021 roku oraz wybrane informacje objaśniające.

Za sporządzenie i prezentację tego skróconego śródrocznego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonym w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej odpowiedzialny jest Zarząd Spółki.

Jesteśmy odpowiedzialni za sformułowanie wniosku na temat tego skróconego śródrocznego sprawozdania finansowego na podstawie przeprowadzonego przez nas przeglądu.

Zakres przeglądu

Przegląd przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowym Standardem Przeglądu 2410 w brzmieniu Międzynarodowego Standardu Usług Przeglądu 2410 *Przegląd śródrocznych informacji finansowych przeprowadzony przez niezależnego biegłego rewidenta jednostki* przyjętym uchwałą nr 3436/52e/2019 Krajowej Rady Biegłych Rewidentów z dnia 8 kwietnia 2019 roku, z późniejszymi zmianami. Przegląd śródrocznych informacji finansowych polega na kierowaniu zapytań, przede wszystkim do osób odpowiedzialnych za kwestie finansowe i księgowo, oraz przeprowadzaniu procedur analitycznych oraz innych procedur przeglądu. Przegląd ma znacząco węższy zakres niż badanie przeprowadzane zgodnie z Krajowymi Standardami Badania w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętymi uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3430/52a/2019 z dnia 21 marca 2019 roku (z późniejszymi zmianami) i w konsekwencji nie umożliwi nam uzyskania pewności, że wszystkie istotne kwestie, które zostałyby zidentyfikowane w trakcie badania, zostały ujawnione. W związku z tym nie wyrażamy opinii z badania.

Wniosek

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

Marcin Diakonowicz

Biegły Rewident nr 10524
Kluczowy biegły rewident przeprowadzający przegląd w imieniu
Grant Thornton Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.,
Poznań, ul. Abpa Antoniego Baraniaka 88 E, firma audytorska nr 4055



Signed by /
Podpisano przez:

Marcin Bartłomiej
Diakonowicz

Date / Data: 2021-
08-19 16:45

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2021 roku.

Śródroczne Skrócone Jednostkowe
Sprawozdanie Finansowe
PKP CARGO S.A.

za okres 6 miesięcy zakończony
dnia 30 czerwca 2021 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE



Spis treści

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego	7
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	7
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Spółki	8
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	9
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	10
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	10
2.2 Koszty operacyjne	12
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	13
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	13
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	14
3.1 Podatek dochodowy	14
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	15
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	15
4.2 Kapitał własny	17
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	17
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	18
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	18
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	20
5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych	21
5.4 Zapasy	22
5.5 Należności handlowe	22
5.6 Aktywa finansowe	22
5.7 Pozostałe aktywa	23
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	23
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	24
5.10 Pozostałe rezerwy	24
5.11 Pozostałe zobowiązania finansowe	25
5.12 Pozostałe zobowiązania	25
6. Instrumenty finansowe	25
6.1 Instrumenty finansowe	25
7. Noty pozostałe	28
7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi	28
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	29
7.3 Zobowiązania warunkowe	30
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	30
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	30

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 482,9	761,2	1 414,1	670,5	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(234,5)	(126,4)	(211,1)	(101,4)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(259,8)	(136,4)	(242,5)	(116,2)	
Pozostałe usługi	(169,0)	(88,8)	(140,0)	(65,7)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(613,3)	(298,7)	(654,8)	(315,9)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(76,0)	(35,2)	(75,0)	(32,6)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	5,1	(2,0)	41,7	39,0	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	135,4	73,7	132,4	77,7	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(279,7)	(140,7)	(312,8)	(155,1)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(144,3)	(67,0)	(180,4)	(77,4)	
Przychody i (koszty) finansowe	(7,1)	5,3	22,4	43,6	<i>Nota 2.4</i>
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(151,4)	(61,7)	(158,0)	(33,8)	
Podatek dochodowy	28,5	12,8	37,1	15,3	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK / (STRATA) NETTO	(122,9)	(48,9)	(120,9)	(18,5)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	16,6	20,4	(29,3)	14,9	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(3,2)	(3,9)	5,6	(2,8)	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	13,4	16,5	(23,7)	12,1	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	34,7	34,7	(52,0)	(52,0)	<i>Nota 5.9</i>
Podatek dochodowy	(6,6)	(6,6)	9,9	9,9	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-	(0,7)	(0,7)	<i>Nota 6.1</i>
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	28,1	28,1	(42,8)	(42,8)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	41,5	44,6	(66,5)	(30,7)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(81,4)	(4,3)	(187,4)	(49,2)	
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk / (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(2,74)	(1,09)	(2,70)	(0,41)	



ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2021	31/12/2020	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 910,8	3 809,2	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	471,4	474,7	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	608,5	641,5	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	840,0	<i>Nota 5.3</i>
Należności leasingowe	24,2	24,4	
Aktywa finansowe	4,9	4,9	<i>Nota 5.6</i>
Pozostałe aktywa	55,4	22,6	<i>Nota 5.7</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	150,4	131,6	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 065,6	5 948,9	
Zapasy	91,7	95,0	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	382,8	366,5	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	1,8	2,8	
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,8	1,8	
Aktywa finansowe	-	2,3	<i>Nota 5.6</i>
Pozostałe aktywa	81,1	56,5	<i>Nota 5.7</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	16,2	180,5	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	575,4	705,4	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	14,3	12,7	
AKTYWA RAZEM	6 655,3	6 667,0	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	744,7	744,7	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(98,0)	(139,5)	
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	(8,6)	114,3	
Kapitał własny razem	2 877,4	2 958,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 719,6	1 897,6	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania inwestycyjne	141,8	143,0	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	549,3	606,1	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 410,7	2 646,7	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	521,9	353,7	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	223,3	215,6	
Zobowiązania inwestycyjne	254,7	141,3	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	118,6	93,7	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	6,6	13,0	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania finansowe	61,9	2,7	<i>Nota 5.11</i>
Pozostałe zobowiązania	180,2	241,5	<i>Nota 5.12</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 367,2	1 061,5	
Zobowiązania razem	3 777,9	3 708,2	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 655,3	6 667,0	

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Zyski zatrzymane/ (Niepokryte straty)	Kapitał własny razem
			Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczzeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających		
1/01/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(34,0)	114,3	2 958,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(122,9)	(122,9)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	28,1	13,4	-	41,5
Całkowite dochody razem	-	-	-	28,1	13,4	(122,9)	(81,4)
30/06/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(64,5)	(20,6)	(8,6)	2 877,4
1/01/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	6,2	288,2	3 210,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(120,9)	(120,9)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,1)	(23,7)	-	(66,5)
Całkowite dochody razem	-	-	(0,7)	(42,1)	(23,7)	(120,9)	(187,4)
30/06/2020	2 239,3	744,7	(12,9)	(97,9)	(17,5)	167,3	3 023,0

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(151,4)	(158,0)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	279,7	312,8	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(3,6)	(3,6)	
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	0,8	5,3	
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	3,2	(32,5)	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,4	0,4	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(0,1)	51,4	
Zmiany w kapitale obrotowym	(73,5)	94,5	
Pozostałe korekty	37,3	(58,8)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	92,8	211,5	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(297,0)	(357,9)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	12,1	25,3	
Wydatki z tytułu nabycia jednostek powiązanych	(33,0)	-	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	8,3	58,3	
Inne wydatki inwestycyjne	(27,0)	-	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	2,2	1,9	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(334,4)	(272,4)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(39,8)	(41,3)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	179,7	285,5	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(134,3)	(171,7)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(20,1)	(25,4)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	29,7	11,3	
Wpływ / (wyptyw) w ramach cash pool	63,9	(20,4)	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(1,8)	(3,0)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	77,3	35,0	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(164,3)	(25,9)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	180,5	380,0	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	16,2	354,1	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>15,6</i>	<i>22,9</i>	



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

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). Podstawowe informacje o Spółce zaprezentowano w tabeli poniżej.

Podstawowe informacje o Spółce	
Nazwa	PKP CARGO S.A.
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Spółki	ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
KRS	0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska
REGON	277586360
NIP	954-23-81-960

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki oraz struktura akcjonariatu Spółki na dzień 30 czerwca 2021 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 roku odpowiednio w [Rozdziałach 3.1](#) oraz [3.3](#).

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


Informacje o Grupie Kapitałowej

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

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

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

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego

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

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku sporządzonym według MSSF UE.

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

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

W okresie śródrocznym działalność Spółki nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

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

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

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe podlegało przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2020 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 19 sierpnia 2021 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

Zatwierdzając niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółka 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 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

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

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

Zdaniem Zarządu poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują w kolejnych okresach sprawozdawczych istotnych zmian w stosowanej przez Spółkę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
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

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

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 czerwca 2021 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Spółki zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Spółkę:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Koncesje czynszowe związane z COVID-19 po 30 czerwca 2021 roku	1 kwietnia 2021 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe” oraz zmiany do MSSF 17	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i Instrukcji Praktycznej MSSF 2 - ujawnienia dotyczące polityki rachunkowości	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja wartości szacunkowych	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 12 „Podatek dochodowy” – podatek odroczony związany z aktywami i zobowiązaniami wynikającymi z pojedynczej transakcji	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Spółki

Utrata wartości aktywów trwałych Spółki

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Spółka przeprowadziła test na trwałą utratę wartości aktywów, którego wyniki nie wskazywały na konieczność dokonania odpisów aktualizujących.

W I półroczu 2021 roku Spółka odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych głównie na skutek przedłużającej się pandemii COVID-19, mającej wpływ m.in. na niższy wolumen produkcji sektora hutniczego, wydobycia węgla kamiennego oraz opóźnień w realizacji projektów budowlanych i infrastrukturalnych. W efekcie wystąpił zmniejszony popyt na przewozy wpływając na zwiększoną konkurencję cenową prowadzącą do spadku cen. Spółka jednocześnie przewiduje, że negatywny trend w zakresie stawek przewozowych oraz wolumenów ulegnie poprawie w najbliższych miesiącach. Zdaniem Zarządu, krótkoterminowe odchylenia w realizacji przyjętych założeń nie mają istotnego wpływu na wyniki przeprowadzonych testów i konieczność dokonania dodatkowych odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Spółki na dzień 30 czerwca 2021 roku. Ocena ta opiera się na najlepszych szacunkach, wiedzy i danych dostępnych na dzień bilansowy. Istnieje jednak nadal niepewność, co do długoterminowych prognoz związanych z sytuacją gospodarczą, w związku z czym Zarząd na bieżąco analizuje sytuację i w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki te mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Ocena oczekiwanych strat kredytowych

Spółka 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 Spółka zaobserwowała, iż poziom spłaty należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej na dzień 30 czerwca 2021 roku nie uległ istotnej zmianie w stosunku do poprzednich okresów. Ponadto część należności handlowych jest objęta zabezpieczeniami. Spółka jest w stałym kontakcie z kluczowymi kontrahentami i nie ma sygnałów świadczących o istotnym wzroście ryzyka niespłacalności należności. Spółka na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Spółkę na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 1,3 miliona złotych i obejmowały głównie koszty poniesione na środki ochrony osobistej.

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Spółki (cd.)

Sytuacja płynnościowa Spółki

W I półroczu 2021 roku Spółka kontynuowała działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej. W celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej Spółka zawarła umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do maksymalnej wysokości 60 milionów EUR, umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych oraz ramową umowę leasingu z PKO Leasing S.A. do łącznej wysokości 100 milionów złotych. Pozyskane źródła finansowania pozwalały na bieżące regulowanie krótkoterminowych zobowiązań na dzień 30 czerwca 2021 roku. Nadal aktualne pozostają jednak ryzyka związane z trwającą pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć dodatkowo negatywny wpływ na sytuację finansową Spółki.

Przed dniem bilansowym, tj. 30 czerwca 2021 roku, Spółka uzyskała od kredytodawcy zwolnienie z obowiązku spełnienia jednego z wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych, kwestię szerzej opisano w **Nocie 4.1** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Szczegółowe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID-19 na działalność Spółki zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 roku w **Rozdziałach 5.4 i 6.1**.

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku zmiany istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyły następujących pozycji:

- taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Spółka dokonała aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w związku z odnotowanym na rynku wzrostem cen złomu będących podstawą wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego. Zwiększenie wartości rezydualnej i zmniejszenie podstawy naliczania odpisów amortyzacyjnych spowodowało spadek kosztów amortyzacji w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku o około 8,0 milionów złotych.

- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Spółka utworzyła aktywa od straty podatkowej w wysokości 12,6 milionów złotych. Na dzień 30 czerwca 2021 roku aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych wynosiły 79,5 milionów złotych. Opracowane w Spółce wieloletnie prognozy finansowe wskazują, iż na dzień bilansowy nie występuje utrata wartości powyższych aktywów.

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2021 roku Spółka przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2021 roku wyniosła 2,1% (na dzień 31 grudnia 2020 roku: 1,4%). Zmiana stopy dyskonta spowodowała spadek rezerw na świadczenia pracownicze o 38,2 milionów złotych, z czego kwota 9,9 milionów złotych zmniejszyła koszty świadczeń pracowniczych Spółki. Pozostałe kluczowe założenia przyjęte do wyceny aktuarialnej były zgodne z założeniami przyjętymi na dzień 31 grudnia 2020 roku. Dodatkowo, istotny wpływ na zmianę rezerw na świadczenia pracownicze miał również wzrost rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 13,5 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Spółki przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.



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

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	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	135,7	124,9	384,4	774,2	1 419,2
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	20,6	0,3	10,5	31,4
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	0,8	0,1	8,0	8,9
Pozostałe przychody	-	15,7	2,4	5,3	23,4
Razem	135,7	162,0	387,2	798,0	1 482,9
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	0,8	0,1	8,0	8,9
Przez okres	135,7	161,2	387,1	790,0	1 474,0
Razem	135,7	162,0	387,2	798,0	1 482,9

3 miesiące zakończone 30/06/2021	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	64,2	66,9	201,4	399,2	731,7
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	9,8	0,1	5,4	15,3
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	0,1	0,1	2,6	2,8
Pozostałe przychody	-	7,6	1,2	2,6	11,4
Razem	64,2	84,4	202,8	409,8	761,2
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	0,1	0,1	2,6	2,8
Przez okres	64,2	84,3	202,7	407,2	758,4
Razem	64,2	84,4	202,8	409,8	761,2

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	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	119,9	116,9	397,6	722,9	1 357,3
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	17,7	0,2	3,9	21,8
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	1,9	-	9,0	10,9
Pozostałe przychody	-	17,3	2,7	4,1	24,1
Razem	119,9	153,8	400,5	739,9	1 414,1
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	1,9	-	9,0	10,9
Przez okres	119,9	151,9	400,5	730,9	1 403,2
Razem	119,9	153,8	400,5	739,9	1 414,1

3 miesiące zakończony 30/06/2020	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	40,7	57,5	177,2	368,5	643,9
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	8,5	0,1	2,2	10,8
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	0,8	-	3,8	4,6
Pozostałe przychody	-	7,8	1,5	1,9	11,2
Razem	40,7	74,6	178,8	376,4	670,5
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	0,8	-	3,8	4,6
Przez okres	40,7	73,8	178,8	372,6	665,9
Razem	40,7	74,6	178,8	376,4	670,5

Informacje geograficzne

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

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku nie przekroczyła 15% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 8% przychodów z tytułu umów z klientami.

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

	6 miesięcy zakończony 30/06/2021	3 miesiące zakończony 30/06/2021	6 miesięcy zakończony 30/06/2020	3 miesiące zakończony 30/06/2020
Polska	1 268,1	651,9	1 232,5	565,6
Niemcy	115,1	57,9	94,3	63,5
Czechy	51,5	27,9	49,0	25,9
Słowacja	15,3	6,6	11,9	4,3
Pozostałe kraje	32,9	16,9	26,4	11,2
Razem	1 482,9	761,2	1 414,1	670,5

Informacje o wiodących klientach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku udział w sprzedaży do żadnej grupy kapitałowej nie przekroczył 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Aktywa z tytułu umów z klientami

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	20,0	19,7
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	34,9	33,6
Reklasyfikacja do należności	(19,7)	(19,7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	35,2	33,6

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Zużycie paliwa trakcyjnego	(48,2)	(24,9)	(43,5)	(18,1)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(186,3)	(101,5)	(167,6)	(83,3)
Razem	(234,5)	(126,4)	(211,1)	(101,4)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(45,9)	(23,7)	(42,7)	(21,4)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(20,7)	(9,7)	(20,3)	(9,5)
Usługi transportowe	(48,4)	(26,4)	(33,8)	(12,9)
Usługi telekomunikacyjne	(1,9)	(0,9)	(2,0)	(0,9)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(2,7)	(1,2)	(2,8)	(1,5)
Usługi informatyczne	(19,7)	(10,1)	(21,3)	(10,7)
Usługi przeładunkowe	(4,1)	(2,5)	(3,1)	(1,5)
Pozostałe usługi	(25,6)	(14,3)	(14,0)	(7,3)
Razem	(169,0)	(88,8)	(140,0)	(65,7)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Wynagrodzenia	(475,9)	(237,2)	(490,4)	(237,2)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(92,4)	(46,0)	(95,9)	(46,5)
Koszty odpisów na ZFŚS	(13,6)	(6,8)	(14,5)	(6,3)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(14,2)	(7,1)	(16,8)	(7,2)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,1)	(0,5)	(1,6)	(0,7)
Zmiana wartości rezerwy na świadczenia pracownicze	(16,1)	(1,1)	(35,6)	(18,0)
Razem	(613,3)	(298,7)	(654,8)	(315,9)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(2,9)	(1,3)	(2,8)	(1,0)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(15,8)	(5,3)	(13,4)	(4,7)
Zużycie materiałów	(21,1)	(10,4)	(20,2)	(9,5)
Podatki i opłaty	(14,7)	(7,8)	(14,1)	(7,1)
Wartość sprzedanych materiałów	(4,0)	(0,9)	(6,8)	(2,9)
Podróże służbowe	(10,5)	(5,3)	(11,2)	(5,1)
Pozostałe	(7,0)	(4,2)	(6,5)	(2,3)
Razem	(76,0)	(35,2)	(75,0)	(32,6)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Amortyzacja taboru kolejowego	(226,6)	(114,4)	(249,4)	(124,0)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(15,4)	(7,5)	(20,0)	(9,8)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(33,9)	(16,8)	(37,6)	(18,5)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(3,8)	(2,0)	(5,8)	(2,8)
Razem	(279,7)	(140,7)	(312,8)	(155,1)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	1,8	0,2	3,3	3,1
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	5,0	0,7	2,9	1,1
Kary i odszkodowania	3,8	1,5	6,8	4,1
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	0,9	0,4	1,4	1,1
Rozwiązanie pozostałych rezerw	0,5	(0,4)	1,2	0,2
Wpływ z tytułu tarczy antykryzysowej	-	-	34,1	34,1
Inne	2,5	1,9	2,5	0,9
Pozostałe przychody operacyjne razem	14,5	4,3	52,2	44,6
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(1,4)	(1,0)	(1,6)	(1,3)
Kary i odszkodowania	(3,3)	(2,4)	(3,9)	(1,1)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(2,3)	(1,1)	(2,6)	(1,5)
Inne	(2,4)	(1,8)	(2,4)	(1,7)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(9,4)	(6,3)	(10,5)	(5,6)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	5,1	(2,0)	41,7	39,0

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Przychody odsetkowe	0,7	0,4	1,4	0,3
Przychody z tytułu dywidend	15,8	15,8	58,3	58,3
Pozostałe				
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	1,3	1,3	-	-
Inne	0,4	-	-	-
Przychody finansowe razem	18,2	17,5	59,7	58,6
Koszty odsetkowe	(20,0)	(9,6)	(27,0)	(12,2)
Pozostałe				
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(4,5)	(2,3)	(6,1)	(3,0)
Wynik z tytułu różnic kursowych	-	0,1	(3,3)	0,5
Inne	(0,8)	(0,4)	(0,9)	(0,3)
Koszty finansowe razem	(25,3)	(12,2)	(37,3)	(15,0)
Przychody i (koszty) finansowe	(7,1)	5,3	22,4	43,6

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(0,1)	-	(0,1)	-
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	-	1,6	-
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	28,6	12,8	35,6	15,3
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	28,5	12,8	37,1	15,3

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(3,2)	(3,9)	5,6	(2,8)
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	(6,6)	(6,6)	9,9	9,9
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(9,8)	(10,5)	15,5	7,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

6 miesięcy zakończone 30/06/2021	1/01/2021	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2021
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:				
Niefinansowe aktywa trwałe	(83,8)	13,6	-	(70,2)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	6,1	(0,5)	-	5,6
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	9,0	1,8	-	10,8
Zapasy	(10,2)	-	-	(10,2)
Należności	(5,1)	(2,2)	-	(7,3)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	133,0	0,5	(6,6)	126,9
Pozostałe	15,7	2,8	(3,2)	15,3
Niewykorzystane straty podatkowe	66,9	12,6	-	79,5
Razem	131,6	28,6	(9,8)	150,4

6 miesięcy zakończone 30/06/2020	1/01/2020	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2020
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:				
Niefinansowe aktywa trwałe	(98,2)	1,2	-	(97,0)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	6,2	(1,0)	-	5,2
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,0	(2,6)	-	7,4
Zapasy	(5,1)	(0,1)	-	(5,2)
Należności	(3,7)	(1,8)	-	(5,5)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	130,3	4,7	9,9	144,9
Pozostałe	1,0	0,6	5,6	7,2
Niewykorzystane straty podatkowe	26,8	34,6	-	61,4
Razem	67,3	35,6	15,5	118,4

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Spółkę 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 oraz CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

30/06/2021	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 077,8	548,5	-	1 626,3
Leasing	577,8	37,2	0,2	615,2
Razem	1 655,6	585,7	0,2	2 241,5

31/12/2020	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	993,3	599,1	-	1 592,4
Leasing	606,5	52,2	0,2	658,9
Razem	1 599,8	651,3	0,2	2 251,3

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

6 miesięcy zakończone 30/06/2021	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2021	1 592,4	658,9	2 251,3
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	179,7	-	179,7
Modyfikacje istniejących umów	-	22,0	22,0
Koszty transakcyjne	0,8	-	0,8
Naliczenie odsetek	6,4	11,3	17,7
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(134,3)	(39,8)	(174,1)
Zapłacone odsetki	(6,4)	(13,7)	(20,1)
Koszty transakcyjne	(0,4)	-	(0,4)
Pozostałe	-	(22,4)	(22,4)
Wycena walutowa	(11,9)	(1,1)	(13,0)
30/06/2021	1 626,3	615,2	2 241,5
Długoterminowe	1 177,4	542,2	1 719,6
Krótkoterminowe	448,9	73,0	521,9
Razem	1 626,3	615,2	2 241,5

6 miesięcy zakończone 30/06/2020	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2020	1 543,7	712,8	2 256,5
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	285,5	9,1	294,6
Modyfikacje istniejących umów	-	5,7	5,7
Koszty transakcyjne	0,8	-	0,8
Naliczenie odsetek	12,5	12,7	25,2
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(171,7)	(41,3)	(213,0)
Zapłacone odsetki	(13,0)	(12,4)	(25,4)
Koszty transakcyjne	(0,8)	-	(0,8)
Pozostałe	-	(9,5)	(9,5)
Wycena walutowa	24,0	3,0	27,0
30/06/2020	1 681,0	680,1	2 361,1
Długoterminowe	1 438,6	600,2	2 038,8
Krótkoterminowe	242,4	79,9	322,3
Razem	1 681,0	680,1	2 361,1

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	6 miesięcy zakończony 30/06/2021	6 miesięcy zakończony 30/06/2020
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	15,9	17,3
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,6	0,4
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(4,9)	(3,2)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(0,9)	(1,1)

Warunki umów kredytowych

Jak szerzej opisano w Nocie 4.1 Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2020 roku podpisane z bankami umowy nakładają na Spółkę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wypełnienia umów kredytowych zawartych przez Spółkę są: wskaźnik zadłużenia netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

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

Przed dniem bilansowym tj. 30 czerwca 2021 roku Spółka uzyskała od kredytodawcy zwolnienie z obowiązku spełnienia wymogu dotyczącego utrzymania wskaźników zadłużenia netto/EBITDA wyliczanych w oparciu o jednostkowe i skonsolidowane dane finansowe na poziomie nieprzekraczającym 3,0. Zwolnienie to zostało uwarunkowane utrzymaniem wskaźnika zadłużenia netto/EBITDA na bazie skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2021 roku na poziomie nie wyższym niż 3,5. Powyższy warunek został spełniony na dzień 30 czerwca 2021 roku i tym samym nie istniała konieczność przeklasyfikowania zobowiązań z tytułu kredytów z części długoterminowej do krótkoterminowej.

Istotny wpływ na wartość osiąganych w kolejnych okresach wskaźników wynikających z umów kredytowych może mieć sytuacja gospodarcza związana m.in. ze skutkami pandemii COVID-19. W przypadku dalszego spowolnienia gospodarczego istnieje ryzyko niespełnienia warunków umów kredytowych w przyszłości.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2021	31/12/2020
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny ¹⁾	16/06/2024	EUR	271,2	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	12,1	99,9
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2022	PLN	8,1	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego ²⁾	18/06/2022	PLN	100,0	-
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2021	PLN	11,7	11,7
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A. ³⁾	18/06/2022	PLN	100,0	-
Razem				503,1	211,6

¹⁾ W dniu 16 czerwca 2021 roku Spółka podpisała umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do łącznej wysokości 60 milionów EUR z przeznaczeniem na współfinansowanie inwestycji związanych z zakupem i modernizacją taboru kolejowego. Okres dostępności kredytu upływa 16 czerwca 2024 roku.

²⁾ W dniu 18 czerwca 2021 roku Spółka podpisała umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych. Przedmiotem umowy kredytowej jest finansowanie bieżącej działalności Spółki. Okres dostępności, jak i termin spłaty upływa 18 czerwca 2022 roku.

³⁾ W dniu 18 czerwca 2021 roku Spółka zawarła z PKO Leasing S.A. ramową umowę leasingu do łącznej wartości przedmiotu leasingu nieprzekraczającej 100 milionów złotych. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.



4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2021	31/12/2020
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 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 akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. Zgodnie ze statutem Spółki 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 Spółki. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Spółki.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Spółki.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 28 czerwca 2021 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto poniesionej w 2020 roku w kwocie 173,9 milionów złotych z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2021	31/12/2020
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	16,2	27,7
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	-	152,4
Inne środki pieniężne	-	0,4
Razem	16,2	180,5
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>15,6</i>	<i>33,0</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadium, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.



5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

6 miesięcy zakończony 30/06/2021	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2021	6 254,9	565,8	219,7	28,7	25,1	20,2	859,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe	-	-	-	-	-	182,5	182,5
Nabycie nowych składników / modernizacje	-	-	-	-	-	205,8	205,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	376,2	-	0,5	-	0,2	(376,9)	(376,2)
Dotacja do aktywów trwałych	(29,7)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(0,1)	(0,3)	-	(0,8)	-	-	(1,1)
Likwidacja	(110,6)	(1,7)	(4,0)	(0,1)	(0,5)	(0,7)	(7,0)
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	(25,1)	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	1,0	-	-	-	-	-	-
30/06/2021	6 466,6	563,8	216,2	27,8	24,8	30,9	863,5
Skumulowane umorzenie							
1/01/2021	(2 370,5)	(150,1)	(179,1)	(28,1)	(22,9)	-	(380,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(226,6)	(9,1)	(5,7)	(0,2)	(0,4)	-	(15,4)
Sprzedaż	0,1	0,3	-	0,8	-	-	1,1
Likwidacja	105,6	1,7	4,0	0,1	0,5	-	6,3
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	10,9	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	(0,6)	-	-	-	-	-	-
30/06/2021	(2 481,1)	(157,2)	(180,8)	(27,4)	(22,8)	-	(388,2)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2021	(75,2)	(1,5)	(0,1)	-	-	(3,0)	(4,6)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Likwidacja	0,4	-	-	-	-	0,7	0,7
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	0,1	-	-	-	-	-	-
30/06/2021	(74,7)	(1,5)	(0,1)	-	-	(2,3)	(3,9)
Wartość netto							
1/01/2021	3 809,2	414,2	40,5	0,6	2,2	17,2	474,7
30/06/2021	3 910,8	405,1	35,3	0,4	2,0	28,6	471,4

¹⁾ W dniu 30 czerwca 2021 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 988 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 14,1 milionów złotych.

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2020	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2020	6 110,8	560,4	212,8	31,0	24,7	16,1	845,0
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe	-	-	-	-	-	138,0	138,0
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	163,9	163,9
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	0,7	-	-	-	0,7
Rozliczenie środków trwałych w budowie	291,0	-	3,6	-	0,1	(294,7)	(291,0)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(11,0)	-	(0,3)	(1,5)	-	-	(1,8)
Likwidacja	(80,8)	(2,4)	(0,1)	-	-	(0,6)	(3,1)
Przeklasyfikowanie do APS	(40,0)	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	-	(0,1)	0,1	-	-	-	-
30/06/2020	6 258,6	557,9	216,8	29,5	24,8	22,7	851,7
Skumulowane umorzenie							
1/01/2020	(2 114,3)	(135,0)	(161,7)	(29,6)	(21,5)	-	(347,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(249,4)	(8,7)	(9,9)	(0,4)	(1,0)	-	(20,0)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(0,6)	-	-	-	(0,6)
Sprzedaż	5,0	-	0,3	1,5	-	-	1,8
Likwidacja	77,6	2,3	0,1	-	-	-	2,4
Przeklasyfikowanie do APS	14,8	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	-	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
30/06/2020	(2 266,3)	(141,4)	(171,9)	(28,5)	(22,5)	-	(364,3)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2020	(104,2)	(1,5)	-	-	-	(2,8)	(4,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	3,0	-	-	-	-	0,6	0,6
Przeklasyfikowanie do APS	3,1	-	-	-	-	-	-
30/06/2020	(98,1)	(1,5)	-	-	-	(2,2)	(3,7)
Wartość netto							
1/01/2020	3 892,3	423,9	51,1	1,4	3,2	13,3	492,9
30/06/2020	3 894,2	415,0	44,9	1,0	2,3	20,5	483,7

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

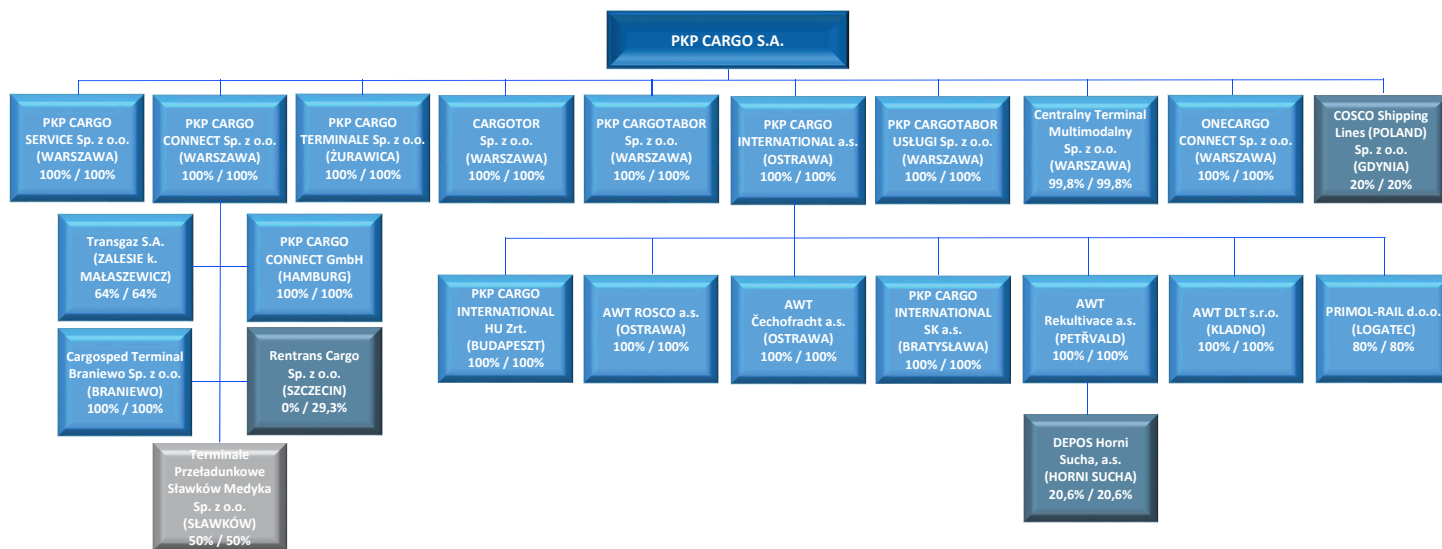
Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

6 miesięcy zakończony 30/06/2021	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2021	171,6	583,2	8,7	7,9	0,7	772,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Modyfikacje istniejących umów	-	21,3	0,1	-	-	21,4
Zwrot przedmiotu leasingu	(12,5)	(28,2)	(0,1)	(0,1)	-	(40,9)
30/06/2021	159,1	576,3	8,7	7,8	0,7	752,6
Skumulowane umorzenie						
1/01/2021	(41,7)	(83,0)	(1,7)	(3,9)	(0,3)	(130,6)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(10,1)	(21,8)	(0,8)	(1,1)	(0,1)	(33,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	12,5	8,5	-	0,1	-	21,1
Inne	(0,1)	(0,6)	-	-	-	(0,7)
30/06/2021	(39,4)	(96,9)	(2,5)	(4,9)	(0,4)	(144,1)
Wartość netto						
1/01/2021	129,9	500,2	7,0	4,0	0,4	641,5
30/06/2021	119,7	479,4	6,2	2,9	0,3	608,5

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2020	184,3	570,5	8,8	7,4	0,7	771,7
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	0,3	8,0	0,6	0,2	-	9,1
Modyfikacje istniejących umów	(4,9)	10,3	-	-	-	5,4
Zwrot przedmiotu leasingu	(2,1)	(9,5)	(0,1)	-	-	(11,7)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(0,7)	-	-	(0,7)
Inne	-	0,1	-	-	-	0,1
30/06/2020	177,6	579,4	8,6	7,6	0,7	773,9
Skumulowane umorzenie						
1/01/2020	(24,8)	(40,4)	(0,7)	(1,7)	(0,1)	(67,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(13,8)	(21,8)	(0,8)	(1,1)	(0,1)	(37,6)
Zwrot przedmiotu leasingu	2,1	1,5	-	-	-	3,6
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	0,6	-	-	0,6
Inne	(0,8)	(0,3)	-	-	-	(1,1)
30/06/2020	(37,3)	(61,0)	(0,9)	(2,8)	(0,2)	(102,2)
Wartość netto						
1/01/2020	159,5	530,1	8,1	5,7	0,6	704,0
30/06/2020	140,3	518,4	7,7	4,8	0,5	671,7

5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku przedstawiają się następująco:



- Jednostki zależne
- Jednostki stowarzyszone
- Udziały we wspólnych przedsięwzięciach

Zmiany w strukturze grupy kapitałowej

W dniu 22 marca 2021 roku spółka zależna PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarła umowę sprzedaży posiadanych udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. za cenę 7,0 milionów złotych, w związku z czym Rentrans Cargo Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.

5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych (cd.)

Zestawienie inwestycji w jednostkach powiązanych

	30/06/2021	31/12/2020
CARGOTOR Sp. z o.o.	20,2	20,2
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,5	1,5
COSCO Shipping Lines (Poland) Sp. z o.o.	1,1	1,1
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	123,2	123,2
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	499,7	499,7
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	15,4	15,4
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	51,1	51,1
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	117,7	117,7
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	10,1	10,1
Razem	840,0	840,0

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku nie wystąpiły zmiany wartości inwestycji w jednostkach powiązanych.

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2021	31/12/2020
Zapasy strategiczne	23,9	27,7
Tabor w trakcie kasacji	41,8	39,8
Pozostałe zapasy	28,5	28,8
Odpisy aktualizujące	(2,5)	(1,3)
Razem	91,7	95,0

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2021	31/12/2020
Należności handlowe	415,4	406,8
Odpis aktualizujący należności	(32,6)	(40,3)
Razem	382,8	366,5
Aktywa krótkoterminowe	382,8	366,5
Razem	382,8	366,5

5.6 Aktywa finansowe

Struktura aktywów finansowych

	30/06/2021	31/12/2020
Udziały w jednostkach nienotowanych	4,9	4,9
Cash pool	-	2,3
Razem	4,9	7,2
Aktywa długoterminowe	4,9	4,9
Aktywa krótkoterminowe	-	2,3
Razem	4,9	7,2

5.7 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2021	31/12/2020
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	28,1	23,2
Ubezpieczenia	7,9	4,9
Usługi informatyczne	4,7	7,3
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	6,1	0,4
Inne ¹⁾	33,7	0,4
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	22,9	16,7
Należności z tytułu przelewu wierzytelności	5,9	-
Inne	5,5	6,2
Aktywa niematerialne		
Licencje	21,0	19,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	0,7	0,8
Razem	136,5	79,1
Aktywa długoterminowe	55,4	22,6
Aktywa krótkoterminowe	81,1	56,5
Razem	136,5	79,1

¹⁾ W dniu 16 czerwca 2021 roku PKP CARGO S.A. oraz Forespo Poland S.A. zawarły warunkową umowę sprzedaży oraz warunkową przedwstępłą umowę sprzedaży, których przedmiotem są nieruchomości stanowiące pozostałość po byłej Fabryce Wagonów Gniewczyzna w Gniewczynie łańcuckiej. Zawarcie umowy przenoszącej własność powyższych nieruchomości na Spółkę nastąpi niezwłocznie po spełnieniu się wszystkich warunków zawieszających, m.in. odstąpienie Gminy Tryńcza od przysługującego jej prawa pierwokupu nieruchomości. W celu zabezpieczenia powyższej transakcji Spółka wpłaciła depozyt notarialny (łącznie z VAT) w wysokości 7,4 milionów EUR, co stanowi równowartość 33,3 milionów złotych na dzień 30 czerwca 2021 roku.

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2021	31/12/2020
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	394,7	275,5
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	0,8	4,8
Pozostałe	1,0	4,0
Razem	396,5	284,3
Zobowiązania długoterminowe	141,8	143,0
Zobowiązania krótkoterminowe	254,7	141,3
Razem	396,5	284,3



5.9 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
1/01/2021	208,4	165,2	37,3	5,5	267,3	16,1	699,8
Koszt bieżącego zatrudnienia	3,6	1,6	0,4	0,1	6,0	-	11,7
Koszt odsetkowy	1,3	1,2	0,2	-	1,8	-	4,5
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	(8,6)	(18,0)	(8,1)	-	-	-	(34,7)
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(10,9)	-	(10,9)
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	15,3	15,3
Świadczenia wypłacone	(5,0)	(2,5)	(0,4)	(0,5)	(9,4)	-	(17,8)
30/06/2021	199,7	147,5	29,4	5,1	254,8	31,4	667,9
Rezerwy długoterminowe	162,6	142,2	28,5	4,4	211,6	-	549,3
Rezerwy krótkoterminowe	37,1	5,3	0,9	0,7	43,2	31,4	118,6
Razem	199,7	147,5	29,4	5,1	254,8	31,4	667,9

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2020	210,6	128,8	34,7	6,6	287,1	17,8	685,6
Koszt bieżącego zatrudnienia	3,5	1,3	0,4	0,1	6,1	-	11,4
Koszt odsetkowy	1,8	1,3	0,3	0,1	2,6	-	6,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	7,7	42,1	2,0	0,2	-	-	52,0
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	9,3	-	9,3
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	14,9	14,9
Świadczenia wypłacone	(3,8)	(2,5)	(0,5)	(0,4)	(9,6)	-	(16,8)
30/06/2020	219,8	171,0	36,9	6,6	295,5	32,7	762,5
Rezerwy długoterminowe	180,5	166,0	35,9	5,5	251,0	-	638,9
Rezerwy krótkoterminowe	39,3	5,0	1,0	1,1	44,5	32,7	123,6
Razem	219,8	171,0	36,9	6,6	295,5	32,7	762,5

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2021	31/12/2020
Inne rezerwy	6,6	13,0
Razem	6,6	13,0
Rezerwy krótkoterminowe	6,6	13,0
Razem	6,6	13,0

Inne rezerwy

Spadek pozycji wynikał głównie z wykorzystania rezerw w związku z realizacją warunków porozumienia, regulującego kwestie roszczeń spornych objętych postępowaniami sądowymi, zawartego przez Spółkę z kontrahentami.

5.11 Pozostałe zobowiązania finansowe

Struktura pozostałych zobowiązań finansowych

	30/06/2021	31/12/2020
Forwardy walutowe	0,1	2,7
Cash pool	61,8	-
Razem	61,9	2,7
Zobowiązania krótkoterminowe	61,9	2,7
Razem	61,9	2,7

5.12 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2021	31/12/2020
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	18,1	31,7
Zobowiązania z tytułu nabycia udziałów	-	33,0
Zobowiązania publicznoprawne	79,2	96,3
Rozrachunki z pracownikami	64,7	71,8
Pozostałe rozrachunki	18,2	7,1
Rozliczenia z tytułu VAT	-	1,6
Razem	180,2	241,5
Zobowiązania krótkoterminowe	180,2	241,5
Razem	180,2	241,5

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	4,9	4,9
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	382,8	366,5
Cash pool	Nota 5.6	-	2,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	16,2	180,5
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		0,1	0,1
Należności z tytułu przelewu wierzytelności	Nota 5.7	5,9	-
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		26,0	27,2
Razem		435,9	581,5

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2021	31/12/2020
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.11	0,1	2,7
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	548,5	599,0
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 077,8	993,4
Zobowiązania handlowe		223,3	215,6
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.8	396,5	284,3
Cash pool	Nota 5.11	61,8	-
Zobowiązania z tytułu nabycia udziałów	Nota 5.12	-	33,0
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	615,2	658,9
Razem		2 923,2	2 786,9

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

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2021 roku do 30 czerwca 2021 roku Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 czerwca 2021 roku ustanowiono następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 30 czerwca 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 121,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 548,5 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 30 czerwca 2021 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,1 miliona złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2021		31/12/2020	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	4,9	-	4,9
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,1	-	2,7	-

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, Spółka nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	6 miesięcy zakończony 30/06/2021	6 miesięcy zakończony 30/06/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	4,9	5,6
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	-	(0,7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	4,9	4,9

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2021	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,9)	0,9	0,6	(7,8)	(11,3)	(18,5)
Różnice kursowe	-	(1,0)	-	0,3	1,2	0,5
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	3,6	-	-	-	3,6
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(3,0)	-	-	-	-	(3,0)
Zysk / (strata) brutto	(3,9)	3,5	0,6	(8,3)	(10,1)	(18,2)
Zmiana wyceny	16,6	-	-	-	-	16,6
Pozostałe całkowite dochody	16,6	-	-	-	-	16,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2021 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (3,0) milionów złotych. Pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 2,6 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 14,0 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	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	(1,2)	-	2,4	0,4	(13,3)	(12,7)	(24,4)
Różnice kursowe	(0,6)	-	2,9	-	(1,3)	(3,3)	(2,3)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	1,3	-	-	-	1,2
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(0,6)	-	-	-	-	-	(0,6)
Zysk / (strata) brutto	(2,5)	-	6,6	0,4	(15,4)	(16,0)	(26,9)
Zmiana wyceny	(29,3)	(0,7)	-	-	-	-	(30,0)
Pozostałe całkowite dochody	(29,3)	(0,7)	-	-	-	-	(30,0)

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2020 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (0,6) miliona złotych. Pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (6,8) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (22,5) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku Skarb Państwa był dla Spółki podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi ze Spółką i są prezentowane w podziale na podmioty powiązаны z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązаны ze Skarbem Państwa. Zarząd ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązаны na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, JSW, Azoty oraz ENEA. Najistotniejszymi dostawcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021		30/06/2021	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązаны w obec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	29,6	0,1	475,6
Jednostki zależne / współzależne	154,0	218,8	65,1	96,3
Jednostki stowarzyszone	-	-	-	-
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	7,8	244,1	1,7	56,3

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020		31/12/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązаны w obec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	30,6	1,0	495,5
Jednostki zależne / współzależne	143,6	182,2	70,2	57,8
Jednostki stowarzyszone	2,4	-	-	-
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	7,5	227,1	1,9	58,7

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

W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO transakcje sprzedaży obejmowały m.in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. 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 Spółka posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.6** oraz **5.11**. Ponadto udzieliła poręczeń dla spółek zależnych opisanych w **Nocie 7.3** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku Spółka nie udzieliła, ani nie zaciągnęła pożyczek od podmiotów powiązanych.

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
Świadczenia krótkoterminowe	2,4	1,2
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1
Razem	2,4	1,4

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
Świadczenia krótkoterminowe	0,6	0,6
Razem	0,6	0,6

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
Świadczenia krótkoterminowe	3,2	3,5
Razem	3,2	3,5

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego nie zawierali ze Spółką żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	30/06/2021	31/12/2020
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	807,5	932,0
Razem	807,5	932,0

W dniu 26 stycznia 2021 roku Spółka zawarła z PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. dwie umowy na przeglądy i naprawy okresowe wagonów do łącznej wysokości 221,9 milionów złotych, z terminem realizacji do końca 2021 roku.



7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2021	31/12/2020
Poręczenia dla spółek zależnych	1,5	1,5
Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.	37,5	35,4
Pozostałe zobowiązania warunkowe	108,8	111,3
Razem	147,8	148,2

Udzielone poręczenia dla spółek zależnych

Na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 roku obowiązywało poręczenie umowy pożyczki udzielone przez Spółkę dla PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Udzielone poręczenie zostało zabezpieczone wekslem in blanco.

Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.

Na dzień 30 czerwca 2021 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 26,7 milionów złotych), gwarancje płatności (o wartości 7,5 milionów złotych) oraz gwarancje przetargowe (o wartości 3,0 miliona złotych).

Na dzień 31 grudnia 2020 roku obowiązywały gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 26,3 milionów złotych), gwarancje płatności (o wartości 7,6 milionów złotych) oraz gwarancje przetargowe (o wartości 1,5 miliona złotych).

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

Zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 roku w [Rozdziale 4.6](#).

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 19 sierpnia 2021 roku.



Zarząd Spółki

**Czesław
Warsewicz** Elektronicznie podpisany
przez Czesław Warsewicz
Data: 2021.08.19
12:29:33 +02'00'

Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

**Leszek
Borowiec** Elektronicznie podpisany
przez Leszek Borowiec
Data: 2021.08.19
09:59:14 +02'00'

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

**Witold
Krzysztof
Bawor** Elektronicznie
podpisany przez
Witold Krzysztof Bawor
Data: 2021.08.19
10:12:31 +02'00'

Witold Bawor
Członek Zarządu

**Piotr
Zbigniew
Wasaty** Elektronicznie
podpisany przez Piotr
Zbigniew Wasaty
Data: 2021.08.19
10:38:36 +02'00'

Piotr Wasaty
Członek Zarządu

**Zenon
Stefan
Kozendra** Elektronicznie
podpisany przez
Zenon Stefan
Kozendra
Data: 2021.08.19
10:06:10 +02'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2021 roku

Raport z przeglądu skróconego śródrocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Grant Thornton Polska
Sp. z o.o. sp. k.
ul. Abpa Antoniego Baraniaka 88 E
61-131 Poznań
Polska

T +48 61 62 51 100
F +48 61 62 51 101
www.GrantThornton.pl

Dla Akcjonariuszy PKP CARGO S.A.

Wprowadzenie

Przeprowadziliśmy przegląd załączonego skróconego śródrocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej, w której jednostką dominującą jest PKP CARGO S.A. (Spółka Dominująca) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Grójeckiej 17, na które składa się skrócone skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 30 czerwca 2021 roku, skrócone skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i innych dochodów całkowitych, skrócone skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skrócone skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2021 roku do 30 czerwca 2021 roku oraz wybrane informacje objaśniające.

Za sporządzenie i prezentację tego skróconego śródrocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonym w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej odpowiedzialny jest Zarząd Spółki Dominującej.

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

Zakres przeglądu

Przegląd przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowym Standardem Przeglądu 2410 w brzmieniu Międzynarodowego Standardu Usług Przeglądu 2410 *Przegląd śródrocznych informacji finansowych przeprowadzony przez niezależnego biegłego rewidenta jednostki* przyjętym uchwałą nr 3436/52e/2019 Krajowej Rady Biegłych Rewidentów z dnia 8 kwietnia 2019 roku, z późniejszymi zmianami. Przegląd śródrocznych informacji finansowych polega na kierowaniu zapytań, przede wszystkim do osób odpowiedzialnych za kwestie finansowe i księgowo, oraz przeprowadzaniu procedur analitycznych oraz innych procedur przeglądu. Przegląd ma znacząco węższy zakres niż badanie przeprowadzane zgodnie z Krajowymi Standardami Badania w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętymi uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3430/52a/2019 z dnia 21 marca 2019 roku (z późniejszymi zmianami) i w konsekwencji nie umożliwi nam uzyskania pewności, że wszystkie istotne kwestie, które zostałyby zidentyfikowane w trakcie badania, zostały ujawnione. W związku z tym nie wyrażamy opinii z badania.

Wniosek

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

Marcin Diakonowicz

Biegły Rewident nr 10524

Kluczowy biegły rewident przeprowadzający przegląd w imieniu
Grant Thornton Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.,
Poznań, ul. Abpa Antoniego Baraniaka 88 E, firma audytorska nr 4055



Signed by /
Podpisano przez:

Marcin Bartłomiej
Diakonowicz

Date / Data: 2021-
08-19 16:45

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2021 roku.

Śródroczne Skrócone Skonsolidowane
Sprawozdanie Finansowe
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za okres 6 miesięcy zakończony
dnia 30 czerwca 2021 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE



Spis treści

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	9
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	10
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	11
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	11
2.2 Koszty operacyjne	13
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	15
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	15
3.1 Podatek dochodowy	15
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	17
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	17
4.2 Kapitał własny	20
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	20
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	21
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	21
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	23
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	24
5.4 Zapasy	24
5.5 Należności handlowe	24
5.6 Pozostałe aktywa	25
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	25
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	26
5.9 Pozostałe rezerwy	26
5.10 Pozostałe zobowiązania	27
6. Instrumenty finansowe	27
6.1 Instrumenty finansowe	27
7. Noty pozostałe	30
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	30
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	31
7.3 Zobowiązania warunkowe	32
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	32
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	32

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	
Przychody z tytułu umów z klientami	2 046,0	1 050,0	1 964,6	928,9	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(258,6)	(138,4)	(234,6)	(111,5)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(266,1)	(138,6)	(243,6)	(116,0)	
Usługi transportowe	(174,2)	(89,9)	(160,6)	(66,0)	
Pozostałe usługi	(176,9)	(91,0)	(176,6)	(85,6)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(813,7)	(399,3)	(853,2)	(411,6)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(136,3)	(66,6)	(133,1)	(59,2)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	6,6	(3,8)	43,8	37,7	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	226,8	122,4	206,7	116,7	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(355,1)	(179,7)	(388,7)	(193,1)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(128,3)	(57,3)	(182,0)	(76,4)	
Przychody i (koszty) finansowe	(29,2)	(13,6)	(49,8)	(16,0)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	2,5	1,1	0,8	0,3	<i>Nota 5.3</i>
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(155,0)	(69,8)	(231,0)	(92,1)	
Podatek dochodowy	25,0	11,1	39,1	14,6	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK / (STRATA) NETTO	(130,0)	(58,7)	(191,9)	(77,5)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	19,6	22,9	(30,0)	15,8	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(3,7)	(4,3)	5,7	(3,0)	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	8,6	(2,8)	(5,8)	1,2	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	24,5	15,8	(30,1)	14,0	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	36,4	36,4	(52,1)	(52,1)	<i>Nota 5.8</i>
Podatek dochodowy	(6,9)	(6,9)	9,9	9,9	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-	(0,7)	(0,7)	<i>Nota 6.1</i>
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	29,5	29,5	(42,9)	(42,9)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	54,0	45,3	(73,0)	(28,9)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(76,0)	(13,4)	(264,9)	(106,4)	
Zysk / (strata) netto przypadający:					
Zysk / (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(130,0)	(58,7)	(191,9)	(77,5)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(76,0)	(13,4)	(264,9)	(106,4)	
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk / (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(2,90)	(1,31)	(4,28)	(1,72)	

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

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2021	31/12/2020	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 336,2	4 245,0	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	858,5	875,6	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	965,1	1 008,6	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	34,4	42,0	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	3,5	3,0	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	9,7	10,3	
Pozostałe aktywa	67,9	35,1	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	195,8	177,8	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 471,1	6 397,4	
Zapasy	166,5	165,8	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	598,5	585,8	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,9	0,7	
Należności z tytułu podatku dochodowego	3,1	2,9	
Pozostałe aktywa	115,3	88,1	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	108,9	306,0	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	993,2	1 149,3	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	14,3	12,7	
AKTYWA RAZEM	7 478,6	7 559,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	760,8	782,4	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(114,8)	(160,2)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	113,4	104,8	
Zyski zatrzymane	69,1	177,5	
Kapitał własny razem	3 067,8	3 143,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 922,5	2 101,8	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	1,6	1,5	
Zobowiązania inwestycyjne	143,9	145,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	624,6	684,3	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	5,9	5,7	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	89,4	90,7	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 787,9	3 029,5	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	634,9	478,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	357,4	347,5	
Zobowiązania inwestycyjne	196,3	133,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	149,9	116,3	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	18,0	24,1	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	266,4	286,2	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 622,9	1 386,1	
Zobowiązania razem	4 410,8	4 415,6	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 478,6	7 559,4	

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek z zagranicy	Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
1/01/2021	2 239,3	782,4	(12,9)	(115,7)	(31,6)	104,8	177,5	3 143,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(130,0)	(130,0)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	29,5	15,9	8,6	-	54,0
Całkowite dochody razem	-	-	-	29,5	15,9	8,6	(130,0)	(76,0)
Pozostałe zmiany za okres	-	(21,6)	-	-	-	-	21,6	-
30/06/2021	2 239,3	760,8	(12,9)	(86,2)	(15,7)	113,4	69,1	3 067,8
1/01/2020	2 239,3	781,4	(12,2)	(75,0)	9,5	77,5	402,8	3 423,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(191,9)	(191,9)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,2)	(24,3)	(5,8)	-	(73,0)
Całkowite dochody razem	-	-	(0,7)	(42,2)	(24,3)	(5,8)	(191,9)	(264,9)
30/06/2020	2 239,3	781,4	(12,9)	(117,2)	(14,8)	71,7	210,9	3 158,4

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(155,0)	(231,0)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	355,1	388,7	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(4,1)	(4,2)	
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	4,7	12,6	
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	24,3	30,0	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,6	1,5	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(3,7)	47,0	
Zmiany w kapitale obrotowym	(60,3)	36,4	
Pozostałe korekty	29,1	(63,0)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	190,7	218,0	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(367,5)	(379,9)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	21,4	27,0	
Inne wydatki inwestycyjne	(27,0)	-	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	1,4	1,9	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(371,7)	(351,0)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(66,5)	(75,3)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	189,4	285,5	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(145,1)	(182,1)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(24,7)	(30,6)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	32,0	14,0	
Wpływ / (wyływ) w ramach cash pool	-	1,5	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(1,8)	(3,1)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(16,7)	9,9	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(197,7)	(123,1)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	306,0	550,4	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,6	(0,3)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	108,9	427,0	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>26,5</i>	<i>32,3</i>	



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

Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). Podstawowe informacje o Jednostce dominującej zaprezentowano w tabeli poniżej.

Podstawowe informacje o Jednostce dominującej	
Nazwa	PKP CARGO S.A.
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Jednostki dominującej	ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
KRS	0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska
REGON	277586360
NIP	954-23-81-960

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 30 czerwca 2021 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 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:

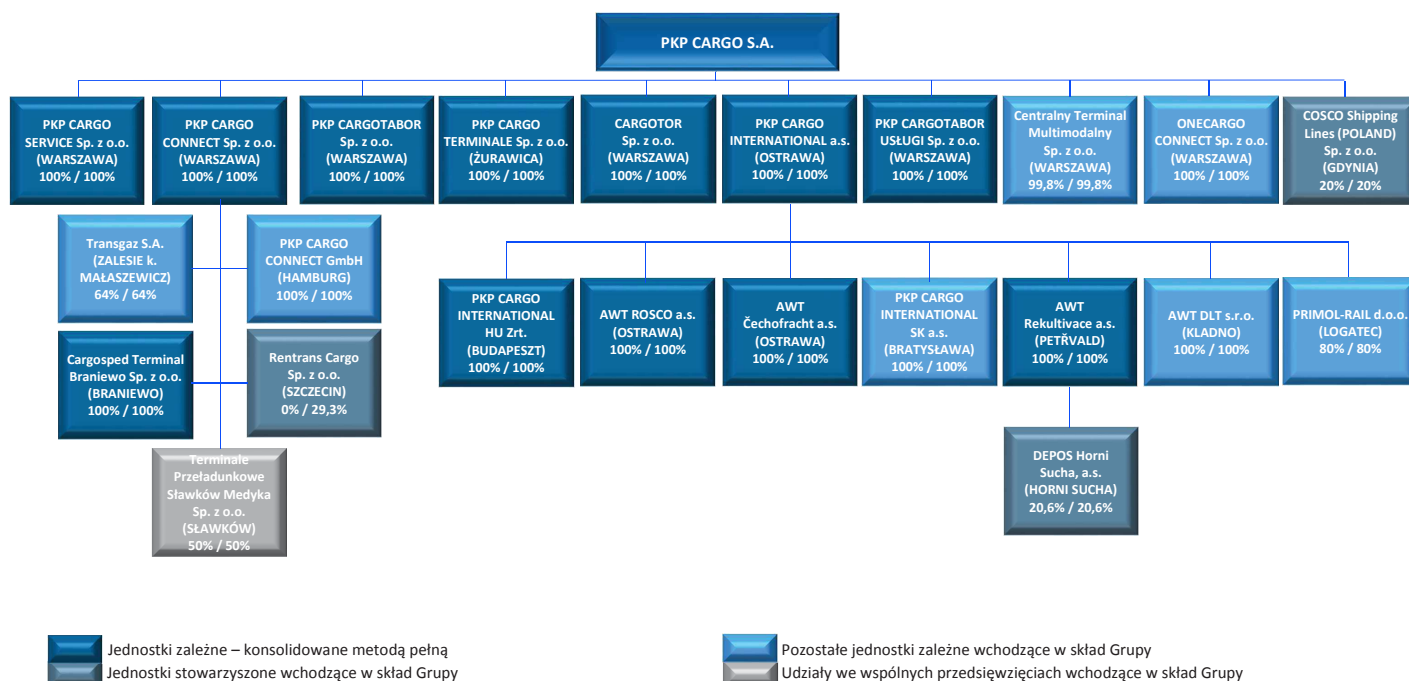


Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

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 czerwca 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku przedstawiają się następująco:



W dniu 22 marca 2021 roku spółka zależna PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarła umowę sprzedaży posiadanych udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. za cenę 7,0 milionów złotych, w związku z czym Rentrans Cargo Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku sporządzonym według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Śródrocznego 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 Śródroczne 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 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

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

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

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

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

W niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją, Grupa zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	30/06/2021	31/12/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
EUR	4,5208	4,6148	4,5472	4,4413
CZK	0,1773	0,1753	0,1758	0,1677

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe podlegało przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2020 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 19 sierpnia 2021 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

Zatwierdzając niniejsze Śródroczne 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 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

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

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują w kolejnych okresach sprawozdawczych istotnych zmian w stosowanej przez Grupę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
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

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 30 czerwca 2021 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 16 „Leasing” - Koncesje czynszowe związane z COVID-19 po 30 czerwca 2021 roku	1 kwietnia 2021 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe” oraz zmiany do MSSF 17	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i Instrukcji Praktycznej MSSF 2 - ujawnienia dotyczące polityki rachunkowości	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja wartości szacunkowych	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 12 „Podatek dochodowy” – podatek odroczony związany z aktywami i zobowiązaniami wynikającymi z pojedynczej transakcji	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

Utrata wartości aktywów trwałych Grupy

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do trzech ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej, PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Rezultaty przeprowadzonych testów nie wykazały konieczności aktualizacji wartości aktywów trwałych należących do Grupy.

W I półroczu 2021 roku Grupa odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych głównie na skutek przedłużającej się pandemii COVID-19, mającej wpływ m.in. na niższy wolumen produkcji sektora hutniczego, wydobycia węgla kamiennego oraz opóźnień w realizacji projektów budowlanych i infrastrukturalnych. W efekcie wystąpił zmniejszony popyt na przewozy wpływając na zwiększoną konkurencję cenową prowadzącą do spadku cen. Grupa jednocześnie przewiduje, że negatywny trend w zakresie stawek przewozowych oraz wolumenów ulegnie poprawie w najbliższych miesiącach. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej, krótkoterminowe odchylenia w realizacji przyjętych założeń nie mają istotnego wpływu na wyniki przeprowadzonych testów i konieczność dokonania dodatkowych odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Grupy na dzień 30 czerwca 2021 roku. Ocena ta opiera się na najlepszych szacunkach, wiedzy i danych dostępnych na dzień bilansowy. Istnieje jednak nadal niepewność, co do długoterminowych prognoz związanych z sytuacją gospodarczą, w związku z czym Zarząd Jednostki dominującej na bieżąco analizuje sytuację i w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki te mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

1.4 Wpływ pandemii COVID - 19 na działalność Grupy (cd.)

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 przeterminowanych należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu w sytuacji finansowej na dzień 30 czerwca 2021 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. Grupa na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Grupę w I półroczu 2021 roku na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 1,8 miliona złotych i obejmowały głównie koszty poniesione na środki ochrony osobistej.

Sytuacja płynnościowa Grupy

W I półroczu 2021 roku Grupa kontynuowała działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej. W celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej Jednostka dominująca zawarła umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do maksymalnej wysokości 60 milionów EUR, umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych oraz ramową umowę leasingu z PKO Leasing S.A. do łącznej wysokości 100 milionów złotych. Pozyskane źródła finansowania pozwalały na bieżące regulowanie krótkoterminowych zobowiązań na dzień 30 czerwca 2021 roku. Nadal aktualne pozostają jednak ryzyka związane z trwającą pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć dodatkowo negatywny wpływ na sytuację finansową Grupy.

Przed dniem bilansowym, tj. 30 czerwca 2021 roku, Jednostka dominująca uzyskała od kredytodawcy zwolnienie z obowiązku spełnienia jednego z wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych, kwestię szerzej opisano w **Nocie 4.1** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Szczegółowe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID-19 na działalność Grupy zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 roku w **Rozdziałach 5.4 i 6.1**.

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku zmiany istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyły następujących pozycji:

- taboru kolejowego - na dzień 31 grudnia 2020 roku Grupa dokonała aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w związku z odnotowanym na rynku wzrostem cen złomu będących podstawą wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego. Zwiększenie wartości rezydualnej i zmniejszenie podstawy naliczania odpisów amortyzacyjnych spowodowało spadek kosztów amortyzacji w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku o około 8,0 milionów złotych.
- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego – w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Grupa utworzyła aktywa od strat podatkowej w wysokości 10,1 milionów złotych. Na dzień 30 czerwca 2021 roku aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych wyniosły 85,6 milionów złotych. Opracowane w Grupie wieloletnie prognozy finansowe wskazują, iż na dzień bilansowy nie występuje utrata wartości powyższych aktywów.
- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych - na dzień 30 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca oraz wybrane spółki zależne przeprowadziły wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2021 roku wyniosła 2,1% (na dzień 31 grudnia 2020 roku: 1,4%). Zmiana stopy dyskonta spowodowała spadek rezerw na świadczenia pracownicze o 41,8 milionów złotych, z czego kwota 11,1 milionów złotych zmniejszyła koszty świadczeń pracowniczych Grupy. Pozostałe kluczowe założenia przyjęte do wyceny aktuarialnej były zgodne z założeniami przyjętymi na dzień 31 grudnia 2020 roku. Dodatkowo, istotny wpływ na zmianę rezerw na świadczenia pracownicze miał również wzrost rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 20,8 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

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

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	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	140,0	1,4	394,8	1 102,7	1 638,9
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	-	0,4	73,6	74,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	5,7	72,8	79,6	158,1
Przychody przeładunkowe	-	-	-	62,7	62,7
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,6	0,4	26,6	27,6
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	0,1	25,8	25,9
Pozostałe przychody	0,6	9,2	4,8	43,8	58,4
Razem	141,0	16,9	473,3	1 414,8	2 046,0
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	0,1	30,0	30,1
Przez okres	141,0	16,9	473,2	1 384,8	2 015,9
Razem	141,0	16,9	473,3	1 414,8	2 046,0

3 miesiące zakończonych 30/06/2021	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	66,8	1,0	205,8	573,1	846,7
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,1	-	0,2	35,7	36,0
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	3,0	34,3	40,2	77,5
Przychody przeładunkowe	-	-	-	30,6	30,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,5	0,4	17,2	18,1
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	0,1	12,5	12,6
Pozostałe przychody	0,3	4,1	2,2	21,9	28,5
Razem	67,2	8,6	243,0	731,2	1 050,0
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	0,1	13,9	14,0
Przez okres	67,2	8,6	242,9	717,3	1 036,0
Razem	67,2	8,6	243,0	731,2	1 050,0

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	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	127,0	3,0	407,0	1 031,5	1 568,5
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	0,1	0,5	64,4	65,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	4,0	67,4	64,8	136,2
Przychody przeładunkowe	0,8	-	0,1	72,3	73,2
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,9	40,1	41,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	25,4	25,4
Pozostałe przychody	0,6	7,0	5,5	41,8	54,9
Razem	128,8	14,1	481,4	1 340,3	1 964,6
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	27,5	27,5
Przez okres	128,8	14,1	481,4	1 312,8	1 937,1
Razem	128,8	14,1	481,4	1 340,3	1 964,6

3 miesiące zakończony 30/06/2020	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	42,3	2,7	180,9	512,0	737,9
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,1	-	0,3	32,2	32,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,3	31,2	31,1	64,6
Przychody przeładunkowe	0,4	-	0,1	34,1	34,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,3	20,7	21,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	11,1	11,1
Pozostałe przychody	0,2	3,6	3,0	20,3	27,1
Razem	43,0	8,6	215,8	661,5	928,9
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	11,2	11,2
Przez okres	43,0	8,6	215,8	650,3	917,7
Razem	43,0	8,6	215,8	661,5	928,9

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 w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	6 miesięcy zakończony 30/06/2021	3 miesiące zakończony 30/06/2021	6 miesięcy zakończony 30/06/2020	3 miesiące zakończony 30/06/2020
Polska	1 412,6	725,5	1 362,9	620,5
Czechy	253,8	134,0	272,8	141,0
Niemcy	146,2	75,9	127,1	73,6
Słowacja	41,0	19,7	37,4	18,1
Austria	39,1	20,7	27,4	12,2
Dania	34,6	17,9	27,6	13,9
Pozostałe kraje	118,7	56,3	109,4	49,6
Razem	2 046,0	1 050,0	1 964,6	928,9

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

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

	30/06/2021	31/12/2020
Polska	5 494,7	5 415,6
Czechy	750,7	779,6
Pozostałe kraje	6,3	5,5
Razem	6 251,7	6 200,7

Informacje o wiodących klientach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	24,2	18,6
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	38,8	38,3
Reklasyfikacja do należności	(24,2)	(18,6)
Różnice kursowe z wyceny	-	0,1
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	38,8	38,4

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Zużycie paliwa trakcyjnego	(64,1)	(32,7)	(58,5)	(24,4)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(194,5)	(105,7)	(176,1)	(87,1)
Razem	(258,6)	(138,4)	(234,6)	(111,5)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(45,2)	(24,7)	(41,7)	(20,3)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(34,8)	(16,8)	(31,2)	(13,7)
Usługi telekomunikacyjne	(3,1)	(1,5)	(3,2)	(1,5)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(4,9)	(2,3)	(4,9)	(2,4)
Usługi informatyczne	(21,6)	(11,0)	(23,0)	(11,3)
Usługi przeładunkowe	(6,1)	(3,0)	(6,7)	(2,5)
Usługi rekultywacyjne	(25,5)	(12,3)	(37,5)	(18,9)
Pozostałe usługi	(35,7)	(19,4)	(28,4)	(15,0)
Razem	(176,9)	(91,0)	(176,6)	(85,6)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Wynagrodzenia	(619,1)	(312,6)	(633,4)	(309,4)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(130,0)	(65,6)	(133,9)	(66,3)
Koszty odpisów na ZFŚS	(15,8)	(8,0)	(16,9)	(7,5)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(20,6)	(10,1)	(23,8)	(10,3)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,7)	(0,9)	(2,3)	(1,0)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(26,5)	(2,1)	(42,9)	(17,1)
Razem	(813,7)	(399,3)	(853,2)	(411,6)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(11,8)	(6,1)	(10,6)	(4,3)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(22,5)	(7,6)	(20,2)	(6,8)
Zużycie materiałów	(36,4)	(18,0)	(46,6)	(23,1)
Podatki i opłaty	(18,9)	(10,1)	(17,8)	(9,0)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(19,6)	(9,8)	(13,7)	(5,6)
Podróże służbowe	(13,1)	(6,7)	(13,7)	(6,3)
Pozostałe	(14,0)	(8,3)	(10,5)	(4,1)
Razem	(136,3)	(66,6)	(133,1)	(59,2)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Amortyzacja taboru kolejowego	(248,9)	(124,9)	(271,4)	(135,0)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(35,3)	(16,7)	(40,0)	(19,8)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(60,2)	(29,4)	(70,9)	(35,1)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(4,3)	(2,3)	(6,3)	(3,1)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(6,4)	(6,4)	(0,1)	(0,1)
Razem	(355,1)	(179,7)	(388,7)	(193,1)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	3,0	-	4,5	3,8
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	6,7	1,0	4,0	1,3
Kary i odszkodowania	5,3	2,9	8,2	4,5
Rozwiązane pozostałe rezerwy	1,1	(0,2)	1,4	0,4
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,2	0,5	2,6	1,2
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	-	2,3	(1,1)
Wpływ z tytułu tarczy antykryzysowej	-	-	34,1	34,1
Inne	4,5	2,7	2,3	1,2
Pozostałe przychody operacyjne razem	21,8	6,9	59,4	45,4
Ut看zone odpisy aktualizujące należności handlowe	(2,3)	(1,5)	(2,7)	(1,7)
Kary i odszkodowania	(3,7)	(2,4)	(5,3)	(1,5)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(2,8)	(1,6)	(3,2)	(2,0)
Ut看zone pozostałe rezerwy	(2,4)	(1,9)	(0,9)	(0,6)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(1,8)	(1,6)	-	-
Inne	(2,2)	(1,7)	(3,5)	(1,9)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(15,2)	(10,7)	(15,6)	(7,7)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	6,6	(3,8)	43,8	37,7

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Przychody odsetkowe	0,6	0,4	1,5	0,4
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	0,7	0,7	-	-
Inne	0,4	-	-	(0,1)
Przychody finansowe razem	1,7	1,1	1,5	0,3
Koszty odsetkowe	(24,6)	(11,5)	(32,2)	(14,4)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(5,2)	(2,6)	(7,0)	(3,5)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	-	(10,9)	2,0
Inne	(1,1)	(0,6)	(1,2)	(0,4)
Koszty finansowe razem	(30,9)	(14,7)	(51,3)	(16,3)
Przychody i (koszty) finansowe	(29,2)	(13,6)	(49,8)	(16,0)

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(6,3)	(3,3)	(3,6)	(1,7)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	-	1,6	-
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	31,3	14,4	41,1	16,3
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	25,0	11,1	39,1	14,6

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	3 miesiące zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(3,7)	(4,3)	5,7	(3,0)
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	(6,9)	(6,9)	9,9	9,9
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	(1,4)	0,1	1,1	(0,2)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(12,0)	(11,1)	16,7	6,7

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

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

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 Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	30/06/2021	31/12/2020
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	195,8	177,8
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(89,4)	(90,7)
Razem	106,4	87,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	1/01/2021	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/06/2021
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(151,2)	18,5	-	(1,3)	(134,0)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(9,7)	(0,9)	-	(0,1)	(10,7)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	13,3	1,9	-	-	15,2
Zapasy	(9,3)	0,6	-	-	(8,7)
Należności leasingowe	(2,1)	-	-	-	(2,1)
Należności handlowe	2,9	(2,1)	-	-	0,8
Rezerwy na świadczenia pracownicze	152,0	1,7	(6,9)	-	146,8
Pozostałe	15,7	1,5	(3,7)	-	13,5
Niewykorzystane straty podatkowe	75,5	10,1	-	-	85,6
Razem	87,1	31,3	(10,6)	(1,4)	106,4

6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	1/01/2020	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/06/2020
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(167,0)	3,3	-	1,1	(162,6)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(6,0)	(1,4)	-	-	(7,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	14,4	(2,3)	-	-	12,1
Zapasy	(4,7)	(0,2)	-	-	(4,9)
Należności leasingowe	(2,1)	(0,1)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	1,7	0,1	-	-	1,8
Rezerwy na świadczenia pracownicze	148,9	4,4	9,9	-	163,2
Pozostałe	0,6	0,5	5,7	-	6,8
Niewykorzystane straty podatkowe	35,6	36,8	-	-	72,4
Razem	21,4	41,1	15,6	1,1	79,2

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 czerwca 2021 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	74,3	191,5	148,9	35,2	449,9

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2020 roku

Rok	2022	2023	2024	2025	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	0,7	85,3	195,4	115,5	396,9

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:

	30/06/2021	31/12/2020
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	11,9	11,7
AWT Čechofracht a.s.	14,9	14,6
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	3,7	3,8
Razem	30,5	30,1

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 30 czerwca 2021 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	8,7	6,5	6,8	4,8	3,6	0,1	30,5

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2020 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	8,6	6,4	6,7	4,8	3,6	-	30,1

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 i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

30/06/2021	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 090,3	600,6	-	1 690,9
Leasing	752,8	78,8	34,9	866,5
Razem	1 843,1	679,4	34,9	2 557,4

31/12/2020	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	999,2	660,1	-	1 659,3
Leasing	772,6	113,7	34,7	921,0
Razem	1 771,8	773,8	34,7	2 580,3



4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2021	1 659,3	921,0	2 580,3
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	189,4	14,0	203,4
Modyfikacje istniejących umów	-	22,1	22,1
Leasing zwrotny	-	7,4	7,4
Koszty transakcyjne	0,8	-	0,8
Naliczenie odsetek	7,0	15,5	22,5
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(145,1)	(66,5)	(211,6)
Zapłacone odsetki	(7,1)	(17,6)	(24,7)
Koszty transakcyjne	(0,4)	-	(0,4)
Pozostałe	-	(24,8)	(24,8)
Wycena walutowa	(11,3)	(1,5)	(12,8)
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,7)	(3,1)	(4,8)
30/06/2021	1 690,9	866,5	2 557,4
Długoterminowe	1 185,1	737,4	1 922,5
Krótkoterminowe	505,8	129,1	634,9
Razem	1 690,9	866,5	2 557,4

6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2020	1 626,2	996,5	2 622,7
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	285,5	30,3	315,8
Modyfikacje istniejących umów	-	16,3	16,3
Koszty transakcyjne	0,9	-	0,9
Naliczenie odsetek	13,2	17,4	30,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(182,1)	(75,3)	(257,4)
Zapłacone odsetki	(13,8)	(16,8)	(30,6)
Koszty transakcyjne	(0,9)	-	(0,9)
Pozostałe	-	(13,8)	(13,8)
Wycena walutowa	27,9	7,1	35,0
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,6)	(1,3)	(1,9)
30/06/2020	1 756,3	960,4	2 716,7
Długoterminowe	1 493,0	813,7	2 306,7
Krótkoterminowe	263,3	146,7	410,0
Razem	1 756,3	960,4	2 716,7

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	30/06/2021	30/06/2020
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	14,4	18,3
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,2	0,3
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(19,6)	(13,6)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(1,8)	(1,1)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(1,7)	(1,0)

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Warunki umów kredytowych

Jak szerzej opisano w Nocie 4.1 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2020 roku podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wypełnienia umów kredytowych zawartych przez Grupę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

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

Przed dniem bilansowym tj. 30 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca uzyskała od kredytodawcy zwolnienie z obowiązku spełnienia wymogu dotyczącego utrzymania wskaźników zadłużenia netto/EBITDA wyliczanych w oparciu o jednostkowe i skonsolidowane dane finansowe na poziomie nieprzekraczającym 3,0. Zwolnienie to zostało uwarunkowane utrzymaniem wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA na bazie skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2021 roku na poziomie nie wyższym niż 3,5. Powyższy warunek został spełniony na dzień 30 czerwca 2021 roku i tym samym nie istniała konieczność przeklasyfikowania zobowiązań z tytułu kredytów z części długoterminowej do krótkoterminowej.

W przypadku pozostałych spółek zależnych warunki określone w umowach kredytowych na dzień 30 czerwca 2021 roku zostały spełnione.

Istotny wpływ na wartość osiąganych w kolejnych okresach wskaźników wynikających z umów kredytowych może mieć sytuacja gospodarcza związana m.in. ze skutkami pandemii COVID-19. W przypadku dalszego spowolnienia gospodarczego istnieje ryzyko niespełnienia warunków umów kredytowych w przyszłości.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2021	31/12/2020
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/05/2021	PLN	-	10,0
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny ¹⁾	16/06/2024	EUR	271,2	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/06/2021	PLN	-	10,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2021	PLN	1,6	1,6
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	12,1	99,9
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2022	PLN	8,1	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego ²⁾	18/06/2022	PLN	100,0	-
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2021	PLN	26,5	38,7
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A. ³⁾	18/06/2022	PLN	100,0	-
Razem				519,5	260,2

¹⁾ W dniu 16 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca podpisała umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do łącznej wysokości 60 milionów EUR z przeznaczeniem na współfinansowanie inwestycji związanych z zakupem i modernizacją taboru kolejowego. Okres dostępności kredytu upływa 16 czerwca 2024 roku.

²⁾ W dniu 18 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca podpisała umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych. Przedmiotem umowy kredytowej jest finansowanie bieżącej działalności. Okres dostępności, jak i termin spłaty upływa 18 czerwca 2022 roku.

³⁾ W dniu 18 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. ramową umowę leasingu do łącznej wartości przedmiotu leasingu nieprzekraczającej 100 milionów złotych. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2021	31/12/2020
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

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

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 28 czerwca 2021 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto poniesionej w 2020 roku w kwocie 173,9 milionów złotych z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały z uchwały z dnia 31 maja 2021 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2020 w kwocie 8,3 milionów złotych oraz uchwały z dnia 31 maja 2021 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w sprawie pokrycia straty netto za 2020 rok z kapitału zapasowego w kwocie 29,9 milionów złotych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2021	31/12/2020
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	98,7	134,0
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	10,2	171,6
Inne środki pieniężne	-	0,4
Razem	108,9	306,0
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>26,5</i>	<i>49,1</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów, gwarancji oraz zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla mechanizmu podzielonej płatności.



5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

6 miesięcy zakończone 30/06/2021	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2021	7 044,0	945,2	479,4	100,7	44,6	78,3	1 648,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	173,3	173,3
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	242,8	242,8
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	-	-	-	-
Rozliczenie środków trwałych w budowie	376,8	3,7	6,3	0,8	0,4	(388,0)	(376,8)
Dotacja do aktywów trwałych	(29,7)	(1,1)	(1,3)	-	-	(2,0)	(4,4)
Sprzedaż	(4,1)	(0,3)	(0,3)	(1,9)	-	-	(2,5)
Leasing zwrotny	-	-	(8,0)	-	-	-	(8,0)
Likwidacja	(135,4)	(2,2)	(4,2)	(0,2)	(0,7)	(0,7)	(8,0)
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	(25,1)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	13,0	0,6	0,3	0,6	-	0,3	1,8
Pozostałe	1,4	-	-	(0,4)	-	-	(0,4)
30/06/2021	7 245,5	945,9	472,2	99,6	44,3	104,0	1 666,0
Skumulowane umorzenie							
1/01/2021	(2 612,9)	(295,9)	(345,3)	(84,7)	(38,9)	-	(764,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(248,9)	(18,4)	(14,4)	(1,6)	(0,9)	-	(35,3)
Wykup przedmiotu leasingu	(1,2)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	3,3	0,3	0,3	1,9	-	-	2,5
Leasing zwrotny	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Likwidacja	126,6	2,2	4,1	0,1	0,7	-	7,1
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	10,9	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(2,7)	(1,7)	(1,5)	(0,6)	-	-	(3,8)
Pozostałe	(0,5)	(0,1)	(0,3)	-	-	-	(0,4)
30/06/2021	(2 725,4)	(313,6)	(357,0)	(84,9)	(39,1)	-	(794,6)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2021	(186,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,7)	(7,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	(0,6)	-	-	(5,8)	(6,4)
Wykorzystanie odpisu	0,4	-	0,6	-	-	0,7	1,3
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	0,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,7	-	-	-	-	-	-
30/06/2021	(183,9)	(2,4)	(1,7)	-	-	(8,8)	(12,9)
Wartość netto							
1/01/2021	4 245,0	646,9	132,4	16,0	5,7	74,6	875,6
30/06/2021	4 336,2	629,9	113,5	14,7	5,2	95,2	858,5

¹⁾ W dniu 30 czerwca 2021 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 988 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 14,1 milionów złotych.

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2020	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2020	6 847,0	916,4	435,8	99,6	43,9	73,2	1 568,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	175,7	175,7
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	192,3	192,3
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	2,9	1,9	-	-	4,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	314,4	8,0	14,9	0,7	0,4	(338,4)	(314,4)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(11,4)	(0,4)	(0,3)	(2,3)	-	-	(3,0)
Likwidacja	(84,9)	(2,4)	(1,4)	(0,1)	(0,2)	(0,6)	(4,7)
Przeklasyfikowanie do APS	(40,0)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(2,0)	(0,5)	(0,3)	(0,2)	-	(0,2)	(1,2)
Pozostałe	(0,5)	(0,1)	0,1	-	(0,2)	(0,8)	(1,0)
30/06/2020	7 011,2	921,0	451,7	99,6	43,9	101,2	1 617,4
Skumulowane umorzenie							
1/01/2020	(2 310,2)	(262,0)	(309,7)	(81,0)	(36,8)	-	(689,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(271,4)	(16,9)	(19,0)	(2,6)	(1,5)	-	(40,0)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(1,7)	(1,4)	-	-	(3,1)
Sprzedaż	5,5	-	0,3	2,3	-	-	2,6
Likwidacja	81,1	2,3	1,3	0,1	0,2	-	3,9
Przeklasyfikowanie do APS	14,8	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,5	0,1	0,1	0,2	-	-	0,4
Pozostałe	(0,1)	(0,1)	(0,4)	(0,1)	0,1	-	(0,5)
30/06/2020	(2 478,8)	(276,6)	(329,1)	(82,5)	(38,0)	-	(726,2)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2020	(207,2)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
Wykorzystanie odpisu	3,0	-	-	-	-	0,6	0,6
Przeklasyfikowanie do APS	3,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(4,1)	-	-	-	-	-	-
30/06/2020	(205,2)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,4)	(6,5)
Wartość netto							
1/01/2020	4 329,6	652,0	124,4	18,6	7,1	70,3	872,4
30/06/2020	4 327,2	642,0	120,9	17,1	5,9	98,8	884,7

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

6 miesięcy zakończony 30/06/2021	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2021	467,2	792,1	29,1	17,6	1,9	1 307,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	4,2	2,4	6,5	0,9	-	14,0
Modyfikacje umów	0,1	21,9	0,1	-	-	22,1
Leasing zwrotny	-	-	7,3	-	-	7,3
Naprawy okresowe taboru	0,2	-	-	-	-	0,2
Zwrot przedmiotu leasingu	(20,5)	(29,0)	(0,1)	(0,1)	-	(49,7)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	-	-	(4,6)
Pozostałe	(11,7)	0,2	0,8	-	(0,8)	(11,5)
Różnice kursowe z przeliczenia	1,7	0,6	0,2	-	-	2,5
30/06/2021	436,6	788,2	43,9	18,4	1,1	1 288,2
Skumulowane umorzenie						
1/01/2021	(157,5)	(122,8)	(8,7)	(9,7)	(0,6)	(299,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(26,2)	(28,5)	(3,1)	(2,3)	(0,1)	(60,2)
Zwrot przedmiotu leasingu	18,3	9,3	-	-	-	27,6
Wykup przedmiotu leasingu	1,2	-	-	-	-	1,2
Pozostałe	10,9	(2,4)	-	-	-	8,5
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,7)	(0,2)	-	-	-	(0,9)
30/06/2021	(154,0)	(144,6)	(11,8)	(12,0)	(0,7)	(323,1)
Wartość netto						
1/01/2021	309,7	669,3	20,4	7,9	1,3	1 008,6
30/06/2021	282,6	643,6	32,1	6,4	0,4	965,1

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2020	450,6	767,0	23,7	18,5	1,7	1 261,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	17,9	10,7	0,6	1,1	-	30,3
Modyfikacje umów	0,5	15,5	0,2	-	-	16,2
Naprawy okresowe taboru	2,1	-	-	-	-	2,1
Zwrot przedmiotu leasingu	(4,3)	(12,0)	(0,1)	(0,1)	-	(16,5)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(2,9)	(1,9)	-	(4,8)
Pozostałe	(8,2)	(1,5)	1,4	(0,2)	(0,6)	(9,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,8)	(0,3)	(0,1)	-	-	(1,2)
30/06/2020	457,8	779,4	22,8	17,4	1,1	1 278,5
Skumulowane umorzenie						
1/01/2020	(109,2)	(61,8)	(4,9)	(6,4)	(0,4)	(182,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(33,6)	(32,2)	(2,3)	(2,7)	(0,1)	(70,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	3,9	3,0	-	-	-	6,9
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	1,7	1,4	-	3,1
Pozostałe	5,5	(0,6)	(0,1)	(0,1)	0,1	4,8
Różnice kursowe z przeliczenia	0,2	0,1	-	-	-	0,3
30/06/2020	(133,2)	(91,5)	(5,6)	(7,8)	(0,4)	(238,5)
Wartość netto						
1/01/2020	341,4	705,2	18,8	12,1	1,3	1 078,8
30/06/2020	324,6	687,9	17,2	9,6	0,7	1 040,0

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/06/2021	31/12/2020
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,6	1,2
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	21,3	21,2
Transgaz S.A.	6,2	6,3
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	-	7,0
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,3	0,2
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	2,7	2,8
PRIMOL-RAIL d.o.o.	2,1	2,1
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,2	1,2
Razem	34,4	42,0

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021	6 miesięcy zakończone 30/06/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	42,0	40,4
Sprzedaż udziałów	(7,0)	-
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	2,5	0,8
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(2,9)	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	(0,2)	0,2
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	34,4	41,4

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2021	31/12/2020
Zapasy strategiczne	30,3	33,7
Tabor w trakcie kasacji	42,2	40,3
Pozostałe zapasy	98,6	97,2
Odpisy aktualizujące	(4,6)	(5,4)
Zapasy netto	166,5	165,8

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2021	31/12/2020
Należności handlowe	738,9	738,0
Odpis aktualizujący należności	(136,9)	(149,2)
Razem	602,0	588,8
Aktywa długoterminowe	3,5	3,0
Aktywa krótkoterminowe	598,5	585,8
Razem	602,0	588,8



5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	5,6
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	28,3	24,0
Ubezpieczenia	12,5	7,0
Usługi informatyczne	6,0	8,1
Wykup świadczeń przejazdowych	6,3	0,2
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	3,6	2,3
Inne ¹⁾	36,3	1,9
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	34,9	35,6
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	5,9	-
Inne	16,4	12,6
Aktywa niematerialne		
Licencje	22,2	20,8
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,3
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	4,9	4,8
Razem	183,2	123,2
Aktywa długoterminowe	67,9	35,1
Aktywa krótkoterminowe	115,3	88,1
Razem	183,2	123,2

¹⁾ W dniu 16 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca oraz Forespo Poland S.A. zawarły warunkową umowę sprzedaży oraz warunkową przedwstępną umowę sprzedaży, których przedmiotem są nieruchomości stanowiące pozostałość po byłej Fabryce Wagonów Gniewczyna w Gniewczynie Łańcuckiej. Zawarcie umowy przenoszącej własność powyższych nieruchomości na Jednostkę dominującą nastąpi niezwłocznie po spełnieniu się wszystkich warunków zawieszających, m.in. odstąpienie Gminy Tryńcza od przysługującego jej prawa pierwokupu nieruchomości. W celu zabezpieczenia powyższej transakcji Jednostka dominująca wpłaciła depozyt notarialny (łącznie z VAT) w wysokości 7,4 milionów EUR, co stanowi równowartość 33,3 milionów złotych na dzień 30 czerwca 2021 roku.

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2021	31/12/2020
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	332,3	260,5
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	3,3	9,8
Pozostałe	4,6	8,7
Razem	340,2	279,0
Zobowiązania długoterminowe	143,9	145,5
Zobowiązania krótkoterminowe	196,3	133,5
Razem	340,2	279,0

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
1/01/2021	234,5	179,3	40,3	7,3	310,5	28,7	800,6
Koszt bieżącego zatrudnienia	4,2	2,0	0,4	0,2	7,4	-	14,2
Koszt odsetkowy	1,5	1,2	0,3	0,1	2,1	-	5,2
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	(9,1)	(19,0)	(8,3)	-	-	-	(36,4)
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(12,0)	-	(12,0)
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	30,0	30,0
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(5,7)	(5,7)
Świadczenia wypłacone	(5,4)	(2,7)	(0,5)	(0,7)	(11,3)	(1,0)	(21,6)
Różnice kursowe	-	-	-	-	0,1	0,1	0,2
30/06/2021	225,7	160,8	32,2	6,9	296,8	52,1	774,5
Rezerwy długoterminowe	185,8	155,3	31,2	6,0	246,3	-	624,6
Rezerwy krótkoterminowe	39,9	5,5	1,0	0,9	50,5	52,1	149,9
Razem	225,7	160,8	32,2	6,9	296,8	52,1	774,5

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2020	234,6	139,7	36,9	8,8	329,4	34,8	784,2
Koszt bieżącego zatrudnienia	4,1	1,6	0,4	0,2	7,4	-	13,7
Koszt odsetkowy	2,1	1,4	0,4	0,1	3,0	-	7,0
(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	-	-	-	-	9,2	-	9,2
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	25,8	25,8
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(5,8)	(5,8)
Świadczenia wypłacone	(4,4)	(2,7)	(0,6)	(0,4)	(11,2)	(5,5)	(24,8)
Różnice kursowe	(0,1)	-	-	-	0,1	-	-
30/06/2020	244,1	182,1	39,1	8,9	337,9	49,3	861,4
Rezerwy długoterminowe	202,0	176,7	38,1	7,5	287,8	-	712,1
Rezerwy krótkoterminowe	42,1	5,4	1,0	1,4	50,1	49,3	149,3
Razem	244,1	182,1	39,1	8,9	337,9	49,3	861,4

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2021	31/12/2020
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	-	0,4
Rezerwa na rekultywację	6,6	6,4
Inne rezerwy ⁽¹⁾	17,3	23,0
Razem	23,9	29,8
Rezerwy długoterminowe	5,9	5,7
Rezerwy krótkoterminowe	18,0	24,1
Razem	23,9	29,8

⁽¹⁾ Spadek pozycji wynikał głównie z wykorzystania rezerw w związku z realizacją warunków porozumienia regulującego kwestie roszczeń spornych objętych postępowaniami sądowymi, zawartego przez Jednostkę dominującą z kontrahentami.

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2021	31/12/2020
Zobowiązania finansowe		
Forwarty walutowe	0,1	2,7
Cash pool	1,2	1,1
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	32,5	46,5
Zobowiązania publicznoprawne	108,1	121,5
Rozrachunki z pracownikami	90,9	97,0
Rozliczenia z tytułu VAT	4,1	5,3
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	4,5	1,7
Pozostałe rozrachunki	25,0	10,4
Razem	266,4	286,2
Zobowiązania krótkoterminowe	266,4	286,2
Razem	266,4	286,2

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,6	5,6
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	602,0	588,8
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		0,1	0,1
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	Nota 5.6	5,9	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	108,9	306,0
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		10,6	11,0
Razem		733,1	911,5

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2021	31/12/2020
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	0,1	2,7
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	600,5	660,0
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	41,6	53,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 090,4	999,3
Zobowiązania handlowe		359,0	349,0
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	340,2	279,0
Cash pool	Nota 5.10	1,2	1,1
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	824,9	867,9
Razem		3 257,9	3 212,1

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

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2021 roku do 30 czerwca 2021 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 czerwca 2021 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 czerwca 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 132,8 milionów EUR stanowiąca równowartość 600,5 milionów złotych.
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do maja 2024 roku. Na dzień 30 czerwca 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 9,2 milionów EUR stanowiąca równowartość 41,6 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 30 czerwca 2021 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,1 miliona złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2021		31/12/2020	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	5,6
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,1	-	2,7	-

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 czerwca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	5,6	6,3
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	-	(0,7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	5,6	5,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 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 wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

6 miesięcy zakończony 30/06/2021	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(2,2)	1,5	0,2	(7,7)	(14,7)	(22,9)
Różnice kursowe	-	(3,7)	-	1,3	1,2	(1,2)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	4,4	-	-	-	4,4
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(6,0)	-	-	-	-	(6,0)
Zysk / (strata) brutto	(8,2)	2,2	0,2	(7,2)	(13,5)	(26,5)
Zmiana wyceny	19,6	-	-	-	-	19,6
Pozostałe całkowite dochody	19,6	-	-	-	-	19,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2021 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (6,0) milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2021 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 2,6 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 15,7 milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 1,3 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	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	(1,2)	-	2,8	0,3	(13,8)	(17,4)	(29,3)
Różnice kursowe	(0,6)	-	7,1	-	(7,6)	(7,4)	(8,5)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	1,3	-	-	-	1,2
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(0,9)	-	(0,9)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(0,8)	-	-	-	-	-	(0,8)
Zysk / (strata) brutto	(2,7)	-	11,2	0,3	(22,3)	(24,8)	(38,3)
Zmiana wyceny	(30,0)	(0,7)	-	-	-	-	(30,7)
Pozostałe całkowite dochody	(30,0)	(0,7)	-	-	-	-	(30,7)

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2020 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (0,8) miliona złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2020 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (7,5) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (22,5) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy, będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, JSW, Azoty oraz ENEA. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2021		30/06/2021	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	36,2	0,1	567,9
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,2	11,2	0,6	1,7
Jednostki stowarzyszone	0,8	0,1	0,2	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	12,7	254,4	2,6	57,8

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020		31/12/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	36,9	1,2	589,4
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	2,7	6,5	0,1	1,7
Jednostki stowarzyszone	2,5	0,2	-	0,2
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	8,6	236,4	2,5	61,1

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

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

Oprócz transakcji handlowych Grupa posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.10.** niniejszego Śródrocznego 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	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020
Świadczenia krótkoterminowe	2,4	1,2	2,8	3,0
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,1	0,1	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	0,1	-
Razem	2,4	1,4	3,0	3,1

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020
Świadczenia krótkoterminowe	0,6	0,6	0,1	0,4
Razem	0,6	0,6	0,1	0,4

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2021	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020
Świadczenia krótkoterminowe	3,2	3,5	8,5	9,0
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	0,2	0,6
Razem	3,2	3,5	8,7	9,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2021 roku oraz 30 czerwca 2020 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	30/06/2021	31/12/2020
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	664,2	856,4
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	3,3	5,9
Razem	667,5	862,3

Zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikają głównie z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. Na realizację wykazanych na dzień 30 czerwca 2021 roku zobowiązań umownych Grupie zostało przyznane dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 105,4 milionów złotych.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2021	31/12/2020
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	106,9	93,9
Pozostałe zobowiązania warunkowe	112,9	114,9
Razem	219,8	208,8

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 czerwca 2021 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 akcyzowe oraz gwarancje celne.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

Zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 roku w [Rozdziale 4.6](#).

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 19 sierpnia 2021 roku.



Zarząd Jednostki dominującej**Czesław****Warszewicz**Elektronicznie
podpisany przez
Czesław Warszewicz

Data: 2021.08.19

12:30:09 +02'00'
Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu**Leszek
Borowiec**Elektronicznie podpisany
przez Leszek Borowiec

Data: 2021.08.19

10:00:01 +02'00'

Witold**Krzysztof****Bawor**Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Elektronicznie

podpisany przez

Witold Krzysztof Bawor

Data: 2021.08.19

10:18:18 +02'00'

Witold Bawor
Członek Zarządu**Piotr Zbigniew****Wasaty**Elektronicznie podpisany
przez Piotr Zbigniew
WasatyData: 2021.08.19 10:40:38
+02'00'Piotr Wasaty
Członek Zarządu**Zenon****Stefan****Kozendra**Elektronicznie
podpisany przez
Zenon Stefan
KozendraData: 2021.08.19
10:05:19 +02'00'Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2021 roku

Sprawozdanie Zarządu z Działalności
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za I półrocze 2021 roku



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO W I PÓŁROCZU 2021 ROKU

1. Wstęp	4
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	8
3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej	9
3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	9
3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	13
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	14
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	16
4.2 Działalność przewozowa	28
4.3 Pozostałe usługi	39
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	40
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	41
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	42
4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	44
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	53
5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	54
5.2 Stanowisko organu zarządzającego wraz z opinią organu nadzorującego emitenta odnoszące się do zastrzeżeń wyrażonych przez firmę audytorską w raporcie z przeglądu lub odmowy wydania raportu z przeglądu sprawozdania finansowego	54
5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	55
5.4 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	63
5.5 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	64
5.6 Informacje o majątku produkcyjnym	64
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	66
6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	66
6.2 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	66
6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	66
6.4 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	66
6.5 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	66

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	8
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2021 r. oraz na dzień przekazania raportu.....	13
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 towarów w Czechach w I kwartale 2021 r.	32
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2020 r.....	36
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2020 r.....	36
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2020 r.	37
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2020 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	41
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	55
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	56
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.....	62
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	65

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 30.06.2021 r.	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.06.2021 r.	6
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2023 - dane niewyrównane sezonowo.....	17
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2020 oraz prognoza na lata 2021-2023 – dane wyrównane sezonowo	18
Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB ...	22
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	23
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mln ton).....	29
Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mld tkm).....	29
Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2021	30
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2021	30
Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2021 r.	31
Rysunek 12 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)	33
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mln ton)	33
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mld tkm).....	33
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2021*	34
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2021*	35
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2021 r. (btkm)	35
Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. oraz 2020 r.	40
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł)	57
Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	58
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2021 r. (w mln zł).....	58
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	59
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2021 r. (w mln zł)	60
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. (w mln zł)	61
Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	64

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Wyniki finansowe Grupy PKP CARGO w pierwszym półroczu 2021 roku w porównaniu do tego samego okresu 2020 roku były lepsze we wszystkich głównych wskaźnikach. To pochodna kilkunastoprocentowego wzrostu przewozów w ujęciu zarówno masy ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej. Liczymy, że wzrost PKB podtrzyma w drugim półroczu koniunkturę w sektorze towarowych przewozów kolejowych i spowoduje też wzrost cen usług transportowych.



2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

Grupa PKP CARGO jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK²) i znajduje się w czołówce przewoźników na rynku czeskim (wg SZDC³).

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 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:



TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW



USŁUGI
INTERMODALNE



USŁUGI
SPEDYCYJNE
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



USŁUGI
TERMINALOWE



USŁUGI
BOCZNICOWE
I TRAKCYJNE



NAPRAWA
I SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO



USŁUGI
REKULTYWACYJNE

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

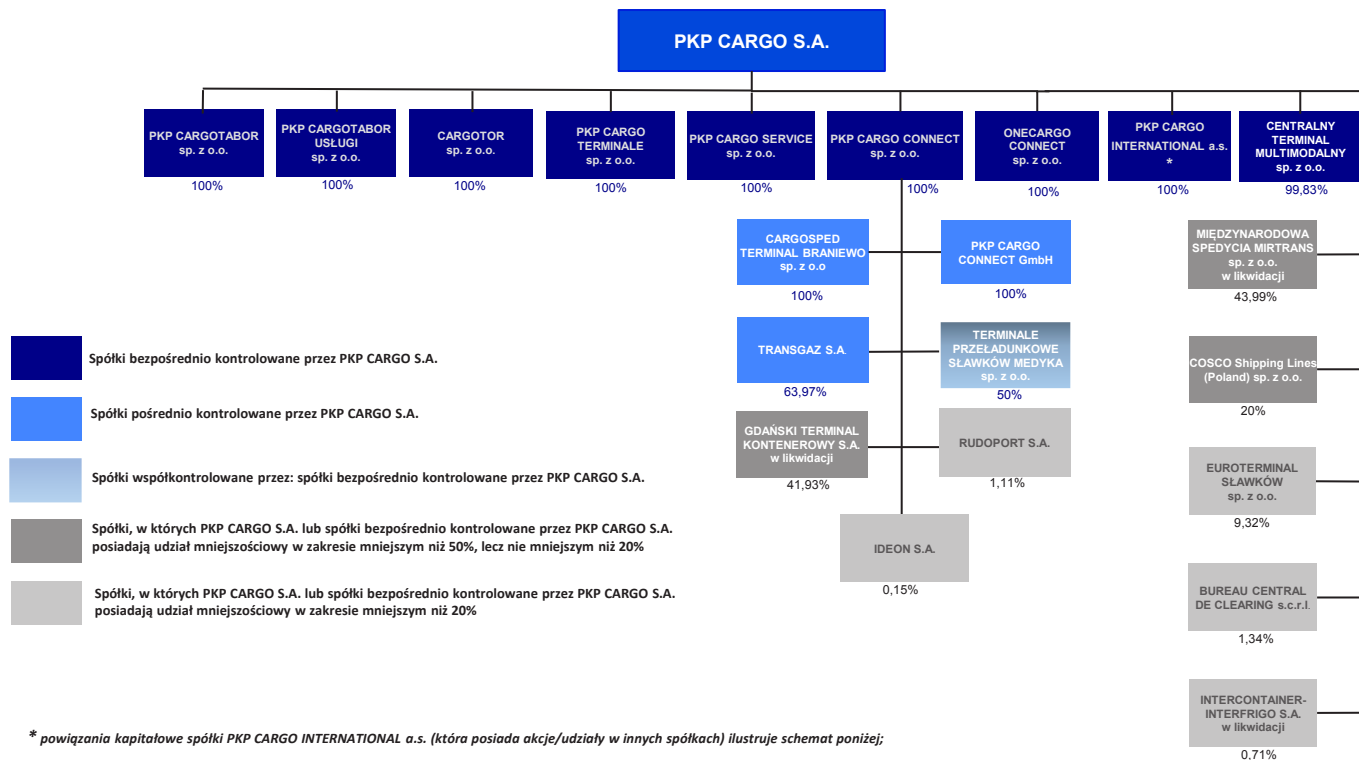
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

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

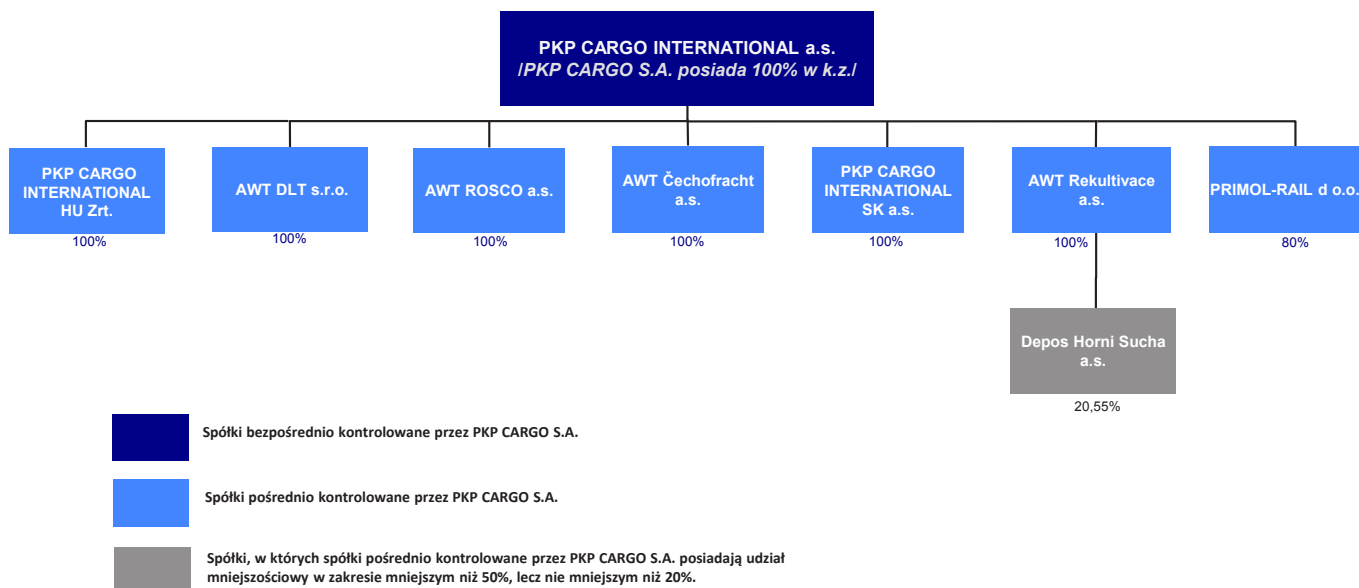
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 czerwca 2021 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

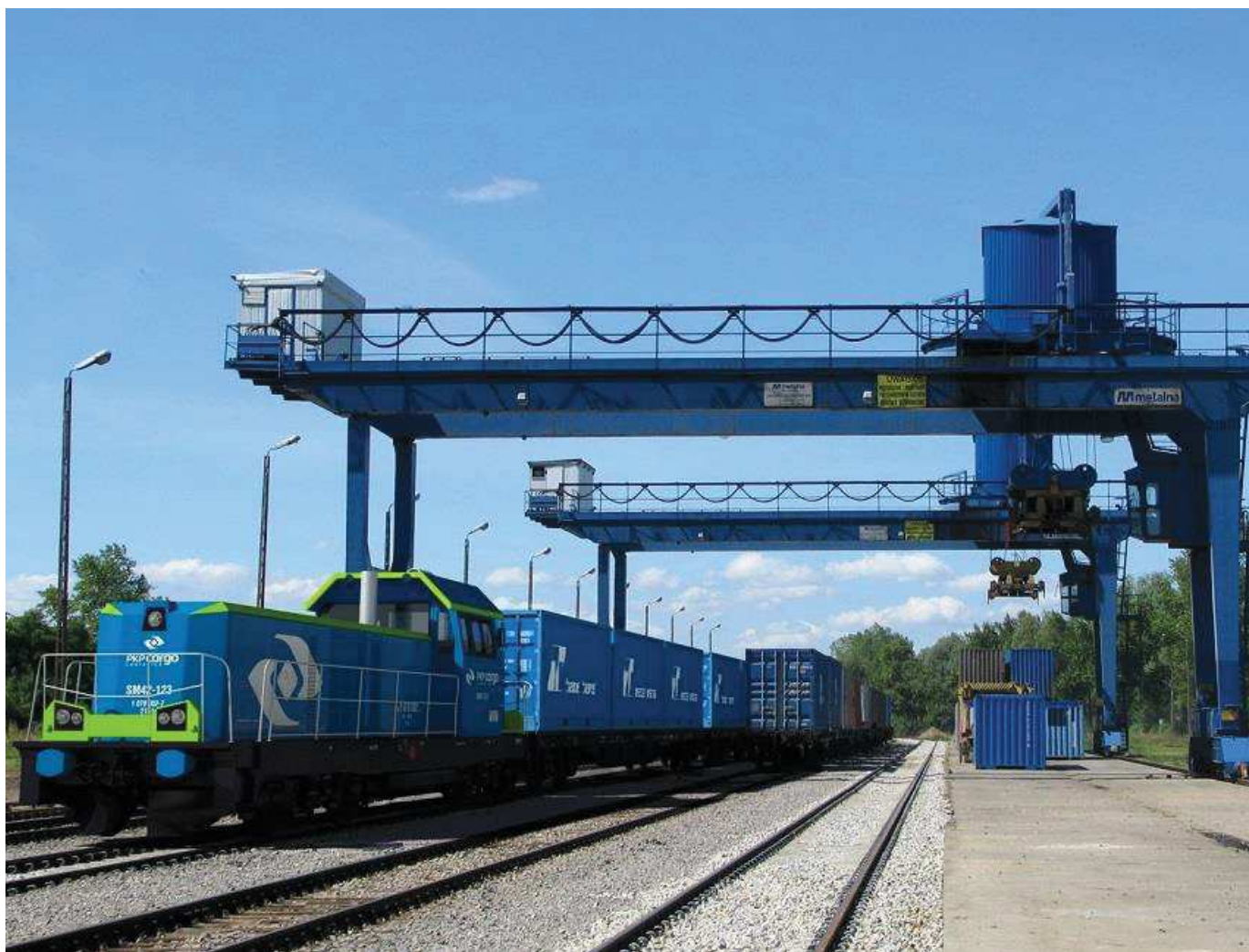
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.06.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2021 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- W dniu 22 marca 2021 r. Spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarła z RENTRANS CARGO Sp. z o.o. warunkową umowę nabycia udziałów w celu umorzenia, na mocy której PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dokonała zbycia wszystkich posiadanych w spółce RENTRANS CARGO Sp. z o.o. 249 udziałów (odpowiadających 29,26% udziałowi w kapitale RENTRANS CARGO Sp. z o.o.). W wyniku powyższego, własność 249 udziałów w RENTRANS CARGO Sp. z o.o. w dniu 22 marca 2021 r. przeszła na tę spółkę, co oznacza, że z dniem 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. przestała być współnikiem spółki RENTRANS CARGO Sp. z o.o., w związku z czym spółka RENTRANS CARGO Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.



2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2021 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”)	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.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	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.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”)	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.
AWT Rosco a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s. („AWT Čechofracht”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	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.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	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 [Nocie² 5.3](#) Śródrocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2021 roku.

² Za każdym razem, gdy w dokumencie będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2021 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

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 w I półroczu 2021 r. działał na podstawie przepisów prawa, a w szczególności:

1. ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 roku 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 roku)³;
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 roku i zatwierdzony Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 roku;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej. 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. 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 Zarządu, 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 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 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Piotr Wasaty	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.09.2020 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

³ Uchwałą Nr 61/VII/2021 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 12 lipca 2021 roku przyjęto jednolity tekst Statutu PKP CARGO S.A.

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

Prezes Zarządu – do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- strategii biznesowej,
- bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego.

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

Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- zarządzania finansami,
- zakupów i sprzedaży majątku.

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

Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych.

Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy dbanie o efektywne realizowanie procesów biznesowych i technologicznych Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- realizacji przewozów,
- utrzymania taboru.

Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników - do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- gospodarowanie nieruchomościami i administracja,
- zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi w określonym zakresie.

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej 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 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 przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej. 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” 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 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 lub członka Rady Nadzorczej.

Zgodnie z Regulaminem Rady Nadzorczej, w razie sprzeczności interesów Spółki z osobistymi interesami członka Rady Nadzorczej, 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 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Marcin Kowalczyk	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności określone 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 Audytu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie tego 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 wyrażanie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług nie będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami:

Politykę i Procedurę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz Politykę świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.

Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Górski	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi 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, który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji 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 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Rada Nadzorcza 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 powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu ds. Strategii powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii wspiera Radę Nadzorczą w kwestiach nadzoru nad określaniem strategii, a także właściwym wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej.

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2021 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 832 083	15,25%	6 832 083	15,25%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 832 269	46,52%	20 832 269	46,52%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 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 21 maja 2021 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2021 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Czesław Warszewicz	3 700
Leszek Borowiec	0
Piotr Wasaty	500
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 21.05.2021 r.	
Czesław Warszewicz	3 700
Leszek Borowiec	0
Piotr Wasaty	500
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 21 maja 2021 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2021 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Krzysztof Mamiński	0
Marcin Kowalczyk	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
wg stanu na dzień 21.05.2021 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Marcin Kowalczyk	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

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Kluczowym determinantem wyników polskiej gospodarki w ostatnich kwartałach jest pandemia COVID-19 i jej dynamika przejawiająca się nie tylko zmianą bezwzględnej liczby zakażeń oraz hospitalizacji, ale także luzowaniem bądź zaostrzaniem wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej. Zgodnie z danymi GUS w 2020 r. polska gospodarka doświadczyła pierwszej od początku lat 90.

XX wieku recesji, a dynamika realnego PKB wyniosła $-2,7\%$ r/r względem wzrostu o $4,7\%$ r/r w 2019 r. Choć w I kwartale 2021 r. dynamika polskiego PKB pozostała nadal ujemna ($-0,9\%$ r/r), to jednocześnie skala spadku była wyraźnie niższa w stosunku do IV kwartału 2020 r. ($-2,7\%$ r/r) oraz od oczekiwań konsensusu rynkowego ($-1,1\%$ r/r). W ujęciu kwartalnym (oczyszczonym o wpływ czynników kalendarzowych i sezonowych), krajowy PKB wzrósł w tym okresie o $1,1\%$ kw/kw (wobec spadku o $-0,5\%$ kw/kw w IV kwartale 2020 r.), co wskazuje na relatywnie dużą odporność gospodarki na kolejną falę pandemii COVID-19 oraz wydłużenie okresu obowiązywania anty-epidemicznych restrykcji w licznych sektorach (m.in. handlu, zakwaterowaniu i gastronomii, kulturze i rozrywce).⁴

Głównym czynnikiem spadku polskiego PKB w I kwartale 2021 r. było saldo handlu zagranicznego (kontrybucja do wzrostu równa $-1,9$ p.p. r/r), na skutek mocniejszej niż w przypadku eksportu ($+5,7\%$ r/r) dynamiki wzrostu importu ($+10,0\%$ r/r). W tym okresie pozytywny wkład do PKB wniósł natomiast popyt krajowy, w tym zwłaszcza spożycie publiczne ($+2,5\%$ r/r i kontrybucja równa $+0,4$ p.p. r/r) oraz nakłady inwestycyjne ($+1,3\%$ r/r oraz $+0,2$ p.p. r/r). Dodatnia była również kontrybucja salda zapasów ($+0,3$ p.p. r/r) oraz konsumpcji gospodarstw domowych ($+0,2\%$ r/r i $+0,1$ p.p. r/r), pomimo wydłużonego okresu zamknięcia znacznej części sektorów usługowych.⁵

Ekonomiści oczekują, że w II kwartale 2021 r. polski PKB odnotował silne odbicie w ujęciu rok do roku, czemu sprzyjały m.in. efekt bardzo niskiej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r., spadek liczby zakażeń i postępujący proces szczepień pozwalające na stopniowe luzowanie uprzednio wprowadzonych obostrzeń oraz dalsza adaptacja przedsiębiorstw i konsumentów do pandemicznych realiów życia gospodarczego. Również miesięczne dane o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, budownictwo, realna sprzedaż detaliczna) za okres kwiecień-czerwiec 2021 r. pozostają spójne z systematyczną poprawą koniunktury gospodarczej w Polsce. Ekonomiści prognozują, że dynamika wzrostu krajowego PKB za II kwartał 2021 r. będzie zbliżona do $10-11\%$ r/r (odzwierciedlając silny efekt bazy statystycznej), choć w ich ocenie polska gospodarka silnie wzrośnie także względem poprzedniego kwartału (o ok. $+2,0\%$ kw/kw).⁶

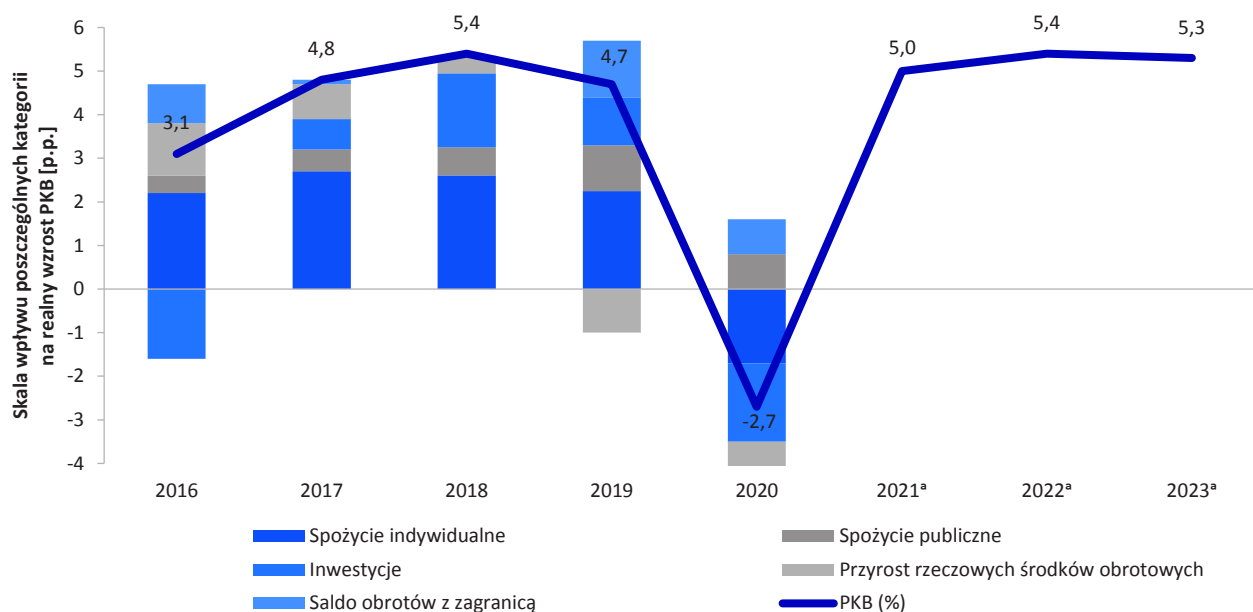
W scenariuszu bazowym, w II połowie 2021 r. można oczekiwać utrzymania wysokiej dynamiki wzrostu PKB w Polsce, m.in. z uwagi na wciąż widoczny efekt niskiej bazy statystycznej za 2020 r. oraz korzystną bieżącą koniunkturę w kraju i otoczeniu makroekonomicznym. Według prognoz Międzynarodowego Funduszu Walutowego z kwietnia 2021 r., w 2021 r. globalny PKB zwiększy się o $6,0\%$ r/r wobec spadku o $-3,3\%$ r/r w 2020 r., w tym dynamika PKB w strefie euro (głównego partnera handlowego Polski) wyniesie $4,4\%$ r/r względem spadku o $6,6\%$ r/r w 2020 r. Kluczowym średnioterminowym czynnikiem ryzyka dla powyższych scenariuszy pozostaje dalszy rozwój pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej, w tym w szczególności upowszechnienie się nowych wariantów wirusa (o zwiększonym stopniu transmisji i/lub większej odporności na wykorzystywane obecnie szczepionki).⁷ Potencjalnie mogłoby to wymusić przywrócenie części już poluzowanych, bądź też całkowicie zniesionych restrykcji natury ekonomicznej i społecznej, a w rezultacie negatywnie wpłynąć m.in. na dynamikę polskiego PKB.

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁶ Gazeta Giełdy Parkiet

⁷ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2023 - dane niewyrównane sezonowo


a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego z lipca 2021 r., dane bez dekompozycji

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

Szybsze od oczekiwań tempo procesu szczepień w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym (pozwalające na systematyczne luzowanie obostrzeń) wraz z dobrymi danymi napływającymi z krajowej gospodarki od początku 2021 r. i systematyczną poprawą koniunktury za granicą (wspieraną m.in. przez uchwalenie kolejnego znacznego pakietu fiskalnego w USA) przełożyły się na pozytywną rewizję średnioterminowych prognoz makroekonomicznych NBP opublikowanych w lipcu 2021 r. w stosunku do projekcji z marca 2021 r. Ekonomiści NBP spodziewają się, że w 2021 r. polski PKB zanotuje silne odbicie i zwiększy się o 5,0% r/r (względem dynamiki +4,1% r/r założonej w projekcji z marca 2021 r.), a również w kolejnych latach krajowa gospodarka pozostanie na ścieżce dynamicznego wzrostu z dynamiką PKB równą 5,4% r/r w 2022 r. (+5,4% r/r w marcowej projekcji) i 5,3% r/r w 2023 r. (+5,4% r/r w marcowej projekcji).⁸

W scenariuszu bazowym analitycy NBP prognozują, że głównym czynnikiem wzrostu PKB w perspektywie nadchodzących kwartałów będzie popyt krajowy, w tym zwłaszcza spożycie gospodarstw domowych wspierane przez stopniowe znoszenie anty-pandemicznych restrykcji, poprawę nastrojów konsumentów, dobrą koniunkturę na rynku pracy oraz relatywnie wysoki bieżący poziom stopy oszczędności (realizacja popytu odroczonego). W ocenie ekonomistów NBP, istotnym determinantem wzrostu polskiego PKB będą również nakłady inwestycyjne, na skutek m.in. ograniczenia niepewności związanej z przyszłym popytem i sytuacją gospodarczą, rosnących kosztów pracy stanowiących dodatkowy bodziec do zwiększania wciąż niskiego poziomu automatyzacji i robotyzacji krajowej gospodarki, stabilnego popytu mieszkaniowego, a także – w dalszej części projekcji – realizacji projektów w ramach Krajowego Programu Odbudowy. W całym horyzoncie prognozy pozytywną kontrybucję do PKB wniesie także spożycie publiczne. Jednocześnie zdaniem analityków NBP w nadchodzących kwartałach należy spodziewać się ujemnego wkładu eksportu netto do PKB, z uwagi na jego antycykliczny charakter i wyższą niż w przypadku eksportu dynamikę wzrostu importu (m.in. zakładany silny wzrost nakładów kapitałowych charakteryzujących się wysoką importochłonnością).⁹

Ekonomiści NBP oczekują również wyraźnie wyższej (od założonej w projekcji z marca 2021 r.) ścieżki stopy inflacji cen konsumenta (CPI) w horyzoncie nadchodzących kwartałów. W ich ocenie, średnioroczna stopa inflacji CPI wyniesie +4,2% r/r w 2021 r. (względem +3,1% r/r w projekcji z marca 2021 r.), +3,3% r/r w 2022 r. (+2,8% r/r w marcowej projekcji) w 2022 r. oraz +3,4% r/r w 2023 r. (+3,2% r/r w projekcji z marca 2021 r.). Wyższa ścieżka inflacji odzwierciedla m.in. podwyżki cen energii (droższe uprawnienia do emisji CO₂ oraz wprowadzenie opłaty mocowej), wyraźny wzrost cen surowców (w tym ropy naftowej) na globalnych rynkach, silniejszą i szybszą od wcześniejszych oczekiwań odbudowę popytu w Polsce i otoczeniu

⁸ Narodowy Bank Polski

⁹ Narodowy Bank Polski

makroekonomicznym, utrzymujące się zaburzenia w ramach globalnych łańcuchów dostaw (wpływające na powstanie okresowych nierównowag pomiędzy popytem a podażą) oraz spodziewane nasilenie presji płacowej w 2022 i 2023 r.¹⁰



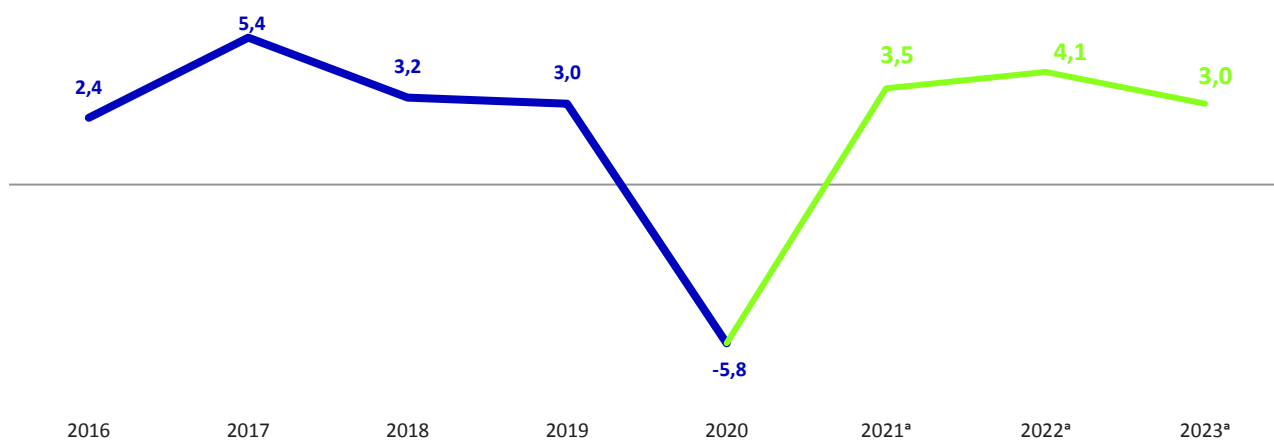
Czeska gospodarka

Według wstępnego szacunku Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO) w II kwartale 2021 r. realna dynamika wzrostu czeskiego PKB wyniosła +7,8% r/r wobec -2,4% r/r w I kwartale 2021 r, tj. ukształtowała się na najwyższym poziomie w historii prowadzonych przez CZSO statystyk.¹¹ W stosunku do poprzedniego kwartału, czeska gospodarka urosła w tym okresie o 0,6% kw/kw (względem spadku o -0,3% kw/kw w I kwartale 2021 r.).¹²

Silne odbicie dynamiki PKB r/r w II kwartale 2021 r. wynikało zarówno z obserwowanego w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym ożywienia gospodarczego (powiązanego m.in. ze stopniowym luzowaniem wprowadzonych w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 obostrzeń aktywności ekonomicznej i społecznej), jak i statystycznego efektu bardzo niskiej bazy odniesienia za 2020 r.¹³ W II kwartale 2020 r. czeska gospodarka doświadczyła czasowego zamrożenia aktywności w znacznej części sektorów usługowych oraz działów przemysłu, a dynamika PKB wyniosła w tym okresie -10,9% r/r, tj. osiągnęła historyczne minimum.¹⁴

Szczegółowe dane o strukturze PKB w Czechach za II kwartał 2021 r. (i dynamice jego poszczególnych komponentów) zostaną opublikowane przez CZSO na przełomie sierpnia i września 2021 r. Jednocześnie zgodnie ze wstępnym komunikatem CZSO, głównymi determinantami wzrostu PKB r/r w tym okresie były pozytywny wkład salda handlu zagranicznego oraz akumulacja brutto, dodatnią kontrybucją do PKB wnieśli także konsumpcja gospodarstw domowych oraz spożycie publiczne. Jednocześnie w ujęciu wartości dodanej, najsilniejszy wzrost aktywności r/r w II kwartale 2021 r. odnotowano w przypadku sektora przemysłowego.¹⁵

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2020 oraz prognoza na lata 2021-2023 – dane wyrównane sezonowo



a Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Banku Narodowego – Sierpień 2021 r.

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

¹⁰ Narodowy Bank Polski

¹¹ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹² Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹³ Czeski Bank Centralny

¹⁴ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁵ Czeski Urząd Statystyczny

Stopniowe luzowanie anty-pandemicznych obostrzeń wraz z poprawą koniunktury za granicą oraz postępującą adaptacją przedsiębiorstw i konsumentów do bieżących realiów życia gospodarczego wpłynęły na pozytywną rewizję opublikowanych na początku sierpnia 2021 r. prognoz makroekonomicznych Czeskiego Banku Centralnego (CNB) w stosunku do poprzednich projekcji z maja 2021 r. Choć w ocenie ekonomistów CNB możliwe jest ponowne krótkookresowe zaostrzenie restrykcji w nadchodzących miesiącach (związane m.in. z obserwowanym w ostatnim czasie przyrostem liczby zakażeń), to jednocześnie ich zdaniem nie będzie ono miało zauważalnie negatywnego wpływu na dynamikę realnego PKB. W scenariuszu bazowym analitycy CNB spodziewają się, że do końca 2021 r. wszystkie uprzednio wprowadzone obostrzenia aktywności zostaną ostatecznie zniesione (odzwierciedlając m.in. rosnący odsetek zaszczepionej populacji), a dynamika wzrostu PKB stopniowo przyspieszy, co w 2022 r. pozwoli czeskiej gospodarce na osiągnięcie poziomu PKB sprzed pandemii COVID-19.¹⁶

Ekonomiści CNB prognozują, że w 2021 r. czeski PKB zanotuje odbicie i zwiększy się o średnio 3,5% r/r (wobec spadku o -5,8% r/r w 2020 r.), a również w kolejnych latach czeska gospodarka pozostanie na ścieżce stabilnego wzrostu z dynamiką PKB równą 4,1% r/r w 2022 r. i 3,0% r/r w 2023 r. W ocenie analityków CNB głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w perspektywie nadchodzących kwartałów będzie konsumpcja gospodarstw domowych, wspierana m.in. przez efekt odmrożenia aktywności w sektorach usługowych, poprawę sytuacji na rynku pracy oraz realizację popytu odroczonego (prognozowany spadek stopy oszczędności). Ekonomiści CNB oczekują również ożywienia w nakładach inwestycyjnych zarówno sektora rządowego, jak i prywatnego, m.in. z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie na inwestycje odtworzeniowe czy intensyfikację inwestycji publicznych współfinansowanych w ramach funduszy strukturalnych oraz środków z funduszu odbudowy UE.¹⁷

Analitycy CNB spodziewają się również, że w 2021 r. średnioroczna dynamika inflacji cen konsumenta ukształtuje się na poziomie 3,0% r/r wobec 3,2% r/r w 2020 r. Wyższa niż założono w projekcji z maja 2021 r. ścieżka inflacji na 2021 r. odzwierciedla podwyżki dóbr administrowanych, drożejące surowce (w tym paliwa), a także utrzymującą się wysoką dynamikę inflacji bazowej (wynikającą m.in. z pojawiających się nierównowag między popytem a podażą na rynkach towarów oraz pro-inflacyjnego efektu kumulacji popytu na niektóre usługi w momencie otwarcia gospodarki – luzowania obostrzeń). Jednocześnie od 2022 r. wskaźnik inflacji CPI powinien w ocenie ekonomistów CNB stopniowo obniżyć się w kierunku celu inflacyjnego (2,0%), z średnioroczną dynamiką inflacji CPI na poziomie 2,8% r/r w 2022 r. i 2,1% r/r w 2023 r. Według ekonomistów CNB, głównymi czynnikami oddziałyującymi w kierunku niższej inflacji będą m.in. wyhamowanie dynamiki inflacji bazowej (po ustąpieniu okresowych zaburzeń popytu i podaży), spadek cen paliw oraz prognozowane umocnienie czeskiej korony (mające deflacyjny wpływ m.in. na ceny dóbr importowanych).¹⁸

Przemysł w Polsce



Według danych GUS w I półroczu 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem była o +18,2% wyższa r/r (wobec spadku o -6,3% r/r w I półroczu 2020 r.). W I kwartale 2021 r. zanotowano wzrost produkcji o 7,8% r/r, podczas gdy w II kwartale wyniósł on już 30,3% r/r (wobec głębokiego spadku w 2020 r.).¹⁹ W tym czasie bardzo wysoka dynamika wzrostu produkcji wynikała przede wszystkim z efektu niskiej bazy statystycznej w 2020 r. (okres wprowadzenia intensywnych restrykcji anty-pandemicznych, silnie dotykających również sektor przemysłowy), co w połączeniu z dobrą bieżącą koniunkturą wpłynęło na skokowy wzrost produkcji.

W I półroczu 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu zwiększyła się w skali roku w większości sekcji przemysłu, w tym najbardziej w przetwórstwie przemysłowym o +19,3% r/r (które odpowiada za około 90% całości produkcji), następnie w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę o +15,0% r/r oraz w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami, rekultywacji o +12,4% r/r. Niewielki spadek zanotowano natomiast w górnictwie i wydobywaniu o -0,6% (wobec spadku o -9,2% przed rokiem).²⁰

We wszystkich głównych grupach przemysłowych w I półroczu 2021 r. odnotowano wzrosty produkcji sprzedanej r/r. Najbardziej zwiększyła się sprzedaż w produkcji dóbr konsumpcyjnych trwałych o +38,3%. Wzrosty zanotowano również w produkcji dóbr inwestycyjnych o +25,8% r/r oraz zaopatrzeniowych o +21,3% r/r. W najmniejszym stopniu zwiększyła się w tym czasie sprzedaż w produkcji dóbr związanych z energią o +7,1% r/r oraz dóbr konsumpcyjnych nietrwałych o +5,4% r/r.²¹

W I półroczu 2021 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu zanotowano w 28 działach, przy zmniejszeniu produkcji w 6 działach przemysłu. Sprzedaż w działach przemysłu odnotowujących wzrosty stanowiła w tym czasie ok. 91% ogółu produkcji sprzedanej przemysłu w kraju. Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, wzrost r/r produkcji przemysłowej w I półroczu 2021 r. wykazano m.in. w produkcji: pojazdów i części samochodowych (+42,4%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+27,2%), mebli (+26,5%), wyrobów z drewna (+20,8%),

¹⁶ Czeski Bank Narodowy

¹⁷ Czeski Bank Narodowy

¹⁸ Czeski Bank Narodowy

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny,

²⁰ Główny Urząd Statystyczny

²¹ Główny Urząd Statystyczny

wyrobów z metali (+20,5%), maszyn i urządzeń (+18,0%), metali (+17,8%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+13,4%), papieru i wyrobów z papieru (+12,5%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+11,7%) oraz w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+7,3%). Niższa niż w I półroczu 2020 r. była natomiast w tym czasie produkcja koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (o -6,9% r/r).²²

Należy zauważyć utrzymujące się wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle oraz relatywnie dużą odporność sektora przemysłowego na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19. Choć spodziewane, skokowe dynamiki produkcji przemysłowej w 2021 r. wynikały oczywiście w znacznej mierze ze statystycznego efektu niskiej bazy odniesienia w 2020 r., to i tak koniunkturę w krajowym przemyśle na koniec I półroczu 2021 r. należy ocenić bardzo pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego w dalszym ciągu kryzysu gospodarczego w niepewnych pandemicznie realiach funkcjonowania przedsiębiorstw. Aktualnie nie obserwuje się w przemyśle sygnałów wychładzania panującej dobrej koniunktury, a bieżące dane wskazują raczej na stabilizację poziomu aktywności w sektorze przemysłowym (po silnych wzrostach notowanych w II połowie 2020 r. i na początku 2021 r.), choć najnowsze czerwcowe wyniki nakreśliły trend stopniowego wyhamowania wzrostów produkcji.

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na znaczne polepszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce w I półroczu 2021 r. W I półroczu 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 43,0 pkt. (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury i recesją, a wartości powyżej z ożywieniem w sektorze przetwórstwa przemysłowego), a obecnie wynosi on średnio 55,0 pkt.²³ W samym II kwartale 2021 r. wskaźnik PMI ukształtował się na poziomie 56,8 pkt., czyli najwyższym w historii badania. W czerwcu 2021 r. wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce wzrósł do poziomu 59,4 pkt. z 57,2 pkt. w maju 2021 r., tj. drugi miesiąc z rzędu ustanowił nowy historyczny szczyt. Bieżące wartości indeksu PMI sygnalizują utrzymującą się bardzo dobrą koniunkturę w polskim sektorze przetwórstwa przemysłowego.

Do wzrostu wskaźnika PMI w czerwcu 2021 r. przyczyniły się jego wszystkie kluczowe komponenty. W tym okresie w największym stopniu zwiększyły się subindeksy związane z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami, które rosły w najszybszym tempie od lutego 2014 r. odzwierciedlając zwiększony popyt zagraniczny i - w szczególności - krajowy. Jednocześnie oprócz pozytywnych czynników związanych z rosnącym popytem, w czerwcu 2021 r. odnotowano jednak nasilenie problemów natury podażowej (głównie związanych z dostępnością i kosztem materiałów oraz komponentów wykorzystywanych w procesie produkcyjnym, a także opóźnieniami w transporcie). W tym okresie subindeksy związane z wydłużeniem czasu dostaw oraz poziomem zaległości produkcyjnych osiągnęły swoje nowe historyczne maksima. Prognozy ankietowanych firm dotyczące poziomu produkcji w czasie nadchodzących 12 miesięcy pozostają optymistyczne. W czerwcu 2021 r. komponent przyszłej produkcji ukształtował się na najwyższym poziomie od początku 2021 r.²⁴

W I półroczu 2021 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS wyniósł średnio -5,0 pkt wobec -15,9 pkt w I półroczu 2020 r. (wartość poniżej prognozy 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy).²⁵ Aktualny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym oceniany jest nadal negatywnie, jednak znacznie mniej pesymistycznie niż w poprzednim kwartale. W II kwartale 2021 r. wskaźnik koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce, wynosił średnio -1,6 pkt (z czego wielkości indeksu za maj i czerwiec br. to odpowiednio -0,3 pkt i -0,6 pkt), podczas gdy w analogicznym okresie roku 2020 wynosił o -33,0 pkt.²⁶

Sytuacja w krajowym przemyśle w I półroczu 2021 r. nadal kształtowała się pod wpływem skutków pandemii COVID-19 (szczególnie w I kwartale r.) oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej wprowadzanych w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii, choć negatywny wpływ ograniczeń na tempo rozwoju przemysłu był już znacznie niższy niż na wiosnę 2020 r. 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 zależeć od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej w kraju i za granicą, ewentualnych kolejnych fal pandemii oraz poziomu szczepień społeczeństwa. Biorąc jednak pod uwagę dotychczasową odporność sektora przemysłowego w Polsce na skutki związane z COVID-19 oraz postępy w procesie szczepień w kolejnych miesiącach 2021 r. można oczekiwać stabilizacji poziomu aktywności w sektorze przemysłowym po silnych wzrostach notowanych w II połowie 2020 r. i w I półroczu 2021 r. Dynamika wzrostu produkcji przemysłowej w Polsce ulegnie jednak z pewnością wyfłaszczeniu i stopniowemu wyhamowaniu w stosunku do dotychczasowych bardzo dynamicznych, skokowych wzrostów r/r.

²² Główny Urząd Statystyczny

²³ Markit IHS

²⁴ Markit IHS

²⁵ Główny Urząd Statystyczny

²⁶ Główny Urząd Statystyczny

W I półroczu 2021 r. pozostałymi ważnymi czynnikami wpływającymi na kondycję kluczowych (z perspektywy potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu były:



Przemysł górniczy

- W I półroczu 2021 r. na rynku zanotowano wzrost wydobycia węgla kamiennego r/r do poziomu 27,7 mln ton, tj. o 1,2 mln ton (+4,6% r/r). Jeszcze po I kwartale br. utrzymywała się ujemna dynamika (zmniejszenie produkcji węgla o 1,0 mln ton, tj. o -6,3% r/r). Miesiące styczeń i luty okazały się znacznie słabsze od ubiegłorocznych, a wyniki produkcji zanotowały spadki na poziomie -15,1% r/r w styczniu (przy wydobyciu na poziomie 4,4 mln ton) oraz -7,3% r/r w lutym (z wydobyciem 4,6 mln ton). Najlepszym miesiącem pod względem produkcji węgla w trakcie I półrocza 2021 r. okazał się marzec, kiedy to kopalnie wydobły 5,2 mln ton tego surowca. W II kwartale 2021 r. dynamika wzrostu wydobycia była skokowa (+19,4% r/r) z uwagi na niską bazę odniesienia w analogicznym okresie ubiegłego roku. Skala wydobycia węgla kamiennego w I półroczu 2021 r. była zrównoważona i przekraczała 4,4 mln ton w poszczególnych miesiącach.²⁷
- jednocześnie w analizowanym okresie zanotowano wzrost sprzedaży węgla kamiennego o 4,0 mln ton r/r (+16,3% r/r) do poziomu 28,2 mln ton. Sprzedaż węgla kamiennego ogółem w I półroczu 2021 r. okazała się większa od jego wydobycia o ok. 0,5 mln ton, co przełożyło się na zmniejszenie zapasów. Od stycznia do czerwca 2021 r. sprzedaż węgla kamiennego pozostawała cały czas w trendzie wzrostowym w stosunku do wyników z analogicznych miesięcy roku 2020. I w tym przypadku w marcu wielkość krajowej sprzedaży węgla kamiennego okazała się najwyższa w tym roku i wyniosła 5,4 mln ton (co było skutkiem chłodnej zimy);²⁸
- zmniejszający się poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach. Na koniec roku 2020 na zwałach znajdowało się jeszcze 6,2 mln ton surowca, obecnie po I półroczu stan zapasów jest zauważalnie niższy – zalega tam 5,3 mln ton węgla (wobec 7,2 mln zalegających na zwałach w analogicznym okresie 2020 r.). Oznacza to zmniejszenie o 1,9 mln ton, tj. o -26,3% r/r.²⁹ Ilość węgla na zwałach malała z każdym kolejnym miesiącem 2021 r. (z poziomu 6,2 mln ton w styczniu br.) dzięki temu, że sprzedaż węgla utrzymywała się na poziomie wyższym w stosunku do wielkości wydobycia;
- wzrost importu węgla kamiennego w trakcie 4m'2021 r. do poziomu 4,5 mln ton (+34,6% r/r). Głównym kierunkiem importu surowca w tym okresie była Rosja (wzrost o +24,4% r/r do poziomu 2,7 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 60,8% całkowitego wolumenu) oraz Australia (wzrost o 130,0% r/r do poziomu 1,0 mln ton; import z Australii odpowiadał za 22,4% całkowitego wolumenu sprowadzonego do Polski);³⁰
- wyraźny trend wzrostowy cen na międzynarodowym rynku węgla kamiennego (po półtorarocznej stagnacji wywołanej pandemią Covid-19). Aktualnie notuje się znaczne ożywienie na międzynarodowym rynku węgla, a wszystkie kluczowe indeksy cen węgla (Australia, RPA, Europa, Rosja) na koniec czerwca odnotowały poziomy ponad dwukrotnie wyższe w stosunku do najniższych z 2020 r. W I półroczu 2021 r. średnie ceny węgla w europejskich portach ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) wyniosły 77,3 USD/t (wobec 53,0 USD/t w I półroczu 2020 r.) i były o 45,9% wyższe r/r. Do znacznego wzrostu cen węgla w Europie na koniec I półrocza przyczyniły się głównie odbudowujące się gospodarki krajów po pandemii Covid-19, ograniczona podaż surowca (ograniczenie dostaw z Kolumbii, czyli głównego dostawcy surowca na rynek europejski oraz z Rosji), wyższe koszty frachtu i rosnące marże dla energetyki węglowej w Niemczech (które dla elektrowni węglowych są znacznie korzystniejsze niż w 2020 r., podczas gdy dla elektrowni gazowych jest odwrotnie) przekładające się na wzrost konsumpcji węgla. Zmiana układu sił na rynku energii w Niemczech została spowodowana zawirowaniami na rynku gazu (z uwagi na marże dla elektrowni węglowych i gazowych prawdopodobnie dotychczasowy mix paliwowy w Niemczech z dominującym udziałem gazu ulegnie odwróceniu na korzyść węgla);³¹
- najnowsza prognoza stowarzyszenia operatorów węglowych Assocarboni zakłada ponad 5% wzrost r/r poziomu globalnego handlu węglem transportowanym drogą morską w 2021 r., oraz dalszy wzrost w 2022 r. (pomimo programów dekarbonizacji). Zgodnie z prognozą handel węglem energetycznym wzrośnie o +4% r/r (do poziomu 947 mln ton, w stosunku do 910 mln ton w 2020 r.), a koksowym o +6% r/r (do poziomu 263 mln ton, w stosunku do 247 mln ton w 2020 r.) Prognozowany wzrost będzie głównie spowodowany silnym ożywieniem gospodarki i oczekiwaniami na wyjście z globalnej pandemii. Jednocześnie pomimo znacznej presji na środowisko, węgiel pozostanie najważniejszym paliwem do produkcji energii na świecie (z uwagi na przewagę konkurencyjną nad gazem).

32

²⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

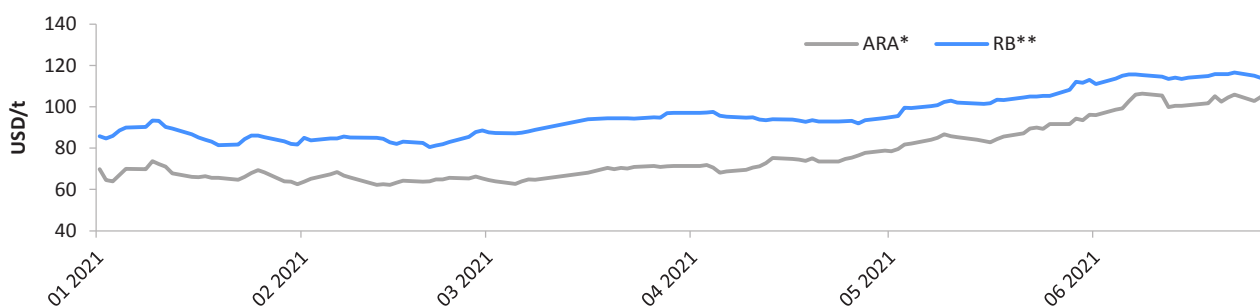
³⁰ Eurostat

³¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

³² Agencja Rozwoju Przemysłu

- w II kwartale 2021 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 246,81 PLN/t (-7,2% r/r w stosunku do wyniku z II kwartału 2020 r. oraz -2,8% kw/kw w porównaniu do I kwartału 2021 r.). Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w II kwartale 2021 r. wypracował poziom 295,23 PLN/t (-7,3% r/r oraz -4,2% kw/kw).³³
- wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w czasie I półrocza 2021 r. o 7,1% r/r do poziomu 86,4 TWh. Po spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce w 2020 r. na poziomie -2,3% r/r (związany z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 oraz niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych), od stycznia 2021 r. w kolejnych miesiącach roku notowano już wzrosty konsumpcji energii elektrycznej r/r;³⁴
- silny wzrost produkcji energii elektrycznej ogółem w I półroczu 2021 r. o 12,2% r/r do poziomu 83,1 TWh (wobec wzrostu w I kwartale 2021 r. o 5,8% r/r). W tym dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym w I półroczu 2021 r. zanotowano wzrost na poziomie 32,1% r/r (wobec wzrostu o 26,6% r/r w I kwartale 2021 r.) oraz na węglu brunatnym wzrost na poziomie 13,6% r/r (wobec wzrostu o 12,6% r/r w I kwartale 2021 r.). Jednocześnie zmniejszyła się produkcja z elektrowni gazowych o -3,0% r/r (wobec spadku o -4,2% r/r w I kwartale 2021 r.) i wiatrowych o -14,0% r/r (wobec spadku o -29,1% r/r w I kwartale 2021 r.);³⁵
- korzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym - wzrost udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii w I półroczu 2021 r. do 53,8% (+8,1 p.p. r/r, kiedy to udział węgla kamiennego w produkcji energii wynosił 45,7%);³⁶
- przewaga importu nad eksportem w transgranicznym handlu prądem - po dynamicznym wzroście importu prądu kompensującego niższą produkcję krajową w 2020 r. (+24,5% r/r, w tym import netto prądu do Polski był najwyższy w historii i odpowiadał za 8,0% całkowitego zużycia energii w Polsce), w I półroczu 2021 r. zanotowano znaczne zmniejszenie importu prądu (saldo wymiany zagranicznej wyniosło 3,3 TWh, tj. -50,0% r/r - wobec ok. 6,5 TWh rok wcześniej). W I półroczu 2021 r. Polska w ramach wymiany handlowej wyeksportowała 2,27 TWh energii elektrycznej (+153% r/r), a import w tym czasie wyniósł ponad 5,5 TWh, (-25% r/r);³⁷
- w polską energetykę uderzają rekordowe ceny praw do emisji CO₂ - obecnie ceny przekroczyły już poziom 50 euro za tonę (utrzymując się od maja w granicach 50-56,5 euro).³⁸ Wraz z kolejnym zaostrzeniem celów klimatycznych UE (m.in. redukcji emisji CO₂ z 40% do 55% w 2030 r., czy wzrostu celu OZE w UE na 2030 r. do 40% - zawartych w pakiecie „Fit for 55” Komisji Europejskiej) należy spodziewać się dalszego wzrostu cen uprawnień i przyspieszenia dekarbonizacji energetyki. Według szacunków Komisji Europejskiej do końca dekady ceny uprawnień do emisji mogą wzrosnąć do 85 euro/t.

Rysunek 5 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

³³ Agencja Rozwoju Przemysłu

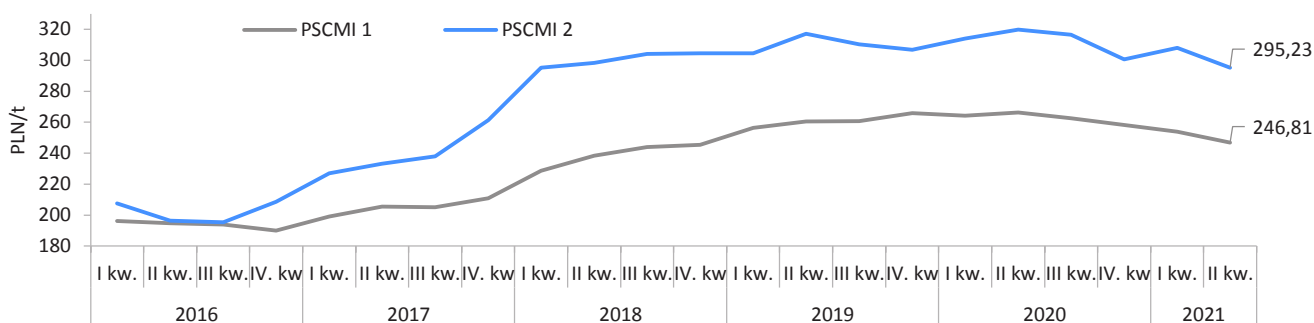
³⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁸ Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami

Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

- W I półroczu 2021 r. produkcja budowlano-montażowa zrealizowana na terenie kraju była o 2,8% niższa r/r (wobec wzrostu o 2,4% w analogicznym okresie roku ubiegłego), na co wpłynął przede wszystkim znaczny jej spadek w I kwartale 2021 r. (o -13,2% r/r).³⁹ W tym czasie zanotowano zmniejszenie wartości produkcji budowlano-montażowej w przedsiębiorstwach wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (o -3,6% r/r) oraz zajmujących się budową budynków (o -7,0% r/r), wzrost wystąpił natomiast w przedsiębiorstwach wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (o 3,7% r/r).

W ramach działu robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej zanotowano spadek produkcji budowlano-montażowej w stosunku do I półrocza 2020 r. w podmiotach specjalizujących się w budowie pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o -10,4% r/r) oraz w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (o -6,3% r/r). Wzrost zanotowano jedynie u podmiotów zajmujących się głównie budową rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (o 7,2% r/r);⁴⁰

- w I półroczu 2021 r. sprzedaż robót inwestycyjnych była o -6,9% niższa r/r, a sprzedaż robót o charakterze remontowym o 4,4% wyższa r/r - wobec wzrostu sprzedaży obu typów przed rokiem odpowiednio o 2,0% oraz o 2,9%;⁴¹
- pomimo słabego wyniku ogółem z I półrocza 2021 r., końcówka półrocza przyniosła już wyraźne wzrosty produkcji budowlano-montażowej w skali roku (w czerwcu 2021 r. wolumen produkcji zwiększył się o 4,4% r/r w stosunku do wzrostu o 4,7% r/r w maju 2021 r.).⁴² Jednocześnie systematyczna poprawa wskaźników koniunktury dla sektora budowlanego wraz z dobrymi wynikami notowanymi przez działy produkcji przemysłowej powiązane z budownictwem i spodziewanym wzrostem wydatków infrastrukturalnych sektora publicznego oraz spółek Skarbu Państwa wskazują na silny potencjał wzrostowy sektora w horyzoncie nadchodzących miesięcy. Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Można spodziewać się, że właśnie te działy produkcji powinny w nadchodzących miesiącach pozytywnie oddziaływać na wyniki całego sektora budowlanego (będąc beneficjentem oczekiwanego wzrostu wydatków publicznych);
- w I półroczu 2021 r. produkcja cementu w Polsce wyniosła 8,6 mln ton, tzn. zmniejszyła się o -4,1% r/r. Produkcja klinkieru cementowego zmniejszyła się w tym czasie o -11,9% r/r (do poziomu 6,1 mln ton).⁴³ Na wyniki branży cementowej przełożyło się osłabienie koniunktury w inwestycjach budowlanych oraz panujące wysokie ceny prądu elektrycznego i praw do emisji CO₂. Negatywnie na ten rynek wpływa również sytuacja wciąż rosnącego importu spoza granic Unii Europejskiej (import cementu do państw EU z krajów pozaunijnych wzrósł o 160% w latach 2016-2020, w tym import cementu do Polski z państw spoza UE w tym czasie urósł aż o 332% do poziomu 522,8 tys. ton w 2020 r.) oraz spowolnienia inwestycyjne w samorządach (obciążonych kosztami walki z pandemią). Cement sprowadzany do Polski spoza UE pochodzi przede wszystkim z Białorusi - w 2020 r. import cementu z Białorusi wzrósł o 78,1% r/r (do poziomu 440 tys. ton), a import z Ukrainy wzrósł o 51,2% r/r (do 32 tys. ton). Bieżące dane pokazują dalsze

³⁹ Główny Urząd Statystyczny (wstępny szacunek dla pełnej zbiorowości)

⁴⁰ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴¹ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴² Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴³ Główny Urząd Statystyczny

umocnienie tej tendencji, głównie z uwagi na koszty emisji CO₂ (które ponoszą producenci w krajach UE, a których nie ma obecnie w innych państwach).⁴⁴ Polska jest drugim producentem cementu w Europie (z produkcją w 2020 r. na poziomie 18,7 mln ton). W 2021 r. prognozuje się sprzedaż cementu na poziomie 18,5 mln ton (tj. -1,8% r/r). W drugiej połowie roku dynamika rynkowa powinna być wzrostowa, lecz trudno będzie w kolejnych kwartałach nadrobić zaległości. Odbicie rynku przewidywane jest natomiast w roku 2022 (poziom 19,3 mln ton produkcji).⁴⁵ Prognozy długoterminowe dla segmentu cementowego są jednak pozytywne - Stowarzyszenie Producentów Cementu prognozuje do 2025 r. stabilne, duże zapotrzebowanie na cement, przekraczające nawet 20 mln ton rocznie, z uwagi na wykorzystanie środków z nowego budżetu unijnego oraz Funduszu Odbudowy, a także działania związane z Europejskim Zielonym Ładem (w tym wprowadzenie przez Komisję Europejską pakietu „Fit for 55” i podatku granicznego od emisji CO₂ - CBAM, który ma ochronić unijny przemysł);⁴⁶

- obecnie trwa intensywny rozwój sieci dróg krajowych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła, iż w trakcie realizacji jest 113 zadań (z PBDK) o łącznej długości 1 468,3 km i wartości 54 mld zł oraz 11 obwodnic (z PB100) o łącznej długości 101,2 km i wartości 1,7 mld zł. W I półroczu 2021 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała 29 umów na zadania o łącznej długości 375,7 km i wartości ok. 10,2 mld zł. W trakcie przetargu znajduje się 20 zadań (z PBDK) o łącznej długości 252,7 km oraz 3 obwodnice (z PB100) o łącznej długości 8,7 km. W fazie przygotowania pozostaje 97 zadań (z PBDK) o łącznej długości 2 002,1 km oraz 86 obwodnic (z PB100) o łącznej długości 747 km. W 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddała do ruchu 137,7 km nowych dróg, podpisano 35 umów o łącznej długości 450 km i wartości łącznej ponad 18 mld zł, a także ogłoszono przetargi dla 48 odcinków (z PBDK i PB100) o łącznej długości 600,2 km i wartości szacunkowej ponad 21 mld zł. Plan na 2021 r. zakłada oddanie do ruchu łącznie ponad 385 km nowych dróg (w tym 40 km autostrad, 308 km dróg ekspresowych oraz 38 km obwodnic). Na ten rok planowane jest ogłoszenie przetargów na ok. 350 km dróg ekspresowych i obwodnic o szacowanej wartości ok. 17,6 mld zł oraz na zadania na istniejącej sieci dróg o łącznej długości ok. 335 km i szacowanej wartości ok. 2,5 mld zł.⁴⁷
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. zakłada wydatkowanie 258 mld zł. Dzięki temu programowi powstaną nowe odcinki autostrad i dróg ekspresowych o długości ok. 2000 km i dokończona zostanie budowa 28 obwodnic z perspektywy UE 2014-2020. Wydatki na nowe zadania uwzględniają ok. 153 mld zł (reszta to przeniesienie środków z inwestycji realizowanych w ramach obecnego PBDK). Prace budowlane dotyczące większych zadań z nowego budżetu UE planowane są na 2023 r.;⁴⁸
- budżet UE na lata 2021-2027 (wraz z Funduszem Odbudowy) przewiduje kwotę 770 mld zł jako łączną sumę pieniędzy, jaka zostanie Polsce udostępniona. W ramach unijnego budżetu do Polski ma trafić 137 mld euro (w cenach bieżących) bezzwrotnych środków z Wieloletnich Ram Finansowych oraz w ramach instrumentów Funduszu Odbudowy, z którego do Polski ma trafić 58,1 mld euro (z tego 23,9 mld euro w formie dotacji z zasobów własnych UE i 34,2 mld jako pożyczki spłacanej przez państwo).⁴⁹ Środki te muszą być przeznaczone na konkretne inwestycje, wpisujące się w kluczowe obszary dla UE (tj. infrastruktura, transport, energia i środowisko itp.). Fundusze unijne i dodatkowe środki z Funduszu Odbudowy będą korzystnie oddziaływać długoterminowo szczególnie na rynek dużych inwestycji infrastrukturalnych (zwłaszcza projektów drogowych i kolejowych), lecz będą również szansą dla polskiego rynku budowlanego na przyśpieszenie inwestycji samorządowych. Planowany wzrost inwestycji publicznych z udziałem środków unijnych stanowi duży potencjał rozwoju w kraju, jak i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego;
- aktualny klimat w budownictwie jest pozytywny (pomimo mniejszej liczby nowych przetargów np. w budownictwie kolejowym i samorządowym), jednak wykonawcy inwestycji infrastrukturalnych znajdują się obecnie w gorszej sytuacji z uwagi na gwałtowny wzrost na polskim rynku cen materiałów budowlanych oraz materiałów wykorzystywanych w budownictwie (które zaczęły drożeć już na przełomie III i IV kwartału 2020 r., a obecnie notują skokowe dynamiki wzrostu) i związane z tym rosnące koszty wykonawstwa. Według Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa (PZPB) wyroby stalowe podrożały o 50-200% w ciągu kilku ostatnich miesięcy, rury z tworzyw sztucznych o 100%, asfalty i kable o 30-40%, płyty OSB i styropian o 20-30%. W innych grupach materiałowych podwyżki oscylują w granicach ok. 5-10%.⁵⁰ Na rynku budowlanym nadal odczuwalna jest ograniczona podaż wywołana przez spadki produkcji wyrobów (np. stali) z uwagi na skutki pandemii COVID-19, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na te materiały.

⁴⁴ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁵ Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych

⁴⁶ Stowarzyszenie producentów cementu

⁴⁷ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁴⁸ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁹ Portal Funduszy Europejskich

⁵⁰ Dziennik Gazeta Prawna



Przemysł hutniczy

- Po silnym spadku zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowanym przez skutki globalnej pandemii, który w 2020 r. przełożył się na spadek ogólnego wolumenu produkcji, obecnie na rynku utrzymują się korzystne tendencje rynkowe widoczne już w IV kwartale 2020 r., kiedy końcówka roku przyniosła ożywienie w przemyśle i branży stalowej. W I półroczu 2021 r. na rynku panował duży popyt na wyroby stalowe oraz znaczna dynamika wzrostu cen wyrobów stalowych, które pozostają na wysokim poziomie również z uwagi na fakt, że poziomy zapasów w całym łańcuchu dostaw są nadal stosunkowo niskie. Firmy z branży odraęwiają kryzysową sytuację z ubiegłego roku notując znaczny wzrost zapotrzebowania. Spowoduje to wzrost przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu).
- światowa produkcja stali surowej w I półroczu 2021 r. wyniosła 1 003,9 mln ton (+14,4% r/r).⁵¹ Produkcja stali w Unii Europejskiej w tym czasie wzrosła do poziomu 77,8 mln ton (+18,4% r/r), podczas gdy produkcja stali w Azji wyniosła 737,0 mln ton (+13,8% r/r). Na rynku wyraźnie widać rosnącą przewagę Chin w produkcji stali, które w analizowanym okresie samodzielnie wyprodukowały 563,3 mln ton tego surowca (+11,8% r/r).
- wzrost produkcji stali surowej w Polsce w I półroczu 2021 r. o 2,7% r/r do poziomu 4,2 mln ton (wobec Światowa produkcja stali surowej w 64 krajach zgłaszających się do World Steel Association (worldsteel) wyniosła 169,2 mln ton (Mt) w marcu 2021 r., Co oznacza wzrost o 15,2% w porównaniu z marcem 2020 r
- spadku utrzymującego się jeszcze po I kwartale 2021 r. o -5,0% r/r do 2,1 mln ton) oraz wzrosty produkcji m.in. wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o 3,1% r/r do 4,5 mln ton, prętów i płaskowników o 4,4% r/r do 1,8 mln ton, blach cienkich o +10,9% r/r do 0,6 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o +10,0% r/r do 0,7 mln ton oraz rur stalowych o +11,0% r/r do 0,4 mln ton. Jednocześnie zanotowano zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -1,4% r/r do 1,0 mln ton;⁵²
- wzrost produkcji koksu w Polsce w I półroczu 2021 r. o 21,1% r/r do poziomu 4,6 mln ton;⁵³
- zamknięcie na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty (wielki piec hutniczy i stalownia). Przyczyną wygaszenia wielkiego pieca oprócz wpływu pandemii, panującej słabej koniunktury na rynku stalowym i mocno ograniczonego popytu była również zła sytuacja makroekonomiczna oraz wysokie koszty emisji CO₂, rosnące ceny prądu i wprowadzenie dodatkowych opłat w ramach rynku mocy od 2021 r.;⁵⁴
- wyniki koncernu ArcelorMittal (największego producenta stali na świecie) w II kwartale 2021 r. również obrazują utrzymujące się widoczne ożywienie popytu rynkowego wpływające na zmiany marż na wyroby stalowe i wzrost wysyłek stali (koncern zanotował wzrost wysyłek stali o 2,4% kw/kw - wobec skorygowanych danych z I kwartału 2021 r.). Jak podał ArcelorMittal wysyłki stali wzrosły w II kwartale 2021 r. z 15,6 mln ton do 16,1 mln ton.⁵⁵
- dobra koniunktura na rynku hutniczym poparta utrzymującymi się wysokimi cenami wyrobów stalowych wzmacnia popyt na węgiel koksowy (niezbędny do produkcji stali, a znajdujący się na liście surowców strategicznych/krytycznych UE) produkowany m.in. przez Jastrzębską Spółkę Węglową (największego w Europie dostawcę tego surowca). Obecnie produkcja węgla koksowego w Unii Europejskiej zaspokaja ok. 25% unijnego popytu, a pozostała część pochodzi z importu. W kolejnych latach światowy popyt na surowce krytyczne będzie nadal rosł. Według zapowiedzi JSW planuje w ciągu dekady stać się producentem niemal wyłącznie węgla koksowego.
- istotnym czynnikiem wpływającym obecnie na poziom produkcji sektora hutniczego w Polsce i Unii Europejskiej są niewystarczające środki ochrony przed importem z krajów trzecich (m.in. z WNP), nie będących objętymi wymogami klimatycznymi UE. Kluczowe dla przyszłości przemysłu hutniczego będzie wprowadzenie podatku węglowego na terenie Unii Europejskiej, co będzie stanowiło punkt zwrotny dla całego europejskiego przemysłu stalowego. W pakiecie „Fit for 55” Komisja Europejska zaproponowała ochronę europejskich producentów przed konkurencją z zagranicy poprzez wprowadzenie podatku granicznego od emisji CO₂ (CBAM), który ma ochronić unijny przemysł. Opłaty na granicach na importowane produkty mają obowiązywać od 2026 r., a podatek ten będzie polegał na uwzględnieniu w cenach importowanych produktów ich śladu węglowego, co stworzy swoistą barierę dla tanich produktów spoza UE (np. z Chin) i będzie z pewnością znaczną korzyścią dla polskich firm hutniczych. Udział importu objętego tym obowiązkiem ma rosć od 2026 r. o 10% rocznie, osiągając 100% w 2035 r. Podatek CBAM ma objąć 5 sektorów (stal i żelazo, aluminium, cement, nawozy i energia elektryczna). Wprowadzenie opłat wyrównawczych na granicy w ramach CBAM najbardziej odczuje Rosja, Turcja, Ukraina i Chiny.⁵⁶ Rewizja obowiązującego obecnie unijnego

⁵¹ World Steel Association

⁵² Główny Urząd Statystyczny

⁵³ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁴ Magazyn Hutniczy

⁵⁵ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁶ Polski Instytut Ekonomiczny

systemu handlu emisjami (EU ETS) ma doprowadzić do realizacji podniesionego celu redukcji emisji CO₂ (z 40% do 55% w 2030 r. w stosunku do 1990 r.);

- pozytywne wyniki przemysłu hutniczego w I półroczu 2021 r., widoczna odbudowa popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych dają nadzieję na utrzymanie ożywienia na rynku stali i dalszą poprawę branży w 2021 r. W Europie część pieców produkujących stal została zamknięta (np. w Krakowie), dlatego przy rosnącym popycie prawdopodobnie na rynku będzie występowała sytuacja niedoborów produkcyjnych. Na dobry wynik segmentu hutnictwa w 2021 r. Z pewnością pozytywnie wpłyną również programy pomocowe dla odbudowy gospodarki po pandemii, które dadzą impuls do wzrostu popytu na stal. Dobrą perspektywą wyraźnego wzrostu dla branży hutniczej jest również sytuacja i potencjał leżący na rynku motoryzacyjnym, który z powodu pandemii ucierpiał w znacznym stopniu (w 2020 r. W Europie zanotowano ok. 20% spadek rejestracji samochodów), a jest istotnym konsumentem stali;
- prognoza World Steel Association na lata 2021 i 2022 zakłada, że popyt na stal w 2021 r. wyniesie 1 874,0 mln ton (tzn. wzrośnie o 5,8% r/r), po spadku o 0,2% r/r w 2020 r. W 2022 r. popyt na stal wyniesie 1 924,6 mln ton (tzn. wzrośnie o 2,7% r/r);⁵⁷
- według Światowego Komitetu Ekonomicznego Stali w nadchodzących latach popyt na stal powinien ulec mocnej poprawie, zarówno w gospodarkach rozwiniętych, jak i rozwijających się, wspierany przez dynamiczny popyt rynkowy oraz rządowe programy naprawcze. Jednak szacuje się, że powrót popytu na stal do poziomu sprzed pandemii zajmie kilka lat. Nadal istnieje duża niepewność w stosunku do sytuacji w 2021 r. z uwagi na rozwój sytuacji epidemiologicznej.⁵⁸

Przemysł w Czechach



W I półroczu 2021 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach zwiększył się o 15,4% r/r (w porównaniu do wzrostu o 3,2% r/r w I kwartale 2021 r. i spadku o 7,2% r/r w całym 2020 r.). W tym okresie wyniki czeskiego sektora przemysłowego kształtowały się pod silnym wpływem efektu bardzo niskiej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r. W samym II kwartale 2021 r. wolumen wytworzonej produkcji wzrósł aż o 30,4% r/r, odzwierciedlając zarówno korzystną bieżącą koniunkturę, jak i efekt zamrożenia aktywności (m.in. przestoje produkcyjne oraz pozrywane łańcuchy dostaw) na wiosnę 2020 r. W rezultacie, wielkość produkcji w czeskim sektorze przemysłowym powróciła do poziomów notowanych przed pandemią COVID-19.⁵⁹

Równoległe ze wzrostem poziomu produkcji, w I półroczu 2021 r. dynamicznie rosły również wolumeny nowych zamówień. W tym okresie nowe zamówienia ogółem zwiększyły się o 25,3% r/r (w tym zamówienia eksportowe wzrosły o 29,3% r/r, a krajowe o 17,1% r/r). W II kwartale 2021 r. dynamika nowych zamówień przyspieszyła do 50,2% r/r, a ich całkowity wolumen ukształtował się wyraźnie powyżej wartości z 2019 r. (okresu sprzed pandemii COVID-19).⁶⁰ Wskazuje to na dobre perspektywy rozwojowe czeskiego sektora przemysłowego również w perspektywie nadchodzących miesięcy.

Głównym czynnikiem wzrostu produkcji przemysłowej w I półroczu 2021 r. była gałąź przetwórstwa przemysłowego (+17,2% r/r), wspierana przez segment powiązany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (+4,4% r/r). Niższy niż w analogicznym okresie 2020 r. był natomiast wolumen produkcji w dziale związanym z górnictwem i wydobywaniem surowców (-0,9% r/r).⁶¹

W I półroczu 2021 r. w zdecydowanej większości kluczowych (z perspektywy potencjalnego wolumenu przewozów spółek z Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu odnotowano silne odbicie wolumenu produkcji r/r. W tym okresie zwiększyła się r/r m.in. produkcja pojazdów silnikowych (+35,4% r/r), metali (+18,4% r/r), wyrobów z metali (+16,5% r/r), czy też chemikaliów i wyrobów chemicznych (+13,1% r/r).⁶² Jednocześnie na niższym poziomie niż w analogicznym okresie 2020 r. ukształtowało się wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-5,0% r/r), co było powiązane z prowadzonym zgodnie z wcześniejszymi założeniami stopniowym wygaszaniem wydobywania w kopalniach należących do OKD.

Na utrzymującą się dobrą koniunkturę w czeskim sektorze przetwórstwa przemysłowego wskazują również ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI. W II kwartale 2021 r. wyniósł on do średnio 61,1 pkt wobec 57,2 pkt w I kwartale 2021 r. i 46,9 pkt w całym 2020 r. (zgodnie z metodologią sporządzania wskaźnika, wartości powyżej progu 50,0 pkt są tożsame z trwającym w sektorze przemysłowym ożywieniem).⁶³ W II kwartale 2021 r. indeks PMI dla Czech pozostawał w silnym trendzie wzrostowym, osiągając w czerwcu 2021 r. wartość 62,7 pkt, tj. najwyższą w całej historii badań PMI. W tym okresie w kierunku wzrostu indeksu PMI oddziaływały jego wszystkie kluczowe składowe: poziomy bieżącej produkcji, nowe zamówienia (zarówno

⁵⁷ World Steel Association

⁵⁸ World Steel Association

⁵⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁰ Czeski Urząd Statystyczny

⁶¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶² Czeski Urząd Statystyczny

⁶³ Markit PMI

krajowe, jak i zagraniczne) oraz zatrudnienie. Poprawa komponentów PMI odzwierciedlała m.in. zauważalny wzrost popytu w wyniku stopniowego luzowania obostrzeń aktywności w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym. Jednocześnie w czerwcu 2021 r. odnotowano nasilenie obserwowanych już w poprzednich miesiącach problemów natury podażowej, związanych m.in. z dostępnością materiałów i komponentów oraz ich rosnącymi kosztami. W rezultacie, przełożyło się to na silny wzrost komponentów PMI powiązanych z wydłużeniem czasu dostaw, poziomem zaległości produkcyjnych oraz poziomem cen. Pomimo obserwowanych obecnie zakłóceń po stronie podaży, ankietowane przedsiębiorstwa oczekują, że koniunktura w czeskim sektorze przemysłowym w perspektywie nadchodzących miesięcy pozostanie dobra – w czerwcu 2021 r. subindeks prognozowanego poziomu produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy wzrósł do najwyższego poziomu w ciągu ostatnich pięciu miesięcy.⁶⁴

Do kluczowych grup towarów transportowanych przez spółki należące do Grupy PKP CARGO na rynku czeskim zaliczają się m.in. paliwa stałe (węgiel kamienny i koks), ropa i jej przetwory, chemikalia i wyroby chemiczne, metale i wyroby metalowe oraz ładunki intermodalne (w ramach których duży wkład mają wyroby sektora automotive). W rezultacie koniunktura w gospodarce ogółem oraz - szczególnie - w powiązanych gałęziach przemysłu (wydobyciu surowców, energetyce, sektorze hutniczym, czy produkcji pojazdów silnikowych i maszyn) ma silny i bezpośredni wpływ na wolumen zleczanych usług przewozowych, a tym samym na wyniki operacyjne i finansowe spółek należących do Grupy PKP CARGO świadczących usługi na terytorium Czech.

W I półroczu 2021 r. kluczowymi determinantami wpływającymi na sytuację ekonomiczną w wyszczególnionych powyżej sektorach przemysłu były m.in.:

- wzrost wydobycia węgla kamiennego (głównie koksującego). Zgodnie z danymi Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w trakcie I półrocza 2021 r. na terytorium Czech wydobyto łącznie 1,4 mln ton węgla kamiennego (+40,7% r/r), w tym koksującego 0,8 mln ton (+64,0% r/r), a energetycznego 0,6 mln ton (+20,4% r/r).⁶⁵ Jednocześnie wysoka dynamika wzrostu r/r była częściowo rezultatem niskiej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r. (ograniczenie poziomu produkcji związane m.in. z pojawieniem się w kopalniach OKD ognisk zakażeń COVID-19), a w samym II kwartale 2021 r. całkowity wolumen wydobycia silnie obniżył się do 0,5 mln ton (z 0,9 mln ton w I kwartale 2021 r.). Było to związane przede wszystkim z zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. wydobycia przez należące do OKD kopalnie ČSA i Darkov, w wyniku czego jedyną działającą na terytorium Czech kopalnią węgla kamiennego pozostaje ČSM. Zgodnie z zapowiedziami spółki OKD, w całym 2021 r. wolumen wydobycia węgla kamiennego w Czechach powinien wynieść ok. 1,9 mln ton.⁶⁶ Jednocześnie wolumen importu węgla kamiennego w okresie styczeń-maj 2021 r. wzrósł do poziomu 1,7 mln ton (+46,7% r/r), natomiast eksport surowca zwiększył się do 0,5 mln ton (+49,9% r/r);⁶⁷
- mocne ożywienie koniunktury w sektorze hutniczym. Według danych operacyjnych Liberty Ostrava (największego producenta stali w Czechach), w ciągu I półrocza 2021 r. wolumen wytworzonej przez Spółkę stali wyniósł ok. 1,2 mln ton. W samym II kwartale 2021 r. produkcja była zbliżona do 0,6 mln ton, tj. wyższa o prawie 80% r/r, a w każdym z miesięcy jej wolumen oscylował na najwyższych poziomach od 2008 r.⁶⁸ Prognozowana dalsza poprawa koniunktury gospodarczej w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym w horyzoncie nadchodzących kwartałów powinna wspierać popyt na wyroby hutnicze, a tym samym przełożyć się również na utrzymanie wysokiego bezwzględnego poziomu produkcji stali;
- wzrost wolumenu produkcji sektora *automotive* – w trakcie I półrocza 2021 r. na terytorium Czech wytworzono łącznie 0,7 mln szt. pojazdów silnikowych wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów, motocykli), co oznacza wzrost o 30,9% r/r. Jednocześnie dynamika wzrostu r/r w I połowie 2021 r. pozostawała pod silnym wpływem efektów bardzo niskiej bazy statystycznej za 2020 r., kiedy to notowano przestoje w działalności zakładów związane z wprowadzeniem lockdownu bądź pozrywanymi łańcuchami dostaw. W ocenie przedstawicieli AutoSAP, po systematycznej poprawie koniunktury w sektorze obserwowanej od początku 2021 r., w II kwartale 2021 r. ponownie się ona pogorszyła, co było związane m.in. z dostępnością komponentów (w tym czipów), ich rosnącymi kosztami, niedoborami siły roboczej oraz umiarkowanym popytem zagranicznym kształtującym się wyraźnie poniżej poziomów z 2019 r. (tj. okresu sprzed pandemii COVID-19).⁶⁹ W rezultacie, w I połowie 2021 r. wolumen produkcji pojazdów silnikowych w Czechach był wciąż o 11,2% niższy niż w analogicznym okresie 2019 r. Zdaniem przedstawicieli AutoSAP, wymienione powyżej czynniki wpływające negatywnie na wolumen produkcji pozostaną aktualne również w II połowie 2021 r., a szacunkowy wolumen produkcji sektora *automotive* w całym roku może w konsekwencji wynieść ok. 1,3 mln szt.⁷⁰

⁶⁴ Markit PMI

⁶⁵ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁶⁶ OKD a.s.

⁶⁷ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dane za czerwiec 2021 r. nie były jeszcze dostępne w okresie sporządzania niniejszego raportu

⁶⁸ Liberty Ostrava

⁶⁹ AutoSap

⁷⁰ 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

Zgodnie z danymi UTK aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 110 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 22 lipca 2021 r.).⁷¹ Zaliczają się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.⁷²

W I półroczu 2021 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 116,8 mln ton towarów (+11,1% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 26,6 mld tkm (+8,6% r/r). Bardziej dynamiczny wzrost wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej w stosunku do pracy przewozowej wynikał ze zmniejszenia średniej odległości przewozu, która w I półroczu 2021 r. ukształtowała się na poziomie 228 km, wobec 233 km w I półroczu 2020 r. (-2,3% r/r).⁷³

W I półroczu 2021 r. zdecydowanie najlepszym miesiącem dla transportu kolejowego towarów w Polsce okazał się marzec, kiedy to wartość przewiezionej masy towarowej przekroczyła 21,3 mln ton. Kolejnym bardzo dobrym miesiącem był maj z wynikiem 20,4 mln ton. Wolumen przewiezionych koleją towarów w trakcie II kwartału 2021 r. oscylował wokół 20 mln ton miesięcznie, a więc przewozy rynku od maja br. przekroczyły już poziom tych z roku 2019. To ważny symptom ożywienia na rynku kolejowych przewozów towarowych i świadczy o coraz lepszej kondycji, oraz rosnącym potencjale tego rynku. W stosunku do wielkości przewozowych z 2020 r. (najciężej naznaczonych skutkami pandemii i ograniczeń wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania) największą dynamikę wzrostu r/r zanotowano w maju (+23,2%) oraz w kwietniu br. (+18,5%) z uwagi na niską bazę odniesienia.⁷⁴

W I półroczu 2021 r. koniunkturę na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle należy ocenić pozytywnie, szczególnie w kontekście kryzysu gospodarczego w realiach trwającej nadal pandemii. W ostatnich miesiącach należy zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle, a sektor ten pozostaje relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ kolejnych fal pandemii COVID-19 i pełni rolę stabilizatora polskiej gospodarki (przy gorszych wynikach m.in. handlu, czy innych sektorów usługowych). Ostatecznie pomimo nadal panującej w I półroczu 2021 r. pandemii COVID-19 w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, obowiązywaniu w tym czasie w kraju nadal zaostrzonych restrykcji oraz dużej niepewności rynku i dalszego ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wyniki produkcji przemysłowej w I półroczu 2021 r. okazały się o +18,2% wyższe r/r,⁷⁵ co przełożyło się wyraźnie na poprawę sytuacji transportu kolejowego i optymistyczne perspektywy na kolejne miesiące 2021 r.

W trakcie 5 miesięcy 2021 r. zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁷⁶:

- węgiel kamienny (wzrost przewozów o 13,7% r/r do poziomu 35,9 mln ton). Wzrost wolumenu przewozów węgla kamiennego r/r był rezultatem m.in. wzrostu konsumpcji energii elektrycznej w Polsce i w rezultacie większego zapotrzebowania na ten surowiec ze strony elektrowni, wzrostu produkcji energii elektrycznej oraz korzystnych dla węgla kamiennego zmian w krajowym miksie energetycznym (znaczny wzrost udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii), wzrostu sprzedaży węgla kamiennego na rynku oraz zmniejszonego stanu zapasów;
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 0,5% r/r do poziomu 17,1 mln ton). Utrzymująca się przez większą część analizowanego okresu niepewna 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 stagnację i jedynie niewielki wzrost transportowanych przez kolej wolumenów kruszyw r/r;
- rudy żelaza (wzrost o 20,0% r/r do poziomu 2,9 mln ton), metale i wyroby metalowe (wzrost o 10,5% r/r do 4,2 mln ton) oraz koks (wzrost o 21,5% r/r do 4,7 mln ton). Po silnym spadku zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, co przełożyło się na znaczne zmniejszenie ogólnego wolumenu produkcji (np. wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych) i zmniejszenie przewozów wyrobów

⁷¹ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 22 lipca 2021 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International a.s.

⁷² Urząd Transportu Kolejowego

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁴ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁵ Główny Urząd Statystyczny

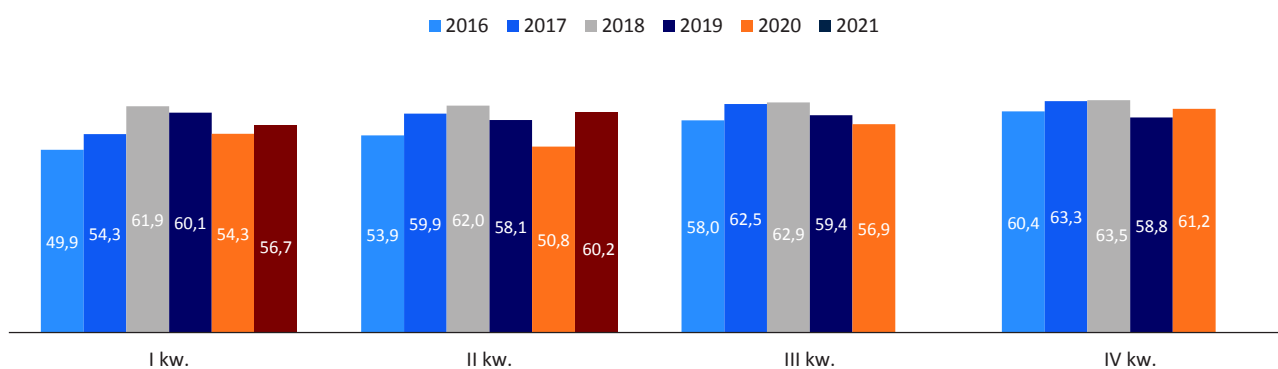
⁷⁶ Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2021 r. Dane za czerwiec i całe I półrocze 2021 r. będą dostępne pod koniec sierpnia 2021 r.

sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) końcówka 2020 r. oraz I półrocze 2021 r. przyniosły spodziewane ożywienie tego rynku i odbicie. Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) były jednymi z najmocniej dotkniętych przez pierwszą falę pandemii COVID-19 segmentów gospodarki, a obecnie są gałęziami przemysłu notującymi znaczne wzrosty;

- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 7,1% r/r do 7,0 mln ton). Aktywizacja przewozów paliw ciekłych wynikała głównie ze wzrostu popytu, po znacznych spadkach związanych z pandemią COVID-19.

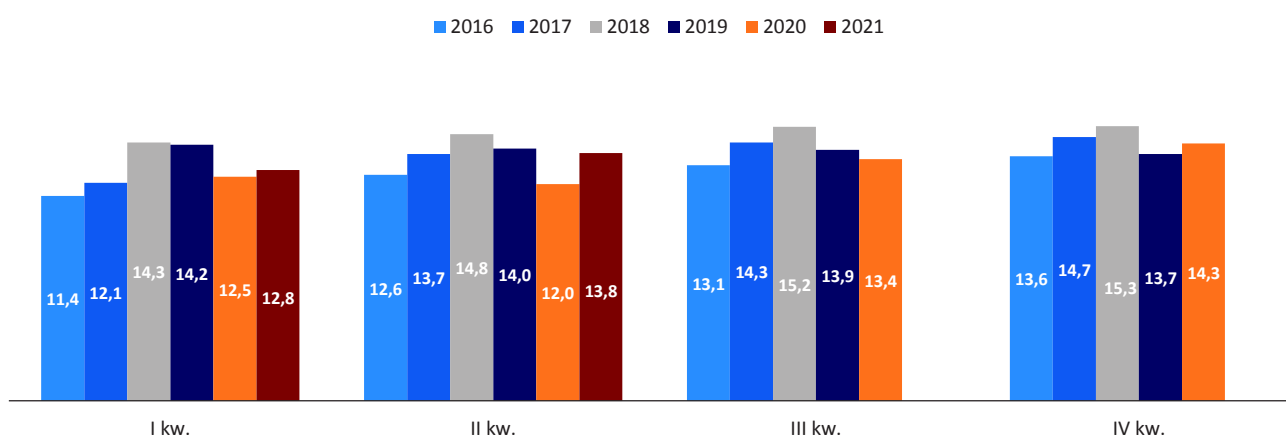
Łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie 5 miesięcy 2021 r. stanowiły 76% całkowitych przewozów rynku.

Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mld tkm)

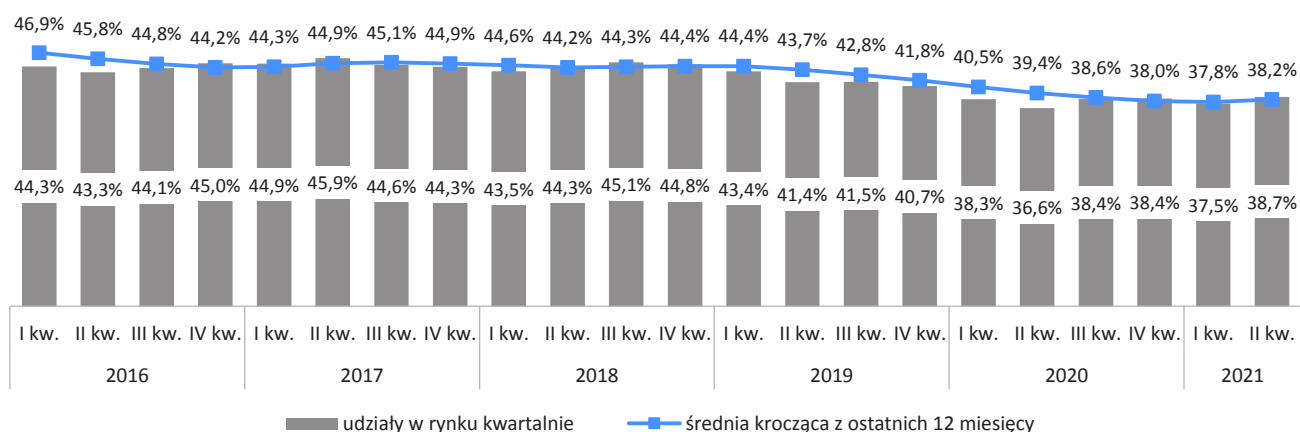


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

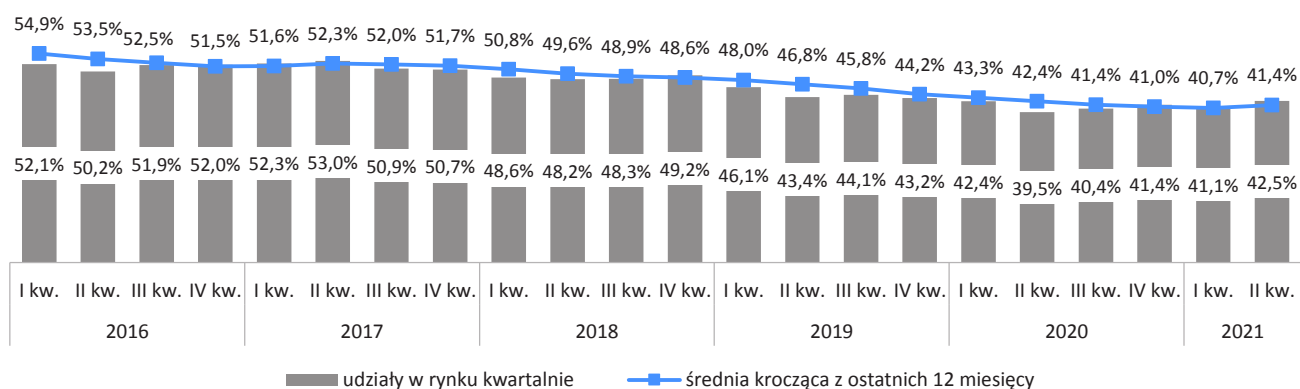
W trakcie I półrocza 2021 r. rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej, przy jednoczesnym wzroście zrealizowanej przez operatorów kolejowych pracy przewozowej w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. W tym czasie Grupa PKP CARGO odnotowała wyższą od konkurentów dynamikę zmian, co przełożyło się na wzrost udziałów rynkowych r/r. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w I półroczu 2021 r. wyniosły 38,1% (+0,6 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 41,8% w pracy przewozowej (+0,8 p.p. r/r).⁷⁷ Grupa PKP CARGO⁷⁸ utrzymała więc pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, poprawiając jednocześnie swoje wyniki udziałowe r/r. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w I półroczu 2021 r. były równe odpowiednio 36,7% (+0,5 p.p. r/r) oraz 41,4% (+0,8 p.p. r/r).⁷⁹

Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2021



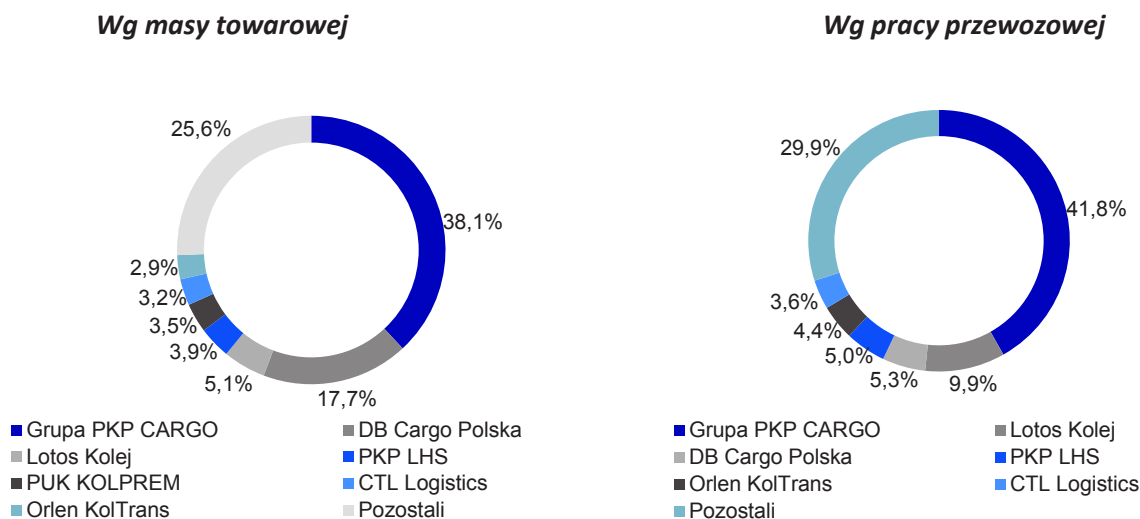
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁷⁷ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁸ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁷⁹ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2021 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 I półroczu 2021 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 72,3 mln ton ładunków (+10,1% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (20,7 mln ton, wzrost o 15,0% r/r), Lotos Kolej (6,0 mln ton, spadek o 0,4% r/r) oraz PKP LHS (4,5 mln ton, wzrost o 15,8% r/r).⁸⁰

Równocześnie w I półroczu 2021 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o 7,0% r/r do poziomu 15,5 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (2,6 mld tkm, wzrost o 2,9% r/r), DB Cargo Polska (1,4 mld tkm, wzrost o 19,4% r/r) oraz PKP LHS (1,3 mld tkm, wzrost o 9,5% r/r).⁸¹

W I półroczu 2021 r. zanotowano skrócenie średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 214 km (tj. -2,8% r/r).⁸²

W ujęciu masy towarowej, spośród konkurentów Grupy PKP CARGO najmocniejszy spadek udziałów rynkowych r/r w I półroczu 2021 r. odnotowali CTL Logistics (-0,6 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 6,8% r/r), Lotos Kolej (-0,6 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 0,4% r/r) oraz PUK Kolprem (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 3,3% r/r). Pod względem wykonanej pracy przewozowej w największym stopniu skurczyły się natomiast r/r udziały rynkowe spółek: CTL Logistics (-0,9 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 12,5% r/r) oraz Lotos Kolej (-0,5 p.p. r/r, wzrost zrealizowanej pracy przewozowej o 2,9% r/r), Freightliner PL (-0,5 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 6,1%) i Captrain Polska (-0,5 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 17,9% r/r).⁸³

W I półroczu 2021 r. na rynku kolejowych przewozów towarowych oprócz Grupy PKP CARGO, dobrze poradziła sobie spółka DB CARGO Polska (której udziały wzrosły +0,6 p.p. r/r w zakresie masy towarowej oraz +0,5 p.p. w pracy przewozowej) oraz operator realizujący w większości przewozy intermodalne Ecco Rail (ze wzrostem +0,4 p.p. r/r w masie towarowej i +0,7 p.p. r/r w pracy przewozowej, przy zanotowanej dynamice wzrostu parametrów przewozowych na poziomie odpowiednio +68,5% r/r oraz +67,0% r/r).⁸⁴

Na rynku widać nadal tendencję wyraźnego zwiększania się roli nowych spółek (przykładem jest tu np. operator T&C, który szybko zaznaczył wyraźnie swoją obecność na rynku rozpoczynając realizację przewozów w marcu br., a obecnie po pierwszych 6 miesiącach roku przekroczył już 0,5% udziału w rynku w zakresie zrealizowanej pracy przewozowej). W zestawieniu operatorów kolejowych, którzy przekroczyli w trakcie trwania I półrocza 2021 r. próg udziału rynkowego na poziomie 0,5%

⁸⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸¹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸² obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸³ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁴ obliczenia własne na podstawie danych UTK

rynku pojawiają się nowe w zestawieniu firmy intensyfikujące obecnie swoje przewozy na rynku kolejowym jak: Colas Rail Polska, Alza Cargo, EP Cargo, Żwirownia Dolata, czy Karpień.⁸⁵

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I kwartale 2021 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 133,7 mln ton towarów (+22,0% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 19,7 mld tkm (+35,2% r/r).⁸⁶ W tym czasie zanotowano silny wzrost r/r wolumenów przewiezionych przez transport samochodowy, przy umiarkowanym wzroście wolumenu w transporcie kolejowym oraz zmniejszeniu masy przetransportowanej przez pozostałe gałęzie. Analogicznie sytuacja wyglądała w zakresie zrealizowanej na rynku pracy przewozowej. Jednocześnie w I kwartale 2021 r. wzrosła średnia odległość przewozu ładunków w Czechach o 10,8% r/r i wyniosła 147,6 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie o 16,8% r/r do poziomu 141,8 km, podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zmniejszył się w tym czasie o -1,1% r/r do 166,5 km.⁸⁷ Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego jest w dalszym ciągu krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.⁸⁸

Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2021 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	133,7	24,1	22,0%	19,7	5,1	35,2%	147,6	14,4	10,8%
Transport drogowy	106,9	23,9	28,7%	15,2	5,1	50,4%	141,8	20,4	16,8%
Transport kolejowy	24,0	0,7	3,2%	4,0	0,1	2,0%	166,5	-1,9	-1,1%
Pozostałe gałęzie transportu	2,8	-0,5	-14,7%	0,6	-0,02	-3,5%	208,4	24,2	13,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Transport kolejowy w Czechach w I kwartale 2021 r. odnotował wzrost r/r wolumenu przewiezionej masy do 24,0 mln ton (3,2% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 4,0 mld tkm (2,0% r/r).⁸⁹ Wobec zanotowanych w tym czasie znacznych wzrostów przewozów towarów zrealizowanych transportem samochodowym (tu wzrost o 28,7% w masie oraz o 50,4% w pracy przewozowej) wyniki te, choć pozytywne, jednak nie przełożyły się na wzrost udziałów kolei w rynku transportowym. W ujęciu masy towarowej kolej straciła -3,3 p.p. udziału w rynku r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej o -6,6 p.p. r/r.⁹⁰

⁸⁵ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2021 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2021 r.

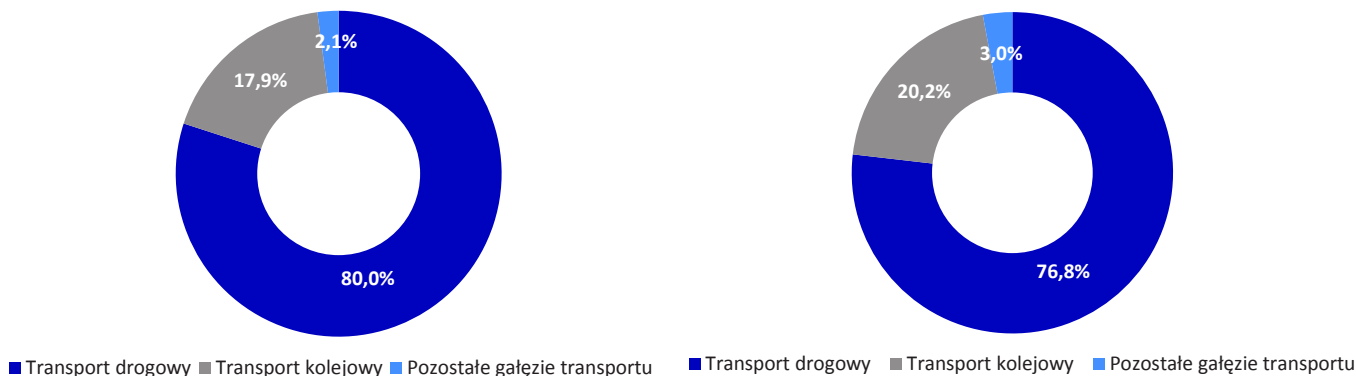
⁸⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

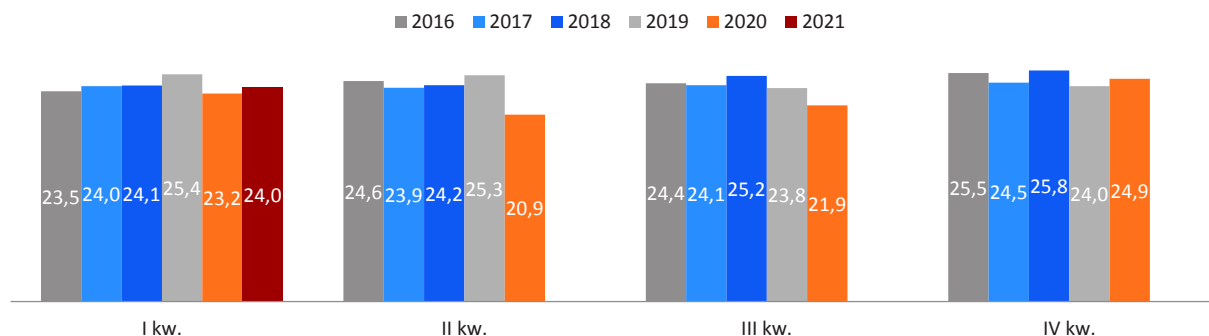
⁹⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 12 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)



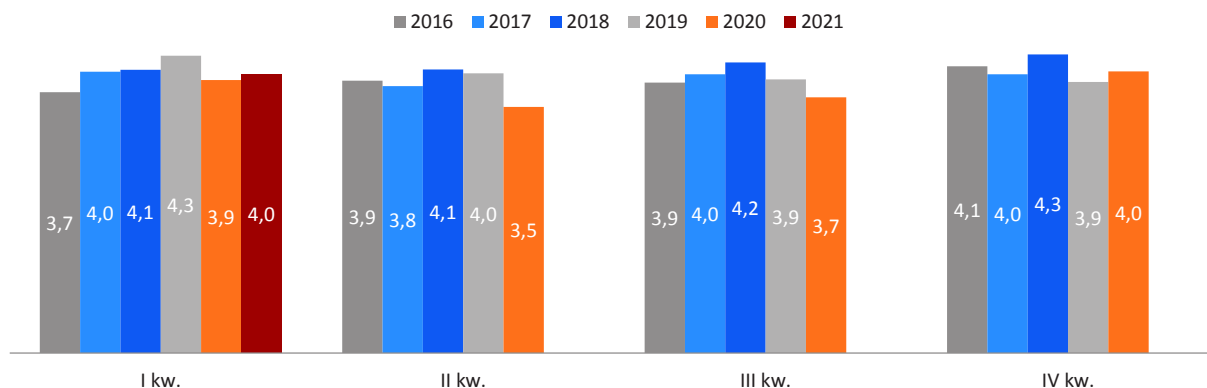
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

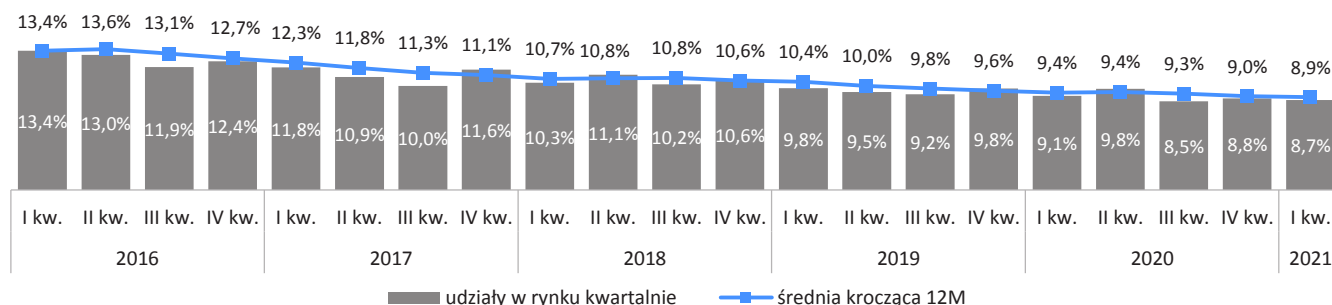
4.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Czechach

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w I półroczu 2021 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 123 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁹¹

W I półroczu 2021 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 4,0 mln ton ładunków (-2,7% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,5 mld tkm (-0,1% r/r). Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International wzrosła w tym okresie do 136,5 km (2,8% r/r) głównie z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów. W tym czasie skutki pandemii COVID-19 oraz związana z tym recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym nadal wywierały negatywny wpływ na wyniki przewozowe PKP CARGO International. Zmniejszenie wolumenu przewiezionych ładunków w tym czasie było rezultatem głównie spadku przewozów węgla kamiennego (-13,5% r/r do poziomu 1,3 mln ton) oraz w mniejszym stopniu kruszyw i materiałów budowlanych, drewna i produktów rolnych oraz pozostałych towarów, przy jednoczesnym zanotowaniu znacznego wzrostu przewozów metali i rud, czy produktów chemicznych. Bardzo pozytywnym objawem jest również odnotowany wzrost realizacji przewozów intermodalnych w trakcie I półrocza 2021 r. (o 5,9% r/r do poziomu 0,8 mln ton), po tym jak jeszcze po I kwartale 2021 r. ten segment przewozów notował spadki r/r na poziomie -6,5% (w samym II kwartale roku dynamika wzrostu przewozów intermodalnych osiągnęła w PKP CARGO International poziom ponad 20% r/r).⁹² Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających wpływ pandemii, 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).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w I półroczu 2021 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku minimalnie się pogorszyła - jej udział zmniejszył się o -1,0 p.p. r/r do poziomu 6,7%. Spółka nadal utrzymuje jednak stabilną pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁹³

Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2021*



* dane za II kw. 2021 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2021 r.

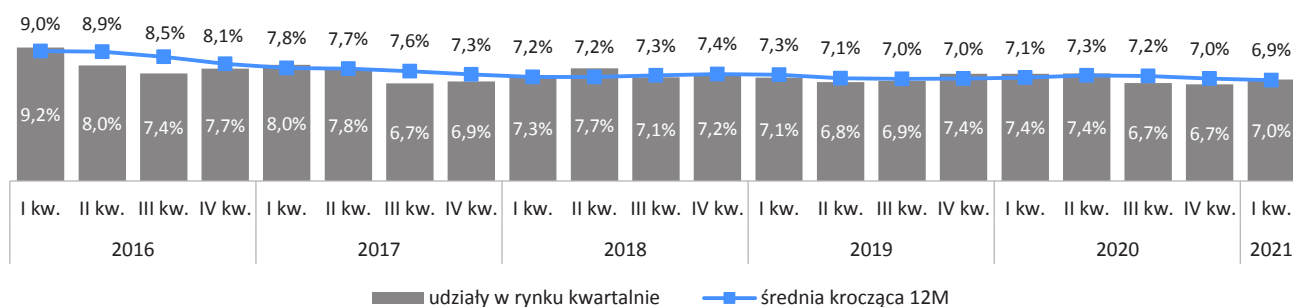
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International

⁹¹ SŽDC (stan na 16.06.2021 r.)

⁹² statystyka własna PKP CARGO International

⁹³ SŽDC

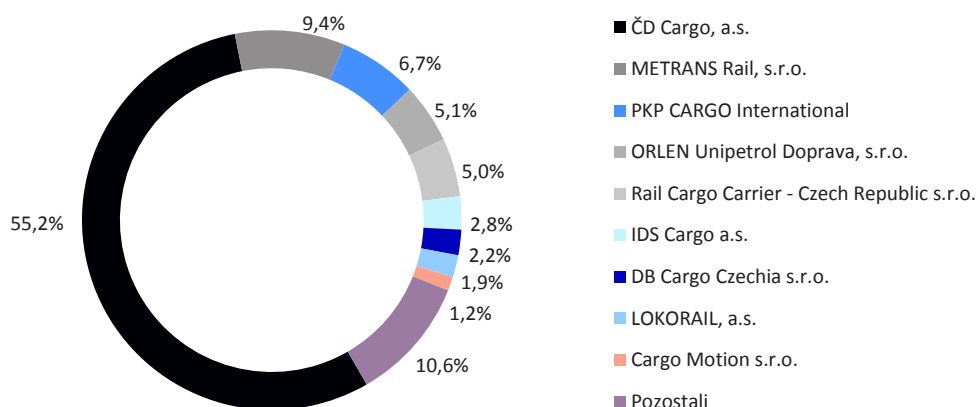
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2021*



* dane za II kw. 2021 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2021 r.

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

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2021 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I półroczu 2021 r. spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, choć jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł 55,2% (-3,1 p.p. r/r). Niższe niż w I półroczu 2020 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak IDS Cargo (-1,1 p.p. r/r do 2,8%) i PKP CARGO International (-1,0 p.p. r/r do 6,7%). W I półroczu 2021 r. największy wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowały: ORLEN Unipetrol Doprava (+1,1 p.p. r/r do poziomu 5,1%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,7 p.p. r/r do 5,0%) i Metrans Rail (+0,5 p.p. r/r do 9,4%), tj. podmioty opierające model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza. Metrans Rail wzmocnił tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. W zestawieniu pojawili się operatorzy kolejowi, którzy w I półroczu 2020 r. nie byli wyszczególniani tzn.: DB Cargo Czechia s.r.o. (2,2%) oraz LOKORAIL a.s. (z udziałem 1,9%). Znaczny wzrost udziału rynkowego osiągnęli też łącznie drobni operatorzy kolejowi, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (+2,2 p.p. r/r do 10,6%).⁹⁴

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I półroczu 2021 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A. W I półroczu 2021 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez PKP CARGO S.A. przewozy koksu (na skutek braku eksportu tego towaru z Czech przez port w Gdańsku oraz braku tranzytu z Polski do Bośni i Hercegowiny) oraz metali (w tranzyście do Czech z portu w Gdyni). Jednocześnie w ujęciu rok do roku w analizowanym okresie wzrosły przewozy węgla kamiennego (w tranzyście z portu w Gdańsku i eksporcie z polskich kopalń do Czech), topnika wapniowego

⁹⁴ SŽDC

(z Polski do Czech) oraz metanolu (z Turcji do zakładów nawozowych w Polsce). Wzrosły również przewozy drewna surowego (dzięki realizacji przewozów z Polski do Austrii, Węgier i na Słowację), zwiększyły się przewozy tranzytowe papieru ze Słowacji do Polski oraz przewozy części samochodowych z Polski do Włoch. Wzrost zanotowano również w transzycie kontenerów między Polską a Włochami i Rumunią.⁹⁵

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2020 r. i I półrocze 2021 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.

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

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2021	I półrocze 2020	Zmiana I półrocze 2021/ I półrocze 2020		I półrocze 2021	I półrocze 2020	II kw. 2021	II kw. 2020	Zmiana II kw. 2021/ II kw. 2020	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	4 797	4 125	672	16,3%	39%	37%	2 402	1 695	707	41,7%
z czego węgiel kamienny	3 875	3 398	476	14,0%	31%	31%	1 951	1 436	515	35,9%
Kruszywa i materiały budowlane ²	2 245	1 998	246	12,3%	18%	18%	1 398	1 114	284	25,5%
Metale i rudy ³	1 078	969	110	11,3%	9%	9%	533	508	25	4,9%
Produkty chemiczne ⁴	1 107	901	206	22,9%	9%	8%	565	431	134	31,1%
Paliwa płynne ⁵	306	417	-111	-26,6%	2%	4%	147	161	-14	-8,7%
Drewno i płody rolne ⁶	409	511	-101	-19,9%	3%	5%	180	244	-64	-26,3%
Przewozy intermodalne	2 238	1 926	312	16,2%	18%	17%	1 172	1 045	127	12,1%
Pozostałe ⁷	258	286	-27	-9,5%	2%	3%	142	130	13	10,0%
Razem	12 439	11 132	1 307	11,7%	100%	100%	6 538	5 327	1 211	22,7%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2021	I półrocze 2020	Zmiana I półrocze 2021/ I półrocze 2020		I półrocze 2021	I półrocze 2020	II kw. 2021	II kw. 2020	Zmiana II kw. 2021/ II kw. 2020	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	25,2	22,0	3,2	14,8%	52%	50%	12,5	9,8	2,7	27,8%
z czego węgiel kamienny	22,2	19,7	2,5	12,9%	46%	45%	11,1	8,9	2,1	23,9%
Kruszywa i materiały budowlane ²	8,7	8,1	0,6	6,9%	18%	19%	5,3	4,6	0,7	16,2%
Metale i rudy ³	3,6	3,2	0,5	14,7%	7%	7%	1,9	1,5	0,4	25,9%
Produkty chemiczne ⁴	3,2	2,7	0,5	19,7%	7%	6%	1,6	1,2	0,4	33,0%
Paliwa płynne ⁵	0,9	1,2	-0,4	-28,7%	2%	3%	0,4	0,5	-0,1	-13,8%
Drewno i płody rolne ⁶	1,2	1,4	-0,2	-14,6%	2%	3%	0,5	0,6	-0,1	-10,9%
Przewozy intermodalne	4,8	4,3	0,5	10,9%	10%	10%	2,5	2,3	0,2	9,9%
Pozostałe ⁷	0,9	0,9	0,0	1,0%	2%	2%	0,5	0,4	0,1	13,0%
Razem	48,6	43,9	4,7	10,8%	100%	100%	25,3	20,9	4,4	21,1%

Źródło: Opracowanie własne

⁹⁵ statystyka własna PKP CARGO S.A.

W I półroczu 2021 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 256 km (+0,9% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2021	I półrocze 2020	Zmiana I półrocze 2021/ I półrocze 2020		II kw. 2021	II kw. 2020	Zmiana II kw. 2021/ II kw. 2020	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	190	188	3	1,3%	192	173	19	10,9%
z czego węgiel kamienny	175	173	2	1,0%	176	161	15	9,6%
Kruszywa i materiały budowlane ²	258	246	13	5,1%	262	242	19	8,0%
Metale i rudy ³	297	307	-9	-2,9%	280	336	-56	-16,7%
Produkty chemiczne ⁴	343	334	9	2,7%	348	353	-5	-1,4%
Paliwa płynne ⁵	346	335	10	3,0%	356	336	20	5,9%
Drewno i płody rolne ⁶	343	366	-23	-6,2%	332	401	-70	-17,3%
Przewozy intermodalne	464	443	21	4,8%	470	461	10	2,1%
Pozostałe ⁷	282	314	-33	-10,4%	305	314	-9	-2,7%
Razem	256	254	2	0,9%	259	255	3	1,4%

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.


⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.


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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2021 r.:

- większa r/r sprzedaż węgla kamiennego;
 - wzrost zapotrzebowania na węgiel w kraju spowodowany m.in.:
 - wzrostem produkcji energii elektrycznej ze względu na większe zapotrzebowanie odbiorców,
 - zmianami w miksie energetycznym, tj. wzrostem znaczenia produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym oraz spadkiem znaczenia energetyki wiatrowej i gazowej;
 - malejący udział importu energii elektrycznej;
 - wzrost przewozów koksu w kraju, w eksporcie i imporcie;
 - niższe przewozy dla odbiorców węgla w Czechach zarówno z kopalń czeskich, jak i z terytorium Polski;
 - niższe przewozy koksu na terenie Czech;
 - spadek średniej odległości przewozu węgla oraz koksu na terenie RP (zmiana w strukturze i kierunkach dostaw, mniejszy udział tranzytu).
-
- 

paliwa stałe

 - zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane wzrostem przewozów na budowę A1, S7, S5, S19 i innych inwestycji drogowych;
 - wzrost odległości przewozu kruszyw, m.in. na budowę S7 oraz linii kolejowej Rail Baltica;
 - wzrost przewozów klinkieru i kamienia wapiennego do Czech;
 - spadek przewozów PKP CARGO International na potrzeby budowy torów kolejowych w Czechach.
-
- 

intermodal

 - wzrost przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku – pozyskanie nowych klientów oraz intensyfikacja przewozów w ramach współpracy z dotychczasowymi;
 - realizacja regularnych połączeń operatorskich do/i z portów;
 - realizacja przewozów naczep w ramach połączeń operatorskich do Duisburga;
 - zmniejszenie przewozów zrzębki drzewnej opałowej;
 - ograniczenie przewozów masowych w kontenerach (mniejsza ilość stali);
 - wzrost przewozów kontenerów przez PKP CARGO International a.s. (realizacja nowych przewozów);
 - spadek przewozów samochodów z Czech do Rosji i Słowenii (spadek popytu).



metale
i rudy

- wzrost przewozów rud i metali spowodowany zwiększonym zapotrzebowaniem na wyroby stalowe po spowolnieniu produkcji budowlano-montażowej w 2020 r.;
- wzrost importu metali ze względu na mniejszą produkcję krajową metali (niższy popyt w branży motoryzacyjnej oraz wzrost kosztów energii elektrycznej w Polsce);
- pozyskanie kontraktów na przewozy metali z portów do Czech;
- spadek średniej odległości przewozu związany z krótszą odległością przewozów metali.



produkty
chemiczne

- wzrost przewozów nawozów sztucznych (w komunikacji krajowej oraz w eksporcie przez porty morskie);
- wzrost przewozów krzemianów sodu w eksporcie przez porty;
- wzrost przewozów węglowodorów przez granicę wschodnią



paliwa
płynne

- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta - 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 ze Słowacji do Polski i Niemiec oraz na terytorium Czech;



drewno
i płody rolne

- spadek przewozów drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru) spowodowany brakiem importu drewna z Białorusi;
- brak przewozów drewna z Czech do portów;
- spadek eksportu drewna z Polski ze względu na nadwyżkę taniego drewna z Czech;;



pozostałe

- utrzymanie wielkości przewozów dla pozostałych ładunków, w tym:
 - wzrost przewozów siarczku arsenu z Białorusi;
 - wzrost importu gliny;
 - spadek przewozów popiołów;
- spadek średniej odległości krajowych 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 Śródrocznym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymania infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.



4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 6 miesięcy 2021 r. oraz w analogicznym okresie 2020 r.

Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. oraz 2020 r.



Od początku 2021 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 376 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 298 osób.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 458,0 mln zł, tj. więcej o 9,5% w stosunku do analogicznego okresu 2020 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).

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 6 miesięcy 2021 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw oraz zakup wagonów - łącznie 385,8 mln zł (tj. 84,2% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 6,3 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 11,2 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 18,4 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 36,3 mln zł, w tym: w obszarze najmu nieruchomości na poziomie 24,3 mln zł, najmu wagonów i lokomotyw na poziomie 4,5 mln zł oraz na pozostałe prawa na poziomie 7,5 mln zł, głównie na zakup wyposażenia terminali kontenerowych oraz zakup kontenerów do przewozu cukru w formie leasingu.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za I półrocze 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2020 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2021	6 miesięcy 2020	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	11,2	12,7	-1,5	-11,8%
Zakup lokomotyw	0,0	33,0	-33,0	-100,0%
Modernizacja lokomotyw	97,7	93,1	4,6	4,9%
Zakup wagonów	114,8	37,8	77,0	203,7%
Modernizacja wagonów	0,0	1,7	-1,7	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	18,3	8,0	10,3	128,8%
Teleinformatyzacja	6,3	5,6	0,7	12,5%
Pozostałe	0,1	2,2	-2,1	-95,5%
Komponenty w remontach, w tym:	173,3	175,7	-2,4	-1,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	53,9	55,8	-1,9	-3,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	119,4	119,9	-0,5	-0,4%
Prawa do użytkowania aktywów*	36,3	48,6	-12,3	-25,3%
Razem	458,0	418,4	39,6	9,5%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 6 miesięcy 2021 r. nie obejmują zwiększeń w wysokości 7,3 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń przeładunkowych i kontenerów.

Źródło: Opracowanie własne

4.6 Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ

- W dniu 14 stycznia 2021 r. Polskie Koleje Państwowe S.A. – akcjonariusz Spółki, powołał do składu Rady Nadzorczej z dniem 14 stycznia 2021 r. Pana Marcina Kowalczyka. W dniu 25 stycznia 2021 r., Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wybrała Pana Marcina Kowalczyka do pełnienia funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII kadencji.

LUTY

- Zawiadomienie o wyborze przez 2. Regionalną Bazę Logistyczną w Warszawie oferty PKP CARGO S.A. jako najkorzystniejszej w postępowaniu prowadzonym w celu zawarcia 7-letniej umowy ramowej na świadczenie usługi transportu kolejowego.
- Zawarcie umowy na przewozy kolejowe węgla ze spółką Tauron Wydobycie. Umowa obowiązuje od 5 lutego 2021 r. i została zawarta na 12 miesięcy. Jej wartość wynosi ok. 68 mln zł.
- Przedłużenie współpracy pomiędzy PKP CARGO CONNECT a Eurasian International Freight GmbH. PKP CARGO CONNECT zapewni organizację transportu kolejowego kontenerów w UE i na innych odcinkach Nowego Jedwabnego Szlaku - kompleksowy transport kolejowy z dedykowanymi usługami celnymi. Ponadto polska strona zadba o usługi przeładunkowe i składowania kontenerów. Te ostatnie świadczyć będzie PKP CARGO Terminale.
- Wpisanie do Rejestru Układów Zbiorowych Pracy nowego układu dla Spółki PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. z datą obowiązywania od 1 marca 2021 r.

MARZEC

- Podpisanie umowy ramowej na świadczenie usług przewozu transportem kolejowym sprzętu wojskowego oraz personelu wojskowego na potrzeby jednostek organizacyjnych resortu obrony narodowej, w komunikacji krajowej i międzynarodowej ze Skarbem Państwa - 2. Regionalną Bazą Logistyczną w Warszawie. Umowa została zawarta na okres 7 lat od dnia jej podpisania. Maksymalna całkowita wartość zamówienia oszacowana została przez zamawiającego na kwotę 1,1 mld zł netto (ok. 1,4 mld zł brutto).
- Konsorcjum PKP CARGO i PKP CARGO SERVICE podpisało umowę na przewozy kolejowe węgla kamiennego w latach 2021-2022 ze spółką Tauron Ciepło. Wartość kontraktu to ponad 36 mln zł. Umowa realizowana jest od marca 2021 r. W ramach kontraktu do Zakładów Wytwarzania Tauron Ciepło dostarczone zostanie ok. 780 tys. ton / rok węgla kamiennego z Zakładów Górniczych Tauron Wydobycie S.A., kopalń Polskiej Grupy Górniczej S.A. oraz od innych nadawców. Konsorcjum obsługiwało będzie także bocznice kolejowe Tauron Ciepło w Zakładach Wytwarzania Tychy, Katowice, Bielsko-Biała EC1 i EC2.
- W dniu 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT zawarła z RENTRANS CARGO Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie („RENTRANS CARGO”) warunkową umowę nabycia udziałów w celu umorzenia, na mocy której PKP CARGO CONNECT dokonała zbycia wszystkich posiadanych w spółce RENTRANS CARGO 249 udziałów. W wyniku powyższego, własność 249 udziałów w RENTRANS CARGO w dniu 22 marca 2021 r. przeszła na tę spółkę, co oznacza, że z dniem 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT przestała być współnikiem RENTRANS CARGO, w związku z czym spółka RENTRANS CARGO przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

KWIECIEŃ

- Wydanie przez Prezesa UOKiK zgody na dokonanie koncentracji polegającej na utworzeniu przez PKP CARGO S.A. oraz LTG Cargo Polska Sp. z o.o. wspólnego przedsiębiorcy.
- Dokonanie zmian w Statucie PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

MAJ

- W dniu 17 maja 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2022 r.

CZERWIEC

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgody na zawarcie umów z Forespo Poland S.A. dotyczących nabycia nieruchomości i ruchomości po byłej Fabryce Wagonów Gniewczyzna S.A. oraz zaciągnięcia przez PKP CARGO S.A. zobowiązania w łącznej kwocie 7 380 000,00 EUR brutto. W dniu 16 czerwca 2021 r. PKP CARGO S.A. oraz Forespo Poland S.A. zawarły warunkową umowę sprzedaży oraz warunkową przedwstępną umowę sprzedaży. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w **Nocie 5.7 JSF⁹⁶** oraz **Nocie 5.6 SSF⁹⁷**.
- W dniu 16 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 60 mln EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża).
- W dniu 18 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do maksymalnej kwoty 100 mln zł (WIBOR + marża) z 12 miesięcznym okresem dostępności.
- W dniu 18 czerwca Jednostka Dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 100 mln zł. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.
- W dniu 28 czerwca 2021 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in. uchwałę o: pokryciu straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok 2020, przyjęciu zmian do „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmianie w § 14 ust. 6 pkt 1 Statutu PKP CARGO S.A. oraz uchwałę o zmianie w sprawie zmiany uchwały dot. wyboru firmy audytorskiej.
- W dniu 30 czerwca 2021 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 988 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 14,1 mln zł.
- PKP CARGO S.A. otrzymała waiver od banku, z którym ma zawarte umowy kredytów inwestycyjnych zawierające zapisy dot. weryfikacji wskaźników na dzień 30.06.2021 r. Szczegółowe informacje w tym zakresie zawarte są w **Nocie 4.1. JSF i SSF**.

LIPIEC

- Podpisanie umów dot. przewozów węgla kamiennego z LW Bogdanka do Grupy ENEA (3 umowy z ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. i 2 umowy z ENEA Elektrownia Połaniec S.A.). Łączna suma podpisanych kontraktów to ponad 150 mln zł.
- Rejestracja zmiany w Statucie Spółki.
- Uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w sprawie dokonania zmian w Akcie założycielskim polegających na rozszerzeniu działalności spółki oraz przyznaniu pracownikom spółki prawa do wyboru jednego swojego przedstawiciela (kandydata) do Rady Nadzorczej, który będzie powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie Wspólników.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność przy PKP S.A. wszczęła spór zbiorowy wobec PKP CARGO CONNECT, dotyczący wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki.

⁹⁶ Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A.

⁹⁷ Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych - Polska i Czechy są istotnymi podmiotami europejskiej i światowej wymiany handlowej, pozostają także silnie zintegrowane w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości. W konsekwencji, oprócz czynników krajowych również panująca w otoczeniu makroekonomicznym koniunktura (szczególnie w Niemczech i pozostałych krajach UE, z którymi relacje ekonomiczne są najmocniejsze) ma znaczący wpływ na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach, a tym samym przekłada się – pośrednio – na wyniki operacyjne i przychody spółek należących do Grupy PKP CARGO.

Po tym jak w 2020 r. światowa gospodarka doświadczyła wywołanej pandemią COVID-19 recesji, w I połowie 2021 r. globalna koniunktura gospodarcza stopniowo poprawiała się. Sprzyjały temu m.in. postępujący proces szczepień (szczególnie w gospodarkach rozwiniętych), umożliwiający luzowanie uprzednio wprowadzonych restrykcji natury ekonomicznej i społecznej, adaptacja konsumentów i przedsiębiorstw do realiów pandemii oraz wsparcie ze strony polityki fiskalnej i monetarnej. Równocześnie lepsze od wcześniejszych założeń dane makroekonomiczne z początku 2021 r. przełożyły się na pozytywną rewizję prognoz wzrostu gospodarczego Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) w kwietniu 2021 r. Zgodnie z projekcjami ekonomistów MFW, w 2021 r. światowy PKB zanotuje silne odbicie i wzrośnie o 6,0% r/r (+0,5 p.p. względem poprzedniej prognozy ze stycznia 2021 r.) po spadku o 3,3% r/r w 2020 r., a również w 2022 r. globalna gospodarka pozostanie na ścieżce stabilnego wzrostu z dynamiką PKB równą 4,4% (+0,2 p.p. w stosunku do poprzedniej projekcji). Jednocześnie w ocenie ekonomistów MFW tempo post-pandemicznego odbicia gospodarczego pozostanie silnie zróżnicowane pomiędzy poszczególnymi krajami, a w przypadku znacznej części z nich, w tym wielu gospodarek strefy euro czy Wielkiej Brytanii, poziom PKB z 2019 r. (okresu sprzed pandemii COVID-19) zostanie osiągnięty dopiero w 2022 r.⁹⁸

Pomimo pozytywnych sygnałów płynących w ostatnich miesiącach ze światowej gospodarki, skala niepewności związanej z przyszłą ścieżką wzrostu PKB pozostaje bardzo wysoka. W ocenie zagranicznych (MFW) i krajowych (NBP) instytucji, do kluczowych czynników ryzyka dla tempa wzrostu globalnego PKB w horyzoncie najbliższych lat zaliczają się m.in.:

- pojawienie się nowych mutacji wirusa COVID-19 (potencjalnie bardziej zakaźnych bądź też zmniejszających skuteczność dotychczas opracowanych szczepionek), mogące wymusić ponowne zaostrzenie uprzednio poluzowanych bądź wręcz całkowicie zniesionych restrykcji;⁹⁹
- silne zróżnicowanie tempa post-pandemicznego ożywienia pomiędzy poszczególnymi krajami bądź grupami krajów, potencjalnie skutkujące powstaniem nierównowag makroekonomicznych w światowej gospodarce;
- ugruntowanie wywołanych przez pandemię COVID-19 zmian zachowań ekonomicznych ludności (m.in. spadku mobilności oraz częstotliwości interakcji międzyludzkich), których rezultatem byłoby m.in. permanentne zmniejszenie popytu na wiele rodzajów usług;¹⁰⁰
- ewentualne ponowne nasilenie problemów natury podażowej (zwiększona skala absencji pracowników, zaburzenia w ramach łańcuchów dostaw), negatywnie wpływające na krańcową produktywność oraz przekładające się na wzrost kosztów działalności przedsiębiorstw;
- nasilenie tendencji autarkicznych (ponowny wzrost barier w globalnym handlu, mniejsza skala inwestycji zagranicznych czy też ograniczenie dyfuzji technologii);¹⁰¹
- długofalowa skuteczność polityk publicznych w mitygowaniu długofalowych negatywnych skutków pandemii (m.in. ograniczenia dostępu do edukacji, wzrostu nierówności dochodowych czy też ubytku mocy produkcyjnych);
- ewentualne pogorszenie nastrojów i spadek apetytu na ryzyko na globalnych rynkach finansowych, mogące wymusić szybsze od oczekiwanego tempo normalizacji polityki pieniężnej oraz zacieśnienie warunków finansowych (wpływające szczególnie negatywnie na stabilność finansową oraz wypłacalność krajów charakteryzujących się wysokim poziomem zadłużenia);¹⁰²
- mocna dywergencja cen aktywów finansowych oraz wyników realnej sfery gospodarki, zagrażająca długofalowej stabilności finansowej i potencjalnie skutkująca wywołaniem kolejnego kryzysu finansowego.¹⁰³

⁹⁸ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹⁹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁰⁰ Narodowy Bank Polski

¹⁰¹ Narodowy Bank Polski

¹⁰² Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁰³ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Dodatkowymi (niezwiązanymi bezpośrednio z ekonomicznymi skutkami pandemii COVID-19) czynnikami ryzyka dla średnio- i długoterminowych perspektyw światowego wzrostu gospodarczego pozostają również kwestie demograficzne (obserwowany proces starzenia się społeczeństw, przede wszystkim w gospodarkach rozwiniętych) oraz wyzwania związane z polityką klimatyczną.

W scenariuszu negatywnym, przedłużający się okres pandemii COVID-19 (np. w wyniku pojawienia się nowych, bardziej zakaźnych czy odpornych na aplikowane szczepionki wariantów) i materializacja choć części pozostałych wymienionych powyżej czynników ryzyka mogą przyczynić się do trwałego ubytku globalnego potencjału produkcyjnego, w tym także gospodarek Polski i Czech – m.in. na skutek trwałego spadku stopy inwestycji, wzrostu stopy bezrobocia równowagi, niższej stopy aktywności zawodowej czy też ogółem niższego tempa wzrostu produktywności w horyzoncie nadchodzących kwartałów i lat.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Największy udział w całkowitym wolumenie przewozów Grupy PKP CARGO mają ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa i inne materiały budowlane, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne czy też paliwa ciekłe. W konsekwencji, koniunktura panująca w gałęziach gospodarki będących głównymi odbiorcami powyższych surowców (m.in. energetyce, budownictwie czy sektorze hutniczym) wpływa bezpośrednio na popyt na usługi transportowe, a w rezultacie na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO.

Spowodowana przez pandemię COVID-19 recesja gospodarcza odcisnęła piętno na sektorze przemysłowym. W wartościach bezwzględnych poziom produkcji przemysłowej w Polsce w 2020 r. spadł początkowo do najniższego poziomu od 2013 r., a następnie sektor zaczął stopniowo odrabiać straty, osiągając pod koniec 2020 r. wolumen produkcji sprzed pandemii.¹⁰⁴ W I półroczu 2021 r. sektor przemysłowy pozostaje relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19 i pełni rolę stabilizatora polskiej gospodarki. W I półroczu 2021 r. wolumen produkcji przemysłowej w Polsce był wyższy niż w I półroczu ub. roku (+18,2% r/r). Wzrost umocnił się szczególnie w II kwartale br. (+30,3% r/r, wobec wzrostu o 7,8% w I kwartale br.). W tym czasie wzrosła sprzedaż w większości sekcji przemysłu (oprócz górnictwa i wydobywania, gdzie zanotowano jej niewielki spadek o 0,6%, wobec spadku o 9,2% przed rokiem), w tym najbardziej w przetwórstwie przemysłowym (o +19,3%), w którym przed rokiem jej spadek był głębszy niż przeciętnie w przemyśle. Dane wskazują obraz dobrej koniunktury w krajowym przemyśle, a sektor przemysłowy jest beneficjentem ożywienia w światowej gospodarce oraz post-pandemicznego skoku popytu.

W II połowie 2021 r. można oczekiwać utrzymania wysokiej dynamiki wzrostu produkcji przemysłowej r/r, chociaż z uwagi na stopniowo rosnącą statystyczną bazę odniesienia tempo wzrostu produkcji będzie zauważalnie niższe niż dotychczas w 2021 r. (dynamika wzrostu poniżej 20% r/r). Dalszy rozwój sytuacji epidemicznej, a także dynamika powrotu polskiej i czeskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu będą w rezultacie kluczowymi determinantami tempa wzrostu produkcji przemysłowej i - pośrednio - skali przewozów Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów.

Oprócz czynników związanych bezpośrednio z ekonomicznymi konsekwencjami pandemii COVID-19 (m.in. trwałych przetarasowań w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości czy też zmian popytu na wyroby przemysłowe w kraju i za granicą), istotnymi czynnikami ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO w horyzoncie kolejnych kwartałów są m.in.:

- oczekiwany spadek zużycia węgla energetycznego jako surowca energetycznego w Polsce i Czechach. Zmniejszenie skali wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce będzie wynikało zarówno z czynników podażowych (postępujący spadek rentowności wydobywania w kopalniach oraz ich planowane zamknięcia), jak i popytowych (rosnące znaczenie innych nośników energii w ślad za implementacją założeń polityki klimatycznej UE, spadająca konkurencyjność cenowa produkcji energii z węgla – wysokie opłaty za emisję CO₂, czy też ogólny wzrost efektywności energetycznej).¹⁰⁵ Przyjęcie w lutym 2021 r. przez Radę Ministrów dokumentu „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.” (PEP) zakłada stopniowe zmniejszanie zużycia węgla kamiennego w polskiej gospodarce w horyzoncie nadchodzących lat, przy czym podkreślono, że ma się to stać w sposób uwzględniający sprawiedliwą transformację i poszanowanie interesów wszystkich zainteresowanych podmiotów. Zgodnie z postanowieniami PEP, w 2030 r. udział OZE w końcowym zużyciu energii brutto ma wynieść minimum 23%, planowany jest również dalszy rozwój energetyki wiatrowej oraz – po 2030 r. – uruchomienie w Polsce elektrowni jądrowej.
- ogromny wzrost cen emisji CO₂ uderzający w energetykę, ciepłownictwo oraz inne branże jak np. hutniczą, czy cementową (cena uprawnień do emisji 1 tony CO₂ przekracza już 50 euro tzn. od grudnia 2020 r. do czerwca 2021 r. cena uprawnień do emisji wzrosła aż o 75%, a mechanizmy spekulacyjne powodują dalsze podbijanie ceny). Skutkuje to ograniczaniem inwestycji w ciepłowniach i stwarza znaczne ryzyko uzależnienia gospodarki krajowej w coraz większym stopniu od importu energii z Niemiec czy Czech. Wysoka cena pozwoleń na emisje przy ograniczeniu przez

¹⁰⁴ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰⁵ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Portal WysokieNapiecie.pl

Polskę ich darmowych limitów spowodowała brak opłacalności wytwarzania ciepła z węgla (koszt zakupu pozwolenia na emisję jest wyższy niż koszt węgla w procesie wytworzenia jednego GJ ciepła), dlatego krajowe przedsiębiorstwa w celu ograniczenia kosztów planują odejście od rodzimego węgla na rzecz importowanego gazu. Zapowiedź wprowadzenia pakietu „Fit for 55” przez Unię Europejską, którego celem jest podwyższenie celu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. z 40% do 55%, co spowoduje, że pula nowych uprawnień dostępnych w systemie będzie zmniejszana szybciej. To przyniesie poważne skutki dla krajowej i europejskiej gospodarki (szczególnie dla polskiej energetyki i przemysłu, działających w oparciu o emisyjne konwencjonalne źródła energii), choćby z uwagi na fakt, że spowoduje dalszy wzrost cen prądu. Szacunki Komisji Europejskiej zakładają, że ceny uprawnień do emisji CO₂ mogą wzrosnąć do końca dekady do 85 euro (zdaniem wielu ekspertów spowoduje to szybki wzrost cen uprawnień do emisji CO₂, które przekroczą 100 euro).

- konsumpcja węgla spadnie zarówno w energetyce, ciepłownictwie, jak i przemyśle w perspektywie nadchodzących lat. Ministerstwo Klimatu i Środowiska poinformowało także o planowanym wyłączeniu w Polsce ok. 70% bloków węglowych w ciągu najbliższych 20 lat. W dniu 1 stycznia 2021 r. odłączono już od sieci stare bloki węglowe o łącznej mocy 1 645 MW (w grupie Tauron oraz w grupach PGE i ZE PAK). Do końca 2023 r. w grupie PGE mają zostać wyłączone bloki o łącznej mocy 900 MW (z czego 450 MW już w sierpniu 2021 r.).¹⁰⁶ Równocześnie podpisane porozumienie górników z rządem w sprawie zasad i tempa transformacji górnictwa zakłada możliwość zmniejszenia wydobycia w 2021 r. o ok. 2 mln ton r/r¹⁰⁷. Jednocześnie należy podkreślić, że dotychczas realne tempo spadku wydobycia oraz zapotrzebowania na węgiel regularnie okazywało się większe od wszystkich przyjmowanych uprzednio planów transformacji.
- plan likwidacji górnictwa węgla kamiennego w Czechach zakłada, że wydobycie węgla kamiennego (głównie koksowego) ustanie najpóźniej do końca 2022 r. Ta sytuacja stanowi z jednej strony ryzyko dla spadku przewozów podmiotów z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech (w których duży udział mają wolumeny węgla kamiennego), ale z drugiej strony stwarza to szanse na pojawienie się nowych rynków eksportowych dla polskich kopalni (Polska jest wiodącym eksporterem koksu i węgla koksowego do krajów UE). We wrześniu 2020 r. koks został ponownie uznany przez UE za jeden z surowców strategicznych, a ożywienie gospodarcze w okresie po pandemii powinno sprzyjać popytowi na ten surowiec niezbędny do produkcji stali. W konsekwencji, przyszła sytuacja w Czechach stwarza perspektywę 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), a bilans ryzyk wydaje się zrównoważony.¹⁰⁸
- mocny wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku stali i na wyniki całego sektora hutniczego, którego rozwój zależeć będzie w znacznej mierze od panującej sytuacji (w tym m.in. w sektorze budowlanym). Ewentualna kolejna fala pandemii może skutkować ponownym ograniczeniem popytu na wyroby sektora hutniczego, a w rezultacie także na surowce wykorzystywane w procesie produkcji (rudzie żelaza oraz koks). Jak pokazały doświadczenia z 2020 r. stalochłonne sektory przemysłu (produkcja *automotive*, produkcja maszyn) zostały jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 gałęzi gospodarki,¹⁰⁹ a spadek zużycia stali oraz większości wyrobów stalowych zarówno w 2020 r., jak i w pierwszych miesiącach 2021 r. był przede wszystkim następstwem osłabienia koniunktury gospodarczej w efekcie pandemii (skutek osłabienia aktywności w działach przemysłu, które są znaczącymi odbiorcami wyrobów stalowych oraz budownictwa). Wprowadzenie dodatkowych opłat w ramach rynku mocy i podwyżki na rynku towarowym energii, które stały się jedną z przyczyn zamknięcia na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty (wielki piec hutniczy i stalownia) również niekorzystnie przełoży się na konkurencyjność branży stalowej w kraju. Dodatkowo, w obliczu czynników, które już wcześniej niekorzystnie wpływały na konkurencyjność polskiego i europejskiego hutnictwa (wysokie opłaty za emisję CO₂ czy rosnący import stali i wyrobów stalowych spoza UE)¹¹⁰, w horyzoncie nadchodzących kwartałów zapotrzebowanie na wyroby hutnicze pozostaje niepewne. Choć po spadkach w 2019 i 2020 r., prognozuje się, że zużycie stali w Polsce w 2021 r. ma wzrosnąć o kilka procent (spodziewany post-pandemiczny wzrost wynikający z popytu zgłaszanego głównie przez budownictwo (m.in. w obszarze inwestycji infrastrukturalnych) oraz relatywnie silnego popytu innych sekcji przemysłowych - to należy się liczyć z możliwościami wystąpienia ryzyk ograniczających popyt zgłaszany przez niektóre działy przemysłu (np. sektor motoryzacyjny). Ryzykiem jest z pewnością wzrost kosztów produkcji stali i wyrobów stalowych u producentów w 2021 r. spowodowany przez rosnące koszty zakupu praw do emisji CO₂, zwiększające się koszty energii elektrycznej oraz rosnące ceny koksu. Średnie ceny energii elektrycznej w Unii Europejskiej spadają, natomiast w Polsce pną się w górę, a cena energii dla przedsiębiorstw w Polsce jest najwyższa w całej Europie, podczas gdy w hutnictwie koszty energii stanowią sporą część całości kosztów

¹⁰⁶ Wirtualny Nowy Przemysł

¹⁰⁷ portal wysokienapiecie.pl

¹⁰⁸ Wirtualny Nowy Przemysł

¹⁰⁹ Portal moto.rp.pl

¹¹⁰ Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

przedsiębiorstwa. Jednocześnie w ostatnich latach (2018-2020) widoczne jest stopniowe obniżanie się wielkości produkcji krajowej stali oraz wyrobów stalowych, co z pewnością można powiązać z czynnikami strukturalnymi tj. np. wyższa konkurencyjność cenowa produkcji importowanej, nadwyżki zdolności produkcyjnych na rynku globalnym (w tym unijnym), czy choćby polityka energetyczno-klimatyczna Unii Europejskiej (rosnące koszty emisji CO₂);

- w perspektywie nadchodzących kwartałów oddanie do eksploatacji nowych odcinków rurociągów (Boronów-Trzebinia oraz drugiej nitki Gdańsk - Płock) oraz dążenie do mniejszej emisyjności gospodarki (w tym pojazdów silnikowych), zmniejszające popyt na przewozy paliw ciekłych¹¹¹;
- duża zależność sektora chemicznego oraz popytu na paliwa płynne od zmian koniunktury gospodarczej w Polsce (dynamika produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych jest zbliżona do tempa wzrostu PKB z uwagi na fakt, że wyroby sektora chemicznego są najczęściej zużywane w ramach procesów wytwórczych w innych gałęziach gospodarki);
- negatywny wpływ spowolnienia inwestycyjnego w samorządach (obciążonych kosztami walki z pandemią) na rynek budowlany;
- skutkiem obserwowanych obecnie na rynku budowlanym silnych wzrostów cen surowców i materiałów wykorzystywanych w budownictwie (np. cen stali) może być ich negatywny wpływ na wyniki rynku budowlanego i hamowanie skali poprawy produkcji budowlano-montażowej w kraju w kolejnych kwartałach. Skala negatywnego wpływu będzie tu zależeć od tego, czy wzrosty będą występowały jedynie okresowo, czy tendencja ta utrzyma się w wydłużonym okresie czasu;
- negatywny wpływ na rynek cementu ma sytuacja rosnącego importu zza wschodniej granicy. W latach 2016-2020 r. import cementu do Polski z państw spoza UE wzrósł o 332% (w tym import z Białorusi, Ukrainy i Turcji tj. krajów, które nie ponoszą kosztu zakupu uprawnień do emisji CO₂) i wyniósł w 2020 r. 0,52 mln ton. Cement sprowadzany do kraju spoza UE pochodzi głównie z Białorusi i praktycznie podwoił się z poziomu 247 tys. ton w 2019 r. do 440 tys. ton w 2020. W roku 2021 prognozuje się jego dalszy wzrost. W czasie 2016-2020 import cementu z krajów spoza Unii do państw UE wzrósł o 160%, a główną przyczyną były koszty emisji CO₂, które ponoszą producenci w krajach Wspólnoty, a których nie ma w innych państwach (emisja CO₂ pozostaje skutkiem ubocznym wytwarzania cementu). W 2021 r. duża liczba realizowanych inwestycji we wschodniej Polsce (np. Via Carpatia, Via Baltica czy Rail Baltica) może zachęcić producentów ze wschodu do zwiększenia eksportu do Polski.¹¹² Europejska branża cementowa chce wprowadzenia podatku CBAM i utrzymania bezpłatnych uprawnień do emisji CO₂ na obecnych zasadach (w okresie przejściowym do 2030 r.), niepokojące są tu również informacje z Komisji Europejskiej odnośnie pakietu „Fit for 55”;
- zaostrzająca się konkurencja na rynku przewozów intermodalnych.¹¹³

W celu przeciwdziałania powyższym ryzykom Grupa PKP CARGO podejmuje działania pozwalające na dynamiczne reagowanie na zmieniającą się sytuację rynkową i panujące na rynku towarowych przewozów kolejowych trendy. Działania Grupy PKP CARGO są nakierowane na systematyczną dywersyfikację przewozów (czemu służą m.in. inwestycje w specjalistyczny tabor przeznaczony do przewozów intermodalnych oraz w rozbudowę sieci terminali), a także optymalizację całego procesu przewozowego (m.in. w obliczu licznych okresowych zamknięć torowych na sieci PKP PLK).

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 110 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 22 lipca 2021 r.).¹¹⁴ Zaliczają się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. W ostatnich latach walka konkurencyjna na krajowym rynku nasiliła się, a systematycznemu wzrostowi liczby działających na nim operatorów (z 53 w 2012 r. do 87 w 2021 r.) towarzyszyła jednocześnie coraz mniejsza koncentracja udziałów.¹¹⁵

O dynamicznym rozwoju rynku kolejowego pod względem liczby przewoźników i przedsiębiorstw starających się o licencje na przewozy rzeczy świadczy liczba wniosków jakie w ostatnich latach wpływają do UTK. W 2020 r. pomimo panującej pandemii oraz ewidentnego zmniejszenia skali przewozów towarowych, przedsiębiorcy wykazywali wyższe niż do tej pory zainteresowanie rozpoczęciem działalności przewozowej na rynku kolejowym oraz uzyskaniem licencji UTK na przewozy towarów. W 2020 r. UTK prowadził 15 postępowań administracyjnych na udzielenie licencji, a wydanych zostało 11 uprawnień. Dodatkową przyczyną znacznego zainteresowania uzyskaniem licencji było w tym przypadku również wejście IV pakietu technicznego (europejskich regulacji dotyczących wydawania dokumentów z obszaru bezpieczeństwa kolejowego). Spółki

¹¹¹ Portal WNP.pl, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl

¹¹² Stowarzyszenie producentów cementu

¹¹³ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁴ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 22 lipca 2021 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK.

Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International

¹¹⁵ Urząd Transportu Kolejowego

staraty się, aby zdążyć z uzyskaniem certyfikatu bezpieczeństwa na dotychczasowych/krajowych zasadach, informując jednocześnie Urząd o odsunięciu w czasie terminu rozpoczęcia działalności przewoźnika kolejowego. W I kwartale 2021 r. na rynku kolejowych przewozów towarowych pojawiło się do tej pory już kolejnych 4 nowych operatorów.¹¹⁶

W latach 2013 - 2020 zostało wydanych 56 nowych uprawnień do przewozu rzeczy oraz 43 uprawnienia na realizację usług trakcyjnych. Spośród tej grupy w 2019 aż 20 podmiotów wykazało przewiezienie towarów (na podstawie masy). W tym czasie przewoźnicy ci przetransportowali ponad 12,2 mln ton towaru, wykonując przy tym ponad 3,5 mld tkm pracy przewozowej (co stanowiło udział odpowiednio 5% wg masy i 6% wg pracy przewozowej w ogóle rynku towarowych przewozów kolejowych). W okresie styczeń – sierpień 2020 już 22 podmioty realizowały przewozy towarowe, a spółki te w okresie zaledwie 8 miesięcy przewiozły już 11,9 mln ton (udział w rynku 8%) generując ponad 3 mld tkm (udział w rynku 9%). Nowi przewoźnicy (którzy uzyskali licencję w latach 2013-2020) nie zdobyli jeszcze znaczącej części rynku, jednak wyraźnie widać, że ich udział rośnie. Przewoźnicy ci realizują zróżnicowany wachlarz przewozów – począwszy od przewozu materiałów masowych takich jak węgiel czy kruszywa, poprzez realizację przewozów pomiędzy granicznymi stacjami Polski z Białorusią, Czechami i Słowacją, aż po najlepiej rozwijający się w ostatnich latach segment przewozów intermodalnych. Wśród nowych przewoźników kolejowych znajdują się reprezentanci kilku branż gospodarki, którzy np. korzystali dotychczas z transportu kolejowego jako zleceniodawcy, występują również firmy powiązane kapitałowo lub personalnie z przedsiębiorstwami już istniejącymi na rynku przewozów kolejowych. Kilka przedsiębiorstw jest częścią większych grup kapitałowych np. reprezentujących branże budownictwa - w tym budownictwa kolejowego, sektor stalowo-żelazny oraz branżę spożywczą (firmy chcące w ramach obsługi własnych grup kapitałowych realizować łańcuchy dostaw oparte na transporcie kolejowym). Są również firmy, które nie są powiązane z przedsiębiorstwami już funkcjonującymi na rynku i nie reprezentują dużych grup produkcyjnych, a jedynie widzą poważną szansę na rozwój biznesu na rynku przewozów kolejowych. Wśród nowych przewoźników kolejowych oczywiście znalazły się firmy, rozszerzające swoją działalność o intermodalne przewozy kolejowe (których dotychczasowa działalność oparta była na innych elementach łańcucha dostaw np. działalność operatora intermodalnego, terminalowa, spedycyjna).

Według danych UTK nowe podmioty dysponują flotą ponad 230 lokomotyw trakcyjnych i manewrowych oraz ponad 3,5 tys. wagonów kolejowych. Nowe podmioty mają bardzo duży udział w rynku świadczenia usług trakcyjnych w Polsce (udział nowych spółek w całym tym rynku pod względem czasu pracy świadczonej przez pojazdy trakcyjne wraz z drużynami to ok. 70%, a udział w rynku pod względem czasu pracy samych drużyn trakcyjnych to ok. 25%).¹¹⁷

W I półroczu 2021 r. rynek kolejowych przewozów towarowych odnotował zarówno wzrost wolumenu przewiezionych ładunków, jak i zrealizowanej pracy przewozowej r/r. Na rynku widać tendencję poszerzania się listy operatorów, którzy przekroczyli w trakcie trwania I półroczu 2021 r. próg udziału rynkowego na poziomie 0,5% rynku. Funkcjonowanie drobnych podmiotów rynkowych (o udziale w rynku mniejszym niż 0,5%) cechuje wysoka elastyczność prowadzonej działalności, a także relatywnie niski poziom kosztów stałych. Widać również tendencję wyraźnego zwiększania się roli spółek, które funkcjonują na rynku przewozów kolejowych od niedawna. Sytuacja ta ma związek z aktualnie łatwiejszym dostępem do lokomotyw i wagonów na rynku kolejowym (z uwagi na większą liczbę firm wypożyczających tabor), coraz częstszym pojawianiem się na rynku podmiotów działających tylko w obrębie określonego obszaru geograficznego, oraz dążeniem do maksymalnego skracania łańcucha dostaw (szczególnie dotyczy to operatorów terminali intermodalnych). Popularne stało się również, szczególnie wśród producentów kruszyw czy firm realizujących inwestycje infrastrukturalne, powoływanie spółek kolejowych w celu realizacji transportu kolejowego jako działalności pomocniczej do głównej działalności przedsiębiorstwa.¹¹⁸

W trudnym 2020 r. na kurczącym się rynku oraz w trakcie I półroczu 2021 r. bardzo dobrze radziły sobie szczególnie spółki realizujące oraz poszerzające skalę działalności w segmencie intermodalnym. Potwierdzają to dane o wynikach przewozowych kolejowego transportu intermodalnego w I kwartale 2021 r., gdzie usługi te realizowało 20 operatorów (z czego aż 15 przekroczyło próg 0,5% udziału w tym rynku pod względem przewiezionej masy towarowej). Udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych systematycznie rośnie, a w I kwartale 2021 r. wyniósł już 10,9% wg masy i 14,8% wg pracy przewozowej). W I kwartale 2021 r. (podobnie jak w 2020 r.) w Polsce pomimo dalszych skutków pandemii wpływających na gospodarkę, segment intermodalny nadal bardzo stabilnie rósł. Pandemia nie spowolniła rozwoju tego segmentu, a wszystkie jego parametry odnotowały wyraźny wzrost r/r. Według danych UTK w I kwartale 2021 r. o segmencie kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce całkowity wolumen przetransportowanych ładunków intermodalnych wyniósł 6,2 mln ton (+15,1% r/r), a wykonana praca przewozowa była równa 1,9 mld tkm (+10,1% r/r).¹¹⁹ PKP CARGO wykonało w tym czasie, podobnie jak w latach poprzednich, przewozy intermodalne na największą skalę pozostając nadal liderem rynkowym w tym segmencie przewozów towarowych. Duży wzrost wolumenu masy przewozów intermodalnych r/r w tym czasie odnotowali jednak operatorzy, którym udział przewozów intermodalnych w całkowitym wolumenie transportowanych ładunków zauważalnie wzrósł r/r, co w połączeniu m.in. z zapowiadanyymi przez nie inwestycjami w specjalistyczny tabor oraz

¹¹⁶ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁷ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁸ Urząd Transportu Kolejowego

¹¹⁹ Urząd Transportu Kolejowego

rosnącym znaczeniem międzynarodowych grup logistycznych (Metrans, Rail Cargo Carrier) wskazuje na wysokie prawdopodobieństwo dalszego zaostrzenia walki konkurencyjnej w segmencie intermodalnym w horyzoncie nadchodzących kwartałów. W samym I kwartale 2021 r. na rynku kolejowych przewozów intermodalnych pojawiło się już dwóch nowych operatorów realizujących przewozy intermodalne (Silva LS oraz Cedrob Cargo). Zgodnie z zapowiedziami, obydwa podmioty mają docelowo świadczyć usługi transportowe nie tylko na rzecz macierzystej Grupy Kapitałowej, ale również rozwijać się na konkurencyjnym rynku, obydwa spółki są również beneficjentami środków na rozwój transportu intermodalnego uzyskanych w ramach programu operacyjnego UE „Infrastruktura i Środowisko”.

Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą pełen zestaw usług przewozowych i okołoprzewozowych, m.in. całopociągowe transporty węgla i koks, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, paliw płynnych czy też chemikaliów. W przypadku niektórych spółek możliwe są też przewozy w ruchu rozproszonym (pojedyncze wagony) oraz przewozy specjalne (m.in. długie szyny). Część podmiotów oferuje również kompleksową obsługę spedycyjno-logistyczną, bądź zapewnia kursowanie regularnych pociągów operatorskich. Biorąc pod uwagę relatywnie niskie bariery wejścia na rynek (m.in. możliwość korzystania z licencji międzynarodowej czy też leasingu taboru), a także w dalszym ciągu dobre perspektywy rozwojowe m.in. dla segmentu intermodalnego - w nadchodzących kwartałach można oczekiwać dalszego wzrostu liczby konkurentów Grupy PKP CARGO na krajowym rynku, wraz z równoczesnym zwiększeniem skali działalności przez niektóre z już działających podmiotów. Już w 2020 r. w związku z panującym kryzysem gospodarczym spowodowanym pandemią i kurczącym się rynkiem kolejowych przewozów towarowych operatorzy podejmowali działania w celu przetrwania trudnego okresu i znacznie wzrosło zainteresowanie innych spółek działalnością w segmencie przewozów intermodalnych. Na tym rynku dało się zauważyć rozwijanie przez operatorów nowych połączeń w ramach korytarzy transportowych oraz Nowego Jedwabnego Szlaku (duży wzrost przewozów dla niektórych relacji). Szczególnie zauważalna na rynku przewozów kolejowych była tendencja u "masowych" przewoźników, którzy wobec kryzysowej sytuacji na kurczącym się rynku kolejowych przewozów towarowych w trakcie pandemii postanowili dywersyfikować swój wolumen, a udział przewozów intermodalnych w ich przewozach ogółem znacznie wzrósł. W wartościach bezwzględnych wielkości te pozostają nadal na dalszym planie pod względem istotności rynkowej, jednak wyraźnie rysuje się tendencja przewozowa (zwłaszcza w korelacji z dofinansowaniem uzyskanym przez te podmioty do zakupu platform do przewozu ładunków intermodalnych).

Na tle Europy polski rynek kolejowy pod względem liczby udzielonych licencji/przewoźników towarowych plasuje się w czołówce i należy do jednych z najbardziej otwartych wśród krajów europejskich. Z danych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) wynika, że w Europie w 2020 r. wydanych zostało 634 licencji kolejowych na przewozy rzeczy (to wzrost o ok. 40% w stosunku do początku 2013 r., kiedy to było jeszcze jedynie 452 licencji). Niemcy są jedynym krajem w Europie, w którym wydano więcej licencji niż w Polsce (143 licencjonowanych przewoźników towarowych w 2020 r., tj. ok. 23% wszystkich licencji funkcjonujących w Europie (28 krajów będących w bazach ERADIS). Polska pod względem liczby licencji plasuje się na drugim miejscu z udziałem w rynku licencji na poziomie ok. 17% (110 licencji w 2020 r. wobec 79 licencji w 2013 r.). Na trzecim miejscu znajdują się Czechy (71 licencji w 2020 r. wobec 52 licencji w 2013 r.).¹²⁰

Głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i zdecydowany lider na rynku przewozów), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, koncentrujący działalność w segmencie transportu kontenerów w obszarze Trójmorza), ORLEN Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo) oraz IDS CARGO.¹²¹ Analogicznie jak w przypadku rynku polskiego, usługi świadczone przez konkurencyjnych operatorów obejmują wszystkie główne segmenty rynku towarowych przewozów kolejowych: paliwa stałe, materiały budowlane, paliwa płynne, chemikalia czy kontenery (intermodal). W ostatnich kwartałach także w Czechach widoczny jest trend stopniowej decentralizacji rynku przewozów (sumaryczny udział rynkowych drobnych spółek stopniowo zwiększa się).¹²²

Biorąc pod uwagę nasilającą się walkę konkurencyjną na polskim i czeskim rynku przewozu towarów koleją, Grupa PKP CARGO prowadzi działania zmierzające do systematycznej poprawy jakości oferowanych usług, ich rozwoju (m.in. inwestycje w wyspecjalizowany tabor posiadający homologacje w ruchu międzynarodowym, współpraca transgraniczna z lokalnymi operatorami czy lepsze dopasowanie oferty handlowej - w tym pojawienie się pociągów operatorskich), a także świadczenia kompleksowej obsługi logistycznej dla klientów z różnych gałęzi przemysłu.

¹²⁰ ERA Agencja Kolejowa Unii Europejskiej

¹²¹ SZDC

¹²² SZDC



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Liczne modernizacje, remonty oraz prace rewitalizacyjne i utrzymaniowe krajowej infrastruktury kolejowej utrudniają płynność realizacji przewozów i sprawną obsługę klientów oraz wiążą się z ponoszeniem przez Spółkę dodatkowych kosztów spowodowanych przez:

- ograniczenia przepustowości szlaków, stacji i węzłów,
- kursowanie części pociągów objazdami a w konsekwencji wydłużenie czasu przejazdu i wzrost zapotrzebowania na lokomotywy, drużyny trakcyjne oraz tabor wagonowy,
- konieczność zmiany środka trakcyjnego i w konsekwencji wzrost zapotrzebowania na lokomotywy spalinowe,
- w przypadku wymuszonych objazdów i konieczności dokonywania manewrów związanych ze zmianą czoła pociągu, dodatkowe zatrudnianie rewidenta z itp.,
- utrudnioną obsługę i ograniczoną dostępność do istotnych punktów handlowych (terminali, bocznic, placów za/wyładunkowych, etc.).

Ryzyko związane z transportem drogowym, który stanowi poważną konkurencję dla Grupy PKP CARGO

Kluczową rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych pełni transport drogowy, który równocześnie w ostatnich latach zagospodarowuje większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej. W 2020 r. transport przy wykorzystaniu ciężarówek odpowiadał już za ponad 89% całkowitego przewiezionego wolumenu towarów w Polsce i za ponad 81% w Czechach. Dodatkowo w obydwu przypadkach udział transportu drogowego od lat zwiększa się głównie kosztem kolei. Obserwowane aktualnie tendencje rynkowe wskazują na utrzymanie, a nawet pogłębienie niekorzystnych dla transportu kolejowego trendów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.¹²³

Wzrost relatywnego znaczenia drogowego transportu towarów jest skutkiem istniejących przewag konkurencyjnych względem alternatywnych gałęzi transportu, do których zaliczają się m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia i koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności;
- utrzymujące się w ostatnich latach na umiarkowanych poziomach ceny ropy naftowej (cena paliwa jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego);
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczny rozwój dróg wysokiej jakości (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach;
- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (siatka dróg, w ramach której obowiązują systemy poboru opłat ViaToll i Premid jest relatywnie mała względem rozmiaru całej sieci drogowej);
- możliwość płynnego dostosowania wolumenu przewozu, a tym samym obsługi zarówno krótko-, jak i długodystansowych relacji (transport drogowy pozostaje rentowny już przy relatywnie małym wolumenie transportowanych towarów – z uwagi na niskie koszty stałe). W konsekwencji, opłacalny może być również przewóz na krótkie dystanse, co jest biznesowo nieosiągalne dla innych gałęzi transportu;
- znacząco wyższą w porównaniu do transportu kolejowego średnią prędkość transportu towarów i możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door (bez konieczności przeładunku w terminalu czy na bocznicach).

Implementowane przez Grupę PKP CARGO inicjatywy operacyjne dążą do uzyskania przez transport kolejowy pozycji komplementarnego wobec transportu drogowego środka transportu (m.in. przewozy dużych wolumenów towarów masowych na długie dystanse, przy ich jednoczesnej obsłudze przez ciężarówki na punktach krańcowych - tzw. „ostatnia mila”). Grupa PKP CARGO systematycznie zwiększa też skalę prowadzonej działalności w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej w segmentach rynku, które dominują w przewozach kolejowych, i jednocześnie charakteryzują się dużym potencjałem wzrostu (m.in. przewozy intermodalne). Jednocześnie ogólna pozycja konkurencyjna transportu kolejowego powinna ulec poprawie po zakończeniu prac modernizacyjno-inwestycyjnych na sieci PKP PLK, prowadzonych w ramach „Krajowego Programu Kolejowego”. Choć długofalowo rozwój infrastruktury kolejowej przyczyni się do poprawienia pozycji konkurencyjnej kolei jako środka transportu, to obecnie przyczynia się on do obniżenia średniej prędkości handlowej pociągów (co bezpośrednio przekłada się na spadek terminowości oraz wolniejszy obrót taboru), a także wymusza częste stosowanie objazdów (co zwiększa koszty prowadzenia działalności i tym samym obniża rentowność spółek kolejowych).

¹²³ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

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

Znaczną część kontraktów zawieranych przez Grupę PKP CARGO i jej klientów cechuje ich długoterminowy charakter. W konsekwencji, wymiennie ogranicza to skalę niepewności związanej z prowadzoną działalnością przewozową – umożliwia zakontraktowanie z odpowiednim wyprzedzeniem transportu dużych wolumenów towarów masowych, tj. węgla kamiennego, kruszyw, metali czy rud, wraz z równoczesnym zagospodarowaniem odpowiednich zasobów taborowych czy ludzkich.

W treści umowy zawarty jest deklarowany wolumen przewozu, choć jednocześnie w uzasadnionych przypadkach może on podlegać późniejszej renegocjacji – zarówno w stronę jego zwiększenia, jak i redukcji. W rezultacie, zmiana warunków umowy może wpłynąć na konieczność zapewnienia dodatkowych zasobów w celu przetransportowania nadprogramowej masy towarowej, bądź też negatywnie przełożyć się na poziom faktycznie zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów. Grupa PKP CARGO oferuje usługi przewozowe, których odbiorcami są głównie podmioty działające w kilku gałęziach przemysłu – przemyśle wydobywczym, energetyce, hutnictwie, produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych czy budownictwie. Jednocześnie powyższe gałęzie gospodarki charakteryzuje dość wysoka koncentracja wytworzonej produkcji. W konsekwencji, w obliczu potencjalnego ograniczenia skali produkcji przez jednego z klientów (oraz równoczesnej zaostrzonej walki konkurencyjnej na rynku przewozów), coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie kontrahentów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych, ale niezrealizowanych przewozach.

Równocześnie zmiany w strukturze działalności podmiotów, na rzecz których usługi transportowe świadczy Grupa PKP CARGO mogą przybrać formę całkowitej zmiany lub dywersyfikacji obszaru działalności. Ponadto, część dużych klientów decyduje się również na powołanie spółek zależnych, koncentrujących się na obsłudze transportowej wyprodukowanych przez daną firmę towarów. W 2020 r. na polskim rynku przewozów operowało kilkanaście takich podmiotów, przy czym ich znaczenie rynkowe wciąż się zwiększa (większość z nich odnotowała wzrost transportowanych wolumenów w ujęciu rok do roku, przy jednocześnie silnie kurczącym się rynku przewozów kolejowych ogółem). Choć w sytuacji tzw. „górkę przewozowej” zasoby taborowe czy kadrowe spółek wyspecjalizowanych są często niewystarczające do obsługi całego wolumenu zgłaszanego do transportu przez spółki macierzyste, to w momencie pogorszenia koniunktury na rynku ich potencjał taborowy często pozostaje wystarczający.

Biorąc pod uwagę panujące na rynku przewozowym trendy (w tym systematyczny wzrost wolumenów transportowanych przez spółki wyspecjalizowane), prawdopodobne jest dalsze poszerzenie przez nie skali działalności, w tym również na zasadach komercyjnych (usługi przewozowe świadczone na rzecz innych niż spółka-matka klientów). W konsekwencji, powyższe czynniki mogą negatywnie wpływać na wolumen towarów dostępnych do pozyskania na konkurencyjnym rynku (w tym przez Grupę PKP CARGO).

Długoterminowa strategia Grupy PKP CARGO zakłada systematyczne zwiększanie efektywności, konkurencyjności i jakości oferowanych usług przewozowych i logistycznych. Dzięki podejmowanym działaniom ryzyko potencjalnej dywersyfikacji przewoźników przez kluczowych klientów jest ograniczane.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

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

Spółka współpracuje z Zespołem Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 w Siedlcach w zakresie kształcenia w formie dualnej pierwszej klasy w Polsce w zawodzie Mechanik pojazdów kolejowych. Ponadto w oparciu o zidentyfikowane i uzasadnione potrzeby prowadzone są procesy rekrutacyjne, dzięki którym możliwe jest pozyskanie odpowiedniej kadry. W trakcie zatrudnienia pracownicy mają możliwość uzyskania nowych kwalifikacji od podstaw do wykonywania pracy na kluczowych dla realizacji przewozów stanowiskach m.in.: maszynisty, rewidenta czy manewrowego. Prowadzone są również szkolenia wewnętrzne, które rozwijają kompetencje pracowników.

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

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Prowadzenie przez Zarząd PKP CARGO S.A. partnerskiego dialogu społecznego ze Związkami Zawodowymi sprawiło, że ryzyko wszczęcia sporu zbiorowego czy przeprowadzenia strajków w kolejnych miesiącach zostało ograniczone do minimum.

Ryzyko wzrostu płac

W ocenie Spółki, na dzień publikacji raportu, nie istnieje ryzyko wzrostu płac w PKP CARGO S.A. W przypadku spółek zależnych takie ryzyko zostało zidentyfikowane w PKP CARGO CONNECT - Organizacja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność przy PKP S.A. wszczęła spór zbiorowy wobec PKP CARGO CONNECT, dotyczący wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki od dnia 1 czerwca 2021 r. w kwocie 600 zł w ujęciu zasadniczym na jednego zatrudnionego

Ryzyko związane z trwaniem epidemii COVID-19

- ryzyko zmian regulacji prawnych - w związku z panującą epidemią COVID-19, istnieje ryzyko wprowadzania nowych obostrzeń lub przepisów prawa powszechnie obowiązującego,
- ryzyko związane z wprowadzeniem ograniczeń w transporcie lub przemieszczaniu się osób, co może skutkować utrudnieniami w prowadzeniu działalności operacyjnej oraz wpływać na zmniejszone zapotrzebowanie świadczone na usługi przewozu,
- ryzyko związane z zawieszeniem, na podstawie przepisów ustawy, biegu terminów procesowych i sądowych, w tym w postępowaniach sędowo-administracyjnych, administracyjnych, egzekucyjnych, co skutkować może przedłużeniem w czasie rozpoznania w/w spraw lub odzyskania należności przez Spółkę.



Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

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

W I półroczu 2021 r. Grupa kontynuowała działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej. W celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej Jednostka dominująca zawarła umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do maksymalnej wysokości 60 mln EUR, umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 mln zł oraz ramową umowę leasingu z PKO Leasing S.A. do łącznej wysokości 100 mln zł. Pozyskane źródła finansowania pozwalały na bieżące regulowanie krótkoterminowych zobowiązań na dzień 30 czerwca 2021 r. Nadal aktualne pozostają jednak ryzyka związane z trwającą pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć dodatkowo negatywny wpływ na sytuację finansową Grupy.

Informacja o niewykorzystanych na dzień 30 czerwca 2021 r. liniach kredytowych została przedstawiona w **Nocie 4.1 SSF**.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonują w dwóch bankach systemy koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujące na dzień 30 czerwca 2021 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

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

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w I półroczu 2021 na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

Dla kursu EUR/PLN występuje naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Występujące ewentualne nadwyżki wpływów w walucie EUR były m.in. zabezpieczone poprzez stosowanie przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym.

Grupa PKP CARGO w I półroczu 2021 r. stosowała rachunkowość zabezpieczeń dla transakcji Forward oraz dla umów kredytowych i umów leasingu w walucie EUR. Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem walutowym zostały przedstawione w **Nocie 6.1 SSF**.

Ryzyko stopy procentowej

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

W I półroczu 2021 r. odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie.

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



5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku są sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757) („Rozporządzenie”).

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę Kapitałową PKP CARGO przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku oraz Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

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

Firma audytorska wydała raport z przeglądu niezawierający żadnych zastrzeżeń.

5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN ¹²⁴		w mln EUR	
	6 miesięcy 2021	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2021	6 miesięcy 2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5472	4,4413
Przychody z działalności operacyjnej	2 067,8	2 024,0	454,7	455,7
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-128,3	-182,0	-28,2	-41,0
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-155,0	-231,0	-34,1	-52,0
Zysk / strata netto	-130,0	-191,9	-28,6	-43,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-76,0	-264,9	-16,7	-59,6
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.)	-2,90	-4,28	-0,64	-0,96
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,90	-4,28	-0,64	-0,96
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	190,7	218,0	41,9	49,1
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-371,7	-351,0	-81,7	-79,0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-16,7	9,9	-3,7	2,2
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-197,7	-123,1	-43,5	-27,7
	30/06/2021	31/12/2020	30/06/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5208	4,6148
Aktywa trwałe	6 471,1	6 397,4	1 431,4	1 386,3
Aktywa obrotowe	993,2	1 149,3	219,7	249,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	14,3	12,7	3,2	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	495,3	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 067,8	3 143,8	678,6	681,2
Zobowiązania długoterminowe	2 787,9	3 029,5	616,7	656,5
Zobowiązania krótkoterminowe	1 622,9	1 386,1	359,0	300,4

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku sporządzone według MSSF UE.

¹²⁴ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ¹²⁵		w mln EUR	
	6 miesięcy 2021	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2021	6 miesięcy 2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5472	4,4413
Przychody z działalności operacyjnej	1 497,4	1 466,3	329,3	330,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-144,3	-180,4	-31,7	-40,6
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-151,4	-158,0	-33,3	-35,6
Zysk / strata netto	-122,9	-120,9	-27,0	-27,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-81,4	-187,4	-17,9	-42,2
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.)	-2,74	-2,70	-0,60	-0,61
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,74	-2,70	-0,60	-0,61
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	92,8	211,5	20,4	47,6
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-334,4	-272,4	-73,5	-61,3
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	77,3	35,0	17,0	7,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-164,3	-25,9	-36,1	-5,8
	30/06/2021	31/12/2020	30/06/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5208	4,6148
Aktywa trwałe	6 065,6	5 948,9	1 341,7	1 289,1
Aktywa obrotowe	575,4	705,4	127,3	152,9
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	14,3	12,7	3,2	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	495,3	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 877,4	2 958,8	636,5	641,2
Zobowiązania długoterminowe	2 410,7	2 646,7	533,3	573,5
Zobowiązania krótkoterminowe	1 367,2	1 061,5	302,4	230,0

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku sporządzone według MSSF UE.

W okresach objętych Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2021 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: 30.06.2021– 4,5208 PLN/EUR, 31.12.2020 – 4,6148 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.06.2021 - 4,5472 PLN/EUR, 01.01 - 30.06.2020 - 4,4413 PLN/EUR.

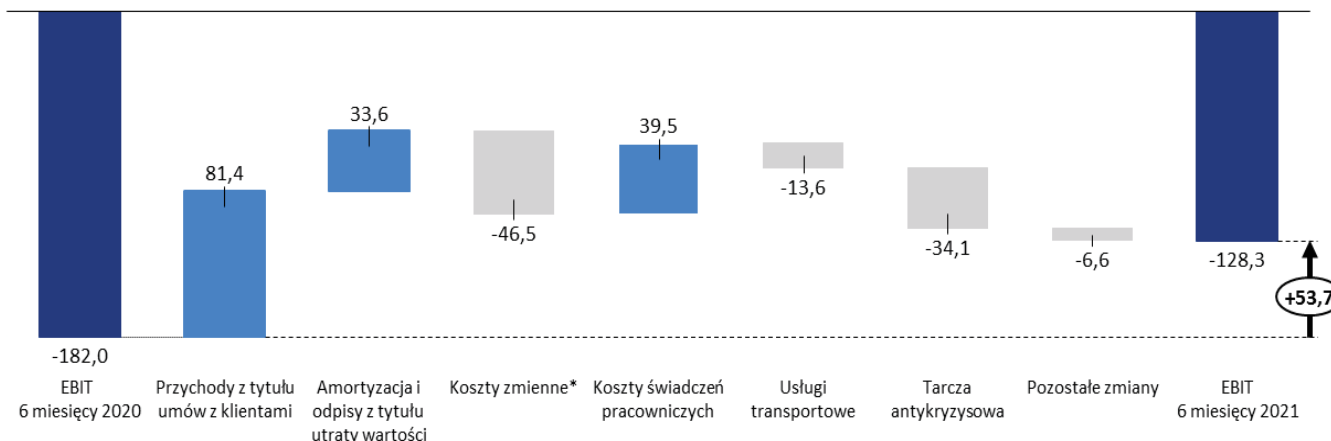
¹²⁵ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchylen w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

5.3.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2021 r. wynik EBIT wyniósł -128,3 mln zł i zwiększył się w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. o 53,7 mln zł.

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2021 r. w stosunku do 6 miesięcy 2020 r. zostały opisane poniżej:

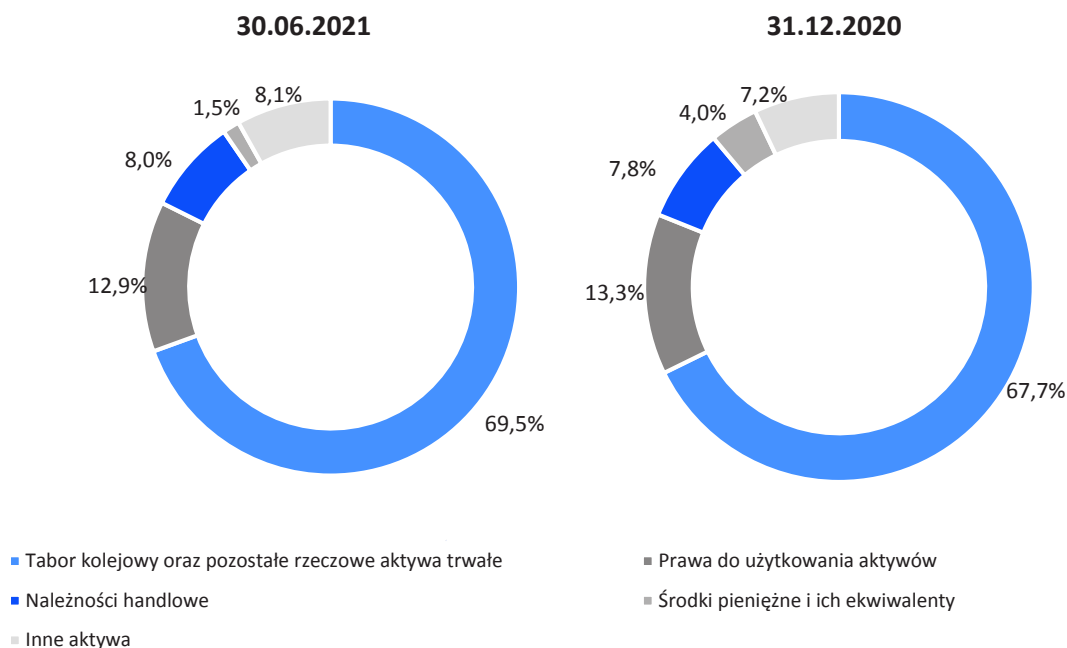
- wzrost przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych, a ponadto m.in. przychodów z usług spedycyjnych, bocznicowych oraz trakcyjnych) był bezpośrednim rezultatem zwiększonego wolumenu przewozów (wzrost wolumenu masy towarowej o 10,8% i wykonanej pracy przewozowej o 11,7%), przy jednoczesnym obserwowanym wpływie niższych stawek przewozowych w wyniku nasilenia walki konkurencyjnej na rynku przewozowym. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- spadek amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości wynikający z niższych nakładów inwestycyjnych (w tym inwestycji taborowych) w 2020 r. oraz aktualizacją wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31.12.2020 r.;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 9,7% powiązany ze wzrostem masy i pracy handlowej (wzrost o 10,8% oraz 11,7%);
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych, głównie w związku ze zmniejszeniem poziomu przeciętnego zatrudnienia o 1 464 etatów r/r. Szczegółowe informacje dot. zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- wzrost usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) skorelowany ze zwiększonym wolumenem przewozów;
- wpływ zdarzeń jednorazowych – efekt wysokiej bazy statystycznej w wyniku otrzymania w czerwcu 2020 r. dofinansowania w ramach tarczy antykryzysowej w wysokości 34,1 mln zł (spadek pozostałych przychodów operacyjnych w ujęciu rok do roku);
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 6,6 mln zł wynikał m.in. ze zwiększenia kosztu pozostałych usług o 7,3 mln zł, wyższej wartości sprzedanych towarów i materiałów o 5,9 mln zł, wyższych kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 3,6 mln zł oraz usług remontowych o 3,5 mln zł (powiązanych ze wzrostem wolumenu przewozów), czy też wyższych kosztów energii i paliwa nietrakcyjnego oraz wody i gazu o 3,5 mln zł wynikających m.in. z drożących surowców na globalnych rynkach, przy jednoczesnym spadku kosztu m.in. usług rekultywacyjnych o 12,0 mln zł oraz zużycia materiałów o 10,2 mln zł.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

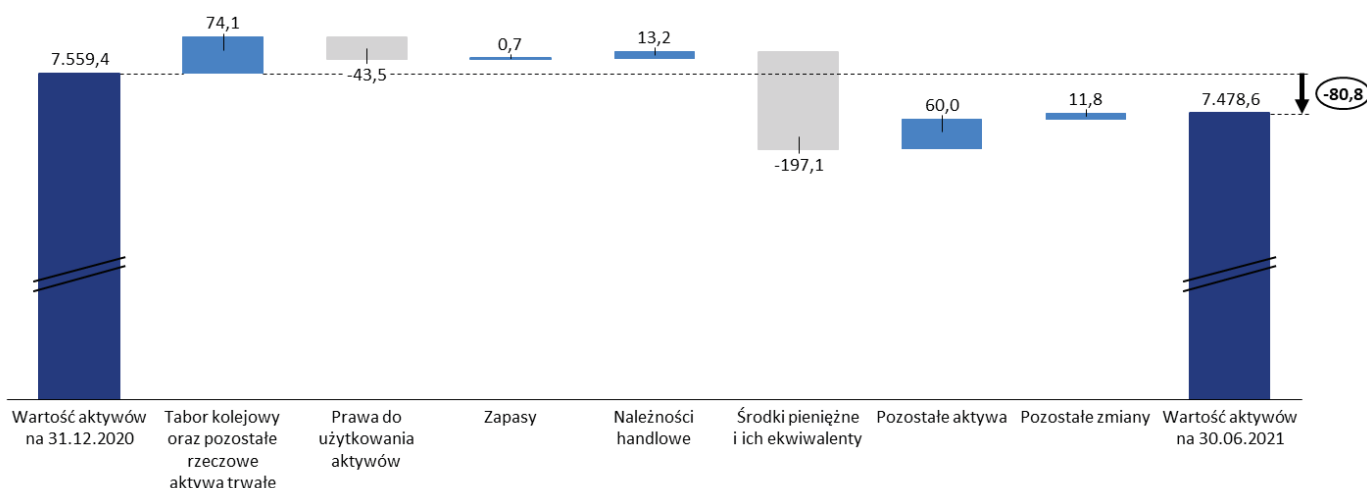
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 30.06.2021 r. posiadał tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły łącznie 69,5% sumy aktywów wobec 67,7% na dzień 31.12.2020 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 30.06.2021 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe, które stanowiły 8,0% całości aktywów wobec 7,8% na dzień 31.12.2020 r..

Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

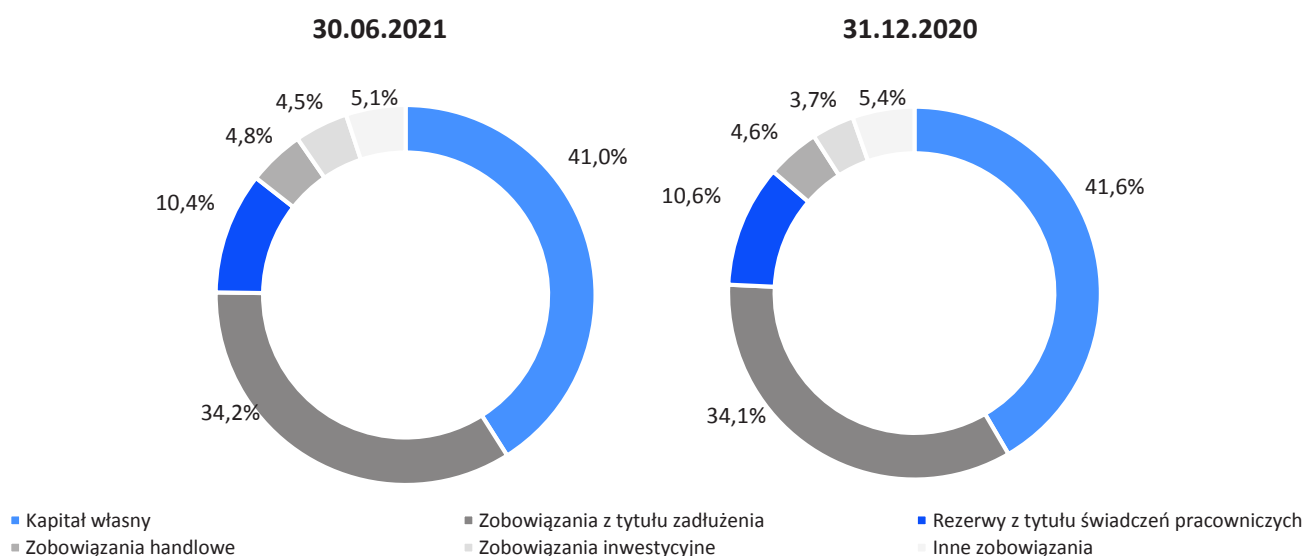
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.06.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych był związany z realizacją inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy), które przewyższyły w prezentowanym okresie wartość amortyzacji;
- należności handlowe wzrosły o 13,2 mln zł, głównie na skutek zmniejszenia wartości odpisów aktualizujących wartość należności;
- spadek wartości środków pieniężnych o 197,1 mln zł wynikał głównie z poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w kwocie 367,5 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingu w kwocie 211,6 mln zł, przy jednoczesnych wpływach wynikających z działalności operacyjnej w wysokości 190,7 mln zł oraz zaciągniętych kredytach w wysokości 189,4 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie w związku z uwzględnieniem wpłaconego depozytu na zakup niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 33,3 mln zł jako zabezpieczenia warunkowej umowy przedwstępnej zakupu nieruchomości byłej Fabryki Wagonów Gniewczyzna w Gniewczynie Łańcuckiej. Dodatkowo odnotowano wzrost aktywów powiązanych z kosztami rozliczanymi w czasie o 15,1 mln zł (m.in. wykup świadczeń pracowniczych oraz przedpłaty na zakup energii elektrycznej) oraz wzrost należności z tytułu sprzedaży udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. w wysokości 5,9 mln zł.

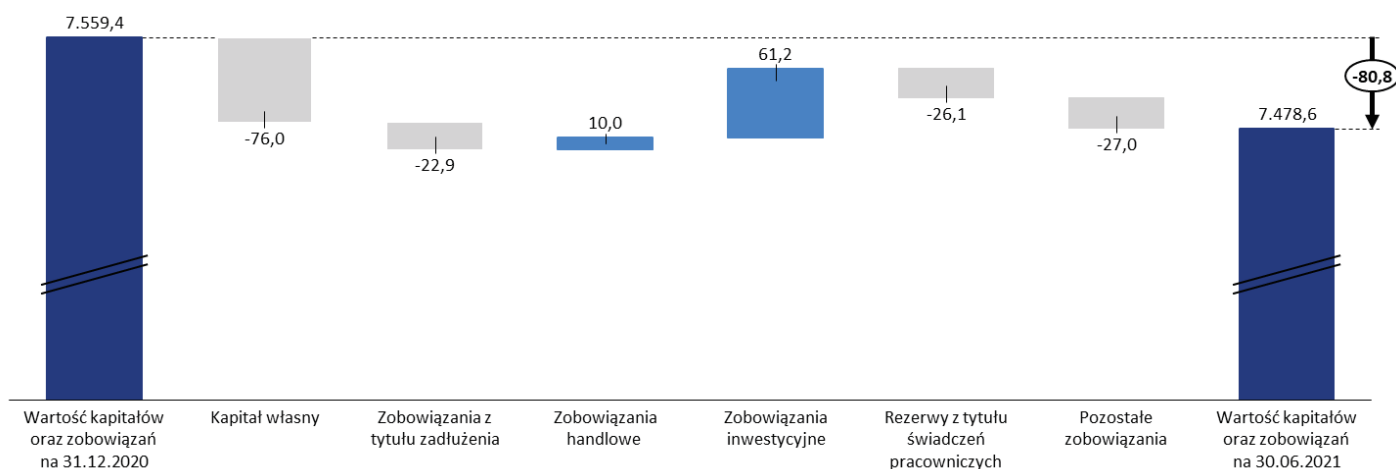
KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.06.2021 r. stanowił 41,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 41,6% na dzień 31.12.2020 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,2% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,1% na 31.12.2020 r.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2021 r. (w mln zł)


Źródło: Opracowanie własne

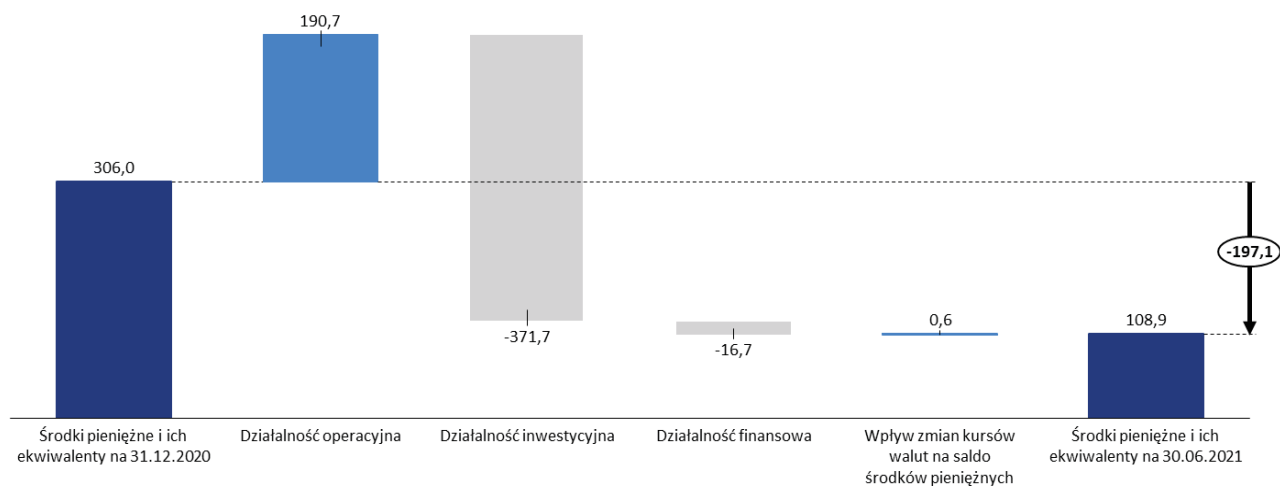
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 30.06.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- zmniejszenie wartości kapitałów własnych głównie w wyniku osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego przez Grupę PKP CARGO, przy jednoczesnym wzroście pozostałych składników kapitału własnego w wysokości 45,4 mln zł, wynikającym m.in. ze zmiany wyceny rezerw na świadczenia pracownicze po okresie zatrudnienia (głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta przyjętej do kalkulacji rezerw na dzień 30 czerwca 2021 r.) oraz dodatniej zmiany wyceny instrumentów finansowych w ramach rachunkowości zabezpieczeń;
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia w związku ze spłatą kredytów i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 236,3 mln zł, przy jednoczesnym zaciągnięciu nowych zobowiązań w wysokości 203,4 mln zł, modyfikacji istniejących umów skutkujących wzrostem zadłużenia o 22,1 mln zł oraz wzrostu zobowiązań z tytułu leasingu zwrotnego w wysokości 7,4 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w [Nocie 4.1. SSF](#);
- wzrost zobowiązań handlowych wynika z aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- wzrost wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikał głównie ze wzrostu zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego w wysokości 71,8 mln zł;
- spadek rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych wynikał głównie ze spadku odpisów na ZFŚS dla emerytów i rencistów o 18,5 mln zł, nagród jubileuszowych o 13,7 mln zł, odpraw emerytalnych i rentowych o 8,8 mln zł oraz świadczeń przejazdowych o 8,1 mln zł, przy jednoczesnym wzroście wartości rezerw na niewykorzystane urlopy o 20,8 mln zł;
- spadek wartości pozostałych zobowiązań wynikał głównie ze spadku zobowiązań publicznoprawnych o 13,4 mln zł oraz zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) o 14,0 mln zł.

5.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2021 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2020 r. spadła o 197,1 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 155,0 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 355,1 mln zł oraz ujemnych przepływach powiązanych ze zmianami w kapitale obrotowym w wysokości 60,3 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były wypadkową poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 367,5 mln zł oraz wpłaconego depozytu na poczet zakupu środków trwałych (fabryka wagonów w Gniewczynie, pozycja *inne wydatki inwestycyjne*), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 21,4 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 236,3 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 189,4 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 32,0 mln zł.

5.3.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2021	6 miesięcy 2020	Zmiana	
			2021 - 2020	Tempo zmian 2021/2020
Marża EBITDA ¹	11,0%	10,2%	0,8	7,4%
Marża wyniku netto ²	-6,3%	-9,5%	3,2	-
ROA ³	-2,2%	-2,6%	0,4	-
ROE ⁴	-5,3%	-6,5%	1,2	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	210,8	216,4	-5,6	-2,6%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 463,0	1 437,0	26,0	1,8%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,5	13,9	0,6	4,3%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	579,4	485,4	94,0	19,4%

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 brutto-tonokilometrów 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.

- W okresie 6 miesięcy 2021 r. marża EBITDA oraz marża wyniku netto uległy poprawie względem analogicznego okresu 2020 r. z uwagi na wyższy osiągnięty wynik EBITDA oraz niższą stratę netto z z przyczyn opisanych w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- polepszenie wskaźników ROA i ROE wynika głównie z poprawy zaanualizowanego wyniku netto w okresie 6 miesięcy 2021 r.;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz powiązaniem z tym spadkiem prędkości handlowej w ujęciu rok do roku, przy jednoczesnym wzroście ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennym poziomie przewozów;
- Odnotowany wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą oraz średniego czasu pracy lokomotywy dziennie świadczy o optymalnym wykorzystaniu oraz o prawidłowo prowadzonej gospodarce pojazdami trakcyjnymi;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek zwiększenia pracy przewozowej o 11,7% r/r, przy równoczesnym spadku zatrudnienia w etatach o 6,4% r/r.

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

Sytuacja związana z COVID-19

- Wpływ pandemii na wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń i obecne na rynku wahania popytu, potęgują brak przewidywalności rynku.
- Wzrost dodatkowych kosztów spowodowany wdrożeniem rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.
- Możliwe zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wewnętrznych przepisów PKP CARGO S.A.

Rynek surowców i kruszyw

- Stopniowy wzrost zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce będzie przekładał się na zwiększenie zapotrzebowania na przewozy węgla..
- Planowane inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe) przy wsparciu środków unijnych stanowią potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego.
- Pozytywne wyniki przemysłu w ostatnim półroczu, widoczna odbudowa popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych mogą wpłynąć na realne ożywienie na rynku stali i poprawę branży hutniczej.

Rynek przewozów intermodalnych

- Rozwój sieci połączeń intermodalnych.
- Rozbudowa terminali.
- Położenie na szlaku tranzytowym między Chinami a Europą - dzięki temu położeniu ponad 80% ładunków na trasie Azja-Europa przejeżdża przez Polskę, jednak możliwości wykorzystania tego atutu ogranicza niska przepustowość na granicy polsko-białoruskiej.

Polityka inwestycyjna PKP PLK

- Przewiduje się tendencję wzrostową poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych z powodu opóźnień i kumulacji kolejnych modernizacji do wykonania w końcowym etapie realizacji KPK.
- Skorelowanie prac na sieci PKP PLK z inwestycjami portowymi.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal stanowią istotną pozycję kosztów operacyjnych
- Stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej w rozkładzie 2021/2022 pozostaną na niezmiennym poziomie.

Ceny materiałów

- Utrzymujący się wzrost cen asortymentu z obszaru zakupu części taborowych, m.in. blachy do napraw wagonów, wstawek żeliwnych czy obręczy do zestawów kołowych.

Dialog społeczny

- Działania podejmowane w związku z wystąpieniami organizacji związkowych w sprawie wdrożenia podwyżki wynagrodzeń w PKP CARGO S.A. i spółkach z Grupy PKP CARGO oraz prowadzone rokowania nad wdrożeniem zmian postanowień Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. - z uwagi na trudny do określenia czas zakończenia oraz efekt trwających negocjacji w chwili obecnej brak jest możliwości oszacowania stopnia ich wpływu na przyszłe wyniki finansowe Grupy.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2021 rok.

5.6 Informacje o majątku produkcyjnym

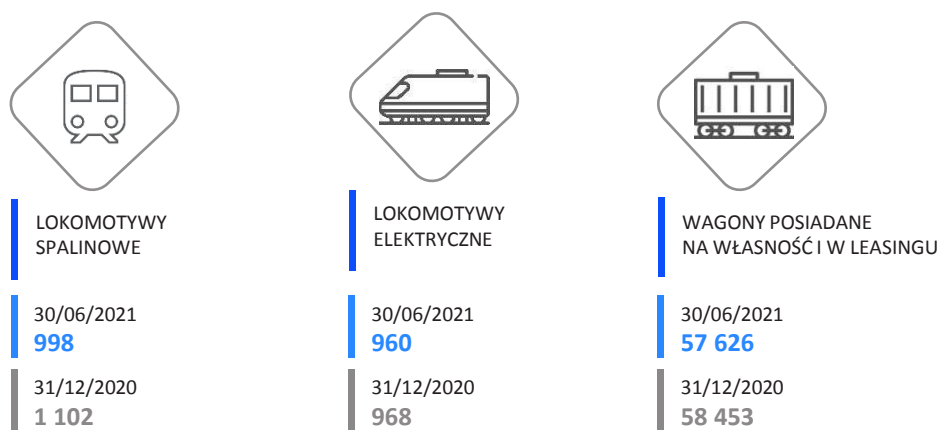
5.6.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5¹²⁶ oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

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

W okresie 6 miesięcy 2021 r. wykonano 7 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) oraz 10 szt. napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw ST44.

Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



¹²⁶ P1 – planowe czynności sprawdzające wykonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zakończeniu kursu, zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne, ocena głównych podzespołów i układów pojazdu

P2 – planowe czynności sprawdzające wykonywane bez demontażu podzespołów w przerwach w eksploatacji pojazdu

P3 – czynności utrzymaniowe, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach kontrolnych, z wyłączeniem pojazdu z ruchu, z częściowym demontażem podzespołów

P4 – czynności utrzymaniowe w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe, obejmujące planową wymianę lub naprawy podzespołów

P5 – odnowienie pojazdu, obejmujące demontaż podzespołów oraz ich wymianę na nowe lub zregenerowane

5.6.2 Nieruchomości

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

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2021 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2021 r. oraz 31.12.2020 r.

Wyszczególnienie	30/06/2021	31/12/2020	Zmiana 2021-2020
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 411	1 415	-4
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	683 963	693 213	-9 250

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych jej spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zakończenie przez PKP CARGO S.A. dzierżawy budynków w Legnicy i Krakowie, a także zakończenie przez spółkę PKP CARGO International a.s. najmu budynku w miejscowości Orchard.



6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

W okresie 6 miesięcy 2021 r. wyniki operacyjne i finansowe Grupy kształtowały się pod wpływem trwającej pandemii COVID-19 i jej ekonomicznych konsekwencji, widocznych m.in. w obserwowanych zaburzeniach w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw czy też zmianach popytu na wyroby przemysłowe w kraju i zagranicą. W I półroczu 2021 r. zaobserwowano równocześnie stopniową odbudowę aktywności ekonomicznej, czemu sprzyjały m.in. adaptacja konsumentów i przedsiębiorstw do nowych realiów życia gospodarczego oraz postępujący proces szczepień pozwalający na stopniowe luzowanie wprowadzonych wcześniej obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej.

Jednocześnie pomimo stopniowej poprawy koniunktury gospodarczej w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, w tym okresie wolumen produkcji w większości kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy segmentów przemysłu zwiększył się tylko nieznacznie względem 2020 r. (m.in. w przypadku wydobycia węgla kamiennego i sektora hutniczego), tym samym kształtując się wyraźnie poniżej wartości z analogicznego okresu 2019 r. Dodatkowo, w I półroczu 2021 r. w przypadku sektora budownictwa wolumen wytworzonej produkcji zmniejszył się r/r, z uwagi na m.in. notowane na początku roku niekorzystne warunki atmosferyczne przekładające się na opóźnienia w realizacji projektów budowlanych infrastrukturalnych (w tym w szczególności inwestycji drogowych) oraz rosnące koszty materiałów i robocizny. W tym okresie niższa r/r była także produkcja paliw i innych produktów ropopochodnych, co wynikało m.in. z wciąż ograniczonego popytu (niższa mobilność) oraz silnego wzrostu cen ropy naftowej. Pandemia COVID-19 przyczyniła się także do zaostrzenia walki konkurencyjnej na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce, co przełożyło się m.in. na spadek stawek przewozowych negatywnie wpływający na przychody Grupy.

Wszystkie te czynniki nie pozostały bez wpływu na sytuację Grupy PKP CARGO – w konsekwencji w I półroczu 2021 r. odnotowała ona niższe od oczekiwań wyniki finansowe.

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

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

6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie I półrocza 2021 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe.

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

6.4 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

6.5 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.

Niniejszy dokument został sporządzony przez Zarząd PKP CARGO S.A.

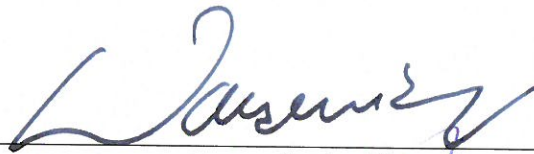
Zarząd Spółki**Czesław
Warsewicz**Elektronicznie
podpisany przez
Czesław Warsewicz
Data: 2021.08.19Czesław Warsewicz
14:30:47 +02'00'
Prezes Zarządu**Leszek
Borowiec**Elektronicznie podpisany
przez Leszek Borowiec
Data: 2021.08.19 10:01:32
+02'00'Leszek Borowiec
Członek Zarządu**Witold
Krzysztof
Bawor**Elektronicznie
podpisany przez
Witold Krzysztof Bawor
Data: 2021.08.19
10:14:06 +02'00'Witold Bawor
Członek Zarządu**Piotr Zbigniew
Wasaty**Elektronicznie podpisany
przez Piotr Zbigniew Wasaty
Data: 2021.08.19 10:39:40
+02'00'Piotr Wasaty
Członek Zarządu**Zenon
Stefan
Kozendra**Elektronicznie
podpisany przez
Zenon Stefan
Kozendra
Data: 2021.08.19
10:04:26 +02'00'Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2021 roku

OŚWIADCZENIE ZARZĄDU

w sprawie zgodności
Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego
PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku,
Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego
Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku
oraz
Sprawozdania Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 r.

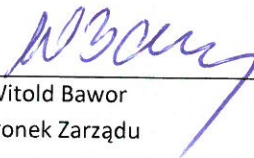
Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku, Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2021 roku i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2021 r. zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyk.



Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu



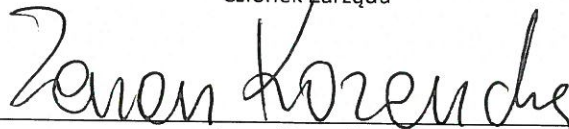
Leszek Borowiec
Członek Zarządu



Witold Bawor
Członek Zarządu



Piotr Wasaty
Członek Zarządu



Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2021 roku



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

PKP CARGO S.A.
Biuro Strategii, 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